

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS**  
**Escola de Arquitetura**  
**Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável**

Giliard Sousa Ribeiro

**IMAGINÁRIOS E DINÂMICAS SOCIOTERRITORIAIS NA PRODUÇÃO DO  
ESPAÇO DA PONTE ESTAIADA OCTÁVIO FRIAS DE OLIVEIRA EM SÃO  
PAULO – SP**

Belo Horizonte  
2025

Giliard Sousa Ribeiro

**IMAGINÁRIOS E DINÂMICAS SOCIOTERRITORIAIS NA PRODUÇÃO DO  
ESPAÇO DA PONTE ESTAIADA OCTÁVIO FRIAS DE OLIVEIRA EM SÃO  
PAULO – SP**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável.

Orientador: Prof. Dr. Leandro Benedini Brusadin

Belo Horizonte  
2025

#### FICHA CATALOGRÁFICA

R484i      Ribeiro, Giliard Sousa.  
Imaginários e dinâmicas socioterritoriais na produção do espaço da ponte  
estaiada Octávio Frias de Oliveira em São Paulo - SP [recurso eletrônico] /  
Giliard Sousa Ribeiro. - 2025.  
1 recurso eletrônico (224 f. : il.), pdf.  
  
Orientador: Leandro Benedini Brusadin.  
  
Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de  
Arquitetura.  
  
1. Pontes estaiadas - Teses. 2. Planejamento urbano - Teses. 3. Espaços  
públicos - Teses. 4. Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira (São Paulo, SP) -  
Teses. I. Brusadin, Leandro Benedini. II. Universidade Federal de Minas Gerais.  
Escola de Arquitetura. III. Título.

CDD 624.2



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
ESCOLA DE ARQUITETURA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM  
AMBIENTE CONSTRUÍDO E PATRIMÔNIO SUSTENTÁVEL

## **ATA DE DEFESA DE TESE**

**ATA DA DEFESA DE TESE** DO ALUNO **Giliard Sousa Ribeiro** nº de matrícula **2021713789** DO CURSO DE DOUTORADO DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM AMBIENTE CONSTRUÍDO E PATRIMÔNIO SUSTENTÁVEL DA ESCOLA DE ARQUITETURA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. Aos nove dias do mês de setembro do ano de dois mil e vinte e cinco, às nove horas, por videoconferência, reuniu-se a Comissão Examinadora de Tese para julgar o trabalho "Imaginários e dinâmicas socioterritoriais na produção do espaço da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira em São Paulo – SP", requisito para a obtenção do grau de Doutor(a) na área interdisciplinar de concentração em "Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável". Abrindo a sessão, o orientador professor doutor Leandro Benedini Brusadin, após expor as Normas Regulamentares do Trabalho Final, pediu para o aluno iniciar a apresentação do trabalho. Seguiu-se arguição pelos(as) examinadores(as), com a respectiva defesa do candidato. Logo após a comissão reuniu-se, sem a presença do candidato e do público, para julgamento e expedição do seguinte resultado:.

☒ ( x ) Aprovação

☐ ( ) Aprovação com solicitação das revisões feitas pela banca

☐ ( ) Reprovação

O resultado final foi comunicado publicamente ao candidato pela Presidente da Comissão.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente encerrou a reunião e lavrou a presente ata, que será assinada pelas participantes da Comissão Examinadora.

**Prof. Dr. Leandro Benedini Brusadin** - Orientador

Programa de Pós-graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável - PACPS

**Profa. Dra. Beatriz Alencar D'Araújo Couto**

Escola de Arquitetura/UFMG

**Prof. Dr. Gerardo Alberto Silva**

CECS - Universidade Federal do ABC

**Prof. Dr. Luciano Torres Tricárico**

Universidade do Vale do Itajaí

**Profa. Dra. Valéria Ferraz Severini**

Universidade Anhembi Morumbi

**Belo Horizonte, 09 de setembro de 2025.**

Homologado pelo Colegiado do Programa dos cursos de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável:

**Profa. Dra. Profa. Dra. Renata Maria Abrantes Baracho Porto - "Ad Referendum"**

Coordenadora do PPG-ACPS

Assinatura dos membros da banca examinadora:



Documento assinado eletronicamente por **Luciano Torres Tricário, Usuário Externo**, em 09/09/2025, às 15:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gerardo Alberto Silva, Usuário Externo**, em 09/09/2025, às 19:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Leandro Benediti Brusadin, Usuário Externo**, em 09/09/2025, às 21:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Beatriz Alencar D Araujo Couto, Professora do Magistério Superior**, em 15/09/2025, às 16:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Valeria Ferraz Severini, Usuária Externa**, em 16/09/2025, às 16:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufmg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufmg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4456407** e o código CRC **54A70690**.

*À minha avó Antônia Sousa (in memoriam), por me ensinar a olhar, andar e me  
perder pelas cidades.*

## AGRADECIMENTOS

Ao professor Dr. Leandro Benedini Brusadin, agradeço pela orientação atenta, pela acolhida em cada demanda, pela partilha generosa do saber e pela constante disponibilidade, que tornaram este percurso mais leve e possível.

Aos professores Dr. Gerardo Alberto Silva e Dr. Luciano Torres Tricárico, agradeço pelas valiosas contribuições durante a banca de qualificação. Mais do que aceitar um convite, vocês se debruçaram sobre a tese com leituras cuidadosas e trouxeram sugestões fundamentais para sua conclusão.

À professora Dra. Beatriz Alencar d'Araújo Couto, agradeço pelas provocações instigantes e pelas contribuições decisivas no início desta pesquisa, durante a disciplina “Seminário de Tese”, bem como por aceitar o convite para compor esta banca.

À professora Dra. Valéria Ferraz Severini, agradeço por aceitar o convite para compor esta banca e por dedicar seu tempo e atenção a esta etapa do trabalho.

Ao professor Dr. João Luiz Pereira Domingues, meu orientador de mestrado, agradeço pelo apoio de longa data e pela sugestão valiosa de leitura do objeto por eixos — um gesto intelectual decisivo que abriu caminhos para os desdobramentos desta pesquisa.

Ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável PPG-ACPS da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), representado pela Sra. Victória Léon, agradeço a atenção dedicada e constante disponibilidade ao longo deste percurso.

Aos colegas do PPG-ACPS, agradeço pelas parcerias e pelo compartilhamento das dores e delícias da pós-graduação — em especial a Gabriela Clemente e Elias Mota.

Ao revisor André Luiz, pela revisão gramatical e normatização do trabalho.

Ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Espírito Santo – *campus* Piúma, agradeço o afastamento integral concedido por dois anos, por meio da Política de Capacitação de Servidores do Ifes (Resolução nº 46/2018 do Conselho Superior), que tornou possível minha dedicação exclusiva ao doutorado.

Aos meus alunos, por me lembrarem, a cada aula, por que escolhi e continuo escolhendo este caminho, minha profunda gratidão.

À minha amiga Claudia Ferreira, agradeço por conduzir com excelência a Coordenadoria de Turismo durante meu afastamento. A gestão das ações de ampliação do eixo

de Turismo, Hospitalidade e Lazer do Ifes – *campus* Piúma não poderia estar em melhores mãos.

À minha mãe, Sandra Sousa, agradeço pelo amor incondicional e por me incentivar a seguir, mesmo sem saber exatamente o que significava esse caminho. Doutorado é fim, mas também é começo, mãe.

Ao meu pai, Manoel Ribeiro, agradeço pela vida e por ter plantado em mim caminhos que ele próprio não pôde trilhar. Meu percurso floresce sobre seu esforço, pai.

Aos meus irmãos, Maurício Ribeiro e Michelle Ribeiro, agradeço por me ensinarem, desde a chegada de vocês, a partilhar e a ceder.

Ao meu companheiro de vida, Maycon Fraga, agradeço por compartilharmos juntos essa travessia de surtos e lampejos acadêmicos. Mais do que vivermos, lado a lado, todo o processo partilhado da pós-graduação, cultivamos uma relação de apoio mútuo, ternura e presença. Que sigamos navegando juntos por tantos outros mares e tempos possíveis, *mozi*.

A todos que caminharam comigo nesta travessia, agradeço por estarem presentes nos tempos de *cronos*, feitos de prazos, calendários e exaustões, mas, e sobretudo, nos instantes de *kairós*, quando o tempo se abriu em sentido, escuta e encontro. Esta tese não se escreve sozinha, ela é costurada por gestos de apoio, silêncios generosos, cafês compartilhados e palavras que me mantiveram em movimento.

Ao Governo Lula 3, mesmo com todas as adversidades, agradeço por me dar força para continuar acreditando que o amanhã será melhor. E é.

“São, São Paulo  
Quanta dor  
São, São Paulo  
Meu amor  
[...]  
Porém com todo defeito  
Te carrego no meu peito.”

(Tom Zé, 1968).

## RESUMO

Esta tese tem como objetivo compreender a produção do espaço e do imaginário da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira (São Paulo-SP/Brasil), diante das dinâmicas e fragmentações socioterritoriais que a atravessam. A metodologia adota uma abordagem qualitativa, com pesquisa bibliográfica e documental, utilizando jornais, revistas e outras mídias audiovisuais, além de observação de campo com elementos etnográficos. O referencial teórico mobiliza autores como Henri Lefebvre (2000; 2009), David Harvey (1980; 2005; 2007; 2012) e Pierre Bourdieu (1989; 1997; 2002; 2011; 2023). O percurso analítico se estrutura em três polos interdependentes. No polo *Político e Jurídico*, parte-se da análise da configuração territorial do bairro do Morumbi e da favela Real Parque, para então compreender os elementos que viabilizaram a mercantilização do território em que a ponte foi construída, como parte da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (OUCAE), viabilizada pela venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs), instrumentos que revelam a aliança entre Estado e mercado na financeirização do solo urbano. No polo *Imagem e Turismo*, explora-se a transformação da ponte em ícone midiático, ativo simbólico e mercadoria visual, apropriada por estratégias de *city marketing*, campanhas publicitárias e empreendimentos imobiliários — incluindo a monetização da “vista para a ponte” por hotéis de luxo. A partir das categorias de *usos e contra-usos* (Leite, 2007), analisam-se também as apropriações insurgentes que reconfiguram os sentidos do espaço e desafiam narrativas hegemônicas. No polo *Vida e Cotidiano*, por meio de uma observação “de perto e de dentro” (Magnani, 2002), investigam-se os fluxos desviantes de pedestres e ciclistas que se arriscam diariamente sobre uma ponte concebida para o automóvel e o espetáculo visual. Essas travessias, ainda que não previstas pelo planejamento urbano, revelam resistências subalternas e práticas cotidianas de reinvenção do espaço. Conclui-se que a ponte estaiada atua como dispositivo material e simbólico da espetacularização do espaço, da mercantilização da cidade, da fragmentação socioterritorial e da reprodução das desigualdades urbanas. Defende-se que os objetos urbanos, como a ponte, condensam disputas materiais e imaginárias sobre o urbano, e que compreendê-las é fundamental para pensar alternativas de outras formas de produção do espaço. Nesse sentido, os usos não previstos e as resistências cotidianas analisadas revelam potências analíticas para repensar a cidade a partir da escala humana e da mobilidade a pé.

**Palavras-Chave:** ponte estaiada; cidade de São Paulo; produção do espaço; imaginário urbano; cidade-mercadoria.

## ABSTRACT

This thesis aims to understand the production of space and the imaginary surrounding the Octávio Frias de Oliveira Cable-Stayed Bridge (São Paulo-SP/Brazil), in light of the socio-territorial dynamics and fragmentations that traverse it. The methodology adopts a qualitative approach, with bibliographic and documentary research, using newspapers, magazines, and other audiovisual media, along with field observation incorporating ethnographic elements. The theoretical framework draws on authors such as Henri Lefebvre (2000; 2009), David Harvey (1980; 2005; 2007; 2012), and Pierre Bourdieu (1989; 1997; 2002; 2011; 2023). The analytical path is structured around three interdependent axes. In the *Political and Legal* axis, the study begins with an analysis of the territorial configuration of the Morumbi neighborhood and the Real Parque favela, in order to understand the elements that enabled the commodification of the territory where the bridge was built. This process is framed within the Água Espraiada Urban Partnership Operations (OUCAE), made possible through the sale of Certificates of Additional Construction Potential (CEPACs), instruments that reveal the alliance between state and market in the financialization of urban land. In the *Image and Tourism* axis, the thesis explores the bridge's transformation into a media icon, symbolic asset, and visual commodity appropriated by city marketing strategies, advertising campaigns, and real estate developments – including the monetization of the “bridge view” by luxury hotels. Drawing on the categories of uses and counter-uses (Leite, 2007), the study also analyzes insurgent appropriations that reconfigure spatial meanings and challenge hegemonic narratives. In the *Life and Everyday* axis, through “close-up and insider” observation (Magnani, 2002), the research investigates deviant flows of pedestrian and cyclist who daily risk themselves on a bridge designed for automobiles and visual spectacle. These crossings, though not anticipated by urban planning, reveal subaltern resistances and everyday practices of spatial reinvention. The thesis concludes that the cable-stayed bridge operates as both a material and symbolic device of spatial spectacularization, urban commodification, socio-territorial fragmentation, and reproduction of urban inequalities. It argues that urban objects such the bridge condense both material and imaginary disputes over urban space, and that understanding these disputes is crucial for envisioning alternative forms of space production. In this sense, the unplanned uses and everyday resistances analyzed here offer analytical potential for rethinking the city from the perspective of human scale and pedestrian mobility.

**Keywords:** cable-stayed bridge; São Paulo city; production of space; urban imaginary; city-commodity.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

|                                                                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1 – Polos de análise da pesquisa na ponte estaiada .....                                                  | 29 |
| Figura 2 – Mapa da cidade de São Paulo com limites administrativos por regiões, Subprefeituras e Distritos ..... | 40 |
| Figura 3 – Capa da revista <i>VEJA São Paulo</i> , de 13 de setembro de 1995.....                                | 43 |
| Figura 4 – Exemplos de <i>naming rights</i> .....                                                                | 46 |
| Figura 5 – Capa da <i>VEJA São Paulo</i> , de 9 de fevereiro de 2024.....                                        | 46 |
| Figura 6 – Recorte espacial e objeto de pesquisa .....                                                           | 47 |
| Figura 7 – Distritos Morumbi e Vila Andrade .....                                                                | 50 |
| Figura 8 – Favela de Paraisópolis .....                                                                          | 52 |
| Figura 9 – Favelas do Distrito Morumbi.....                                                                      | 56 |
| Figura 10 – Mapa da região em 1943 .....                                                                         | 57 |
| Figura 11 – Mapa da região em 1952 .....                                                                         | 57 |
| Figura 12 – Barracos da favela Real Parque .....                                                                 | 60 |
| Figura 13 – Paisagem da FRPe e o Centro Empresarial Nações Unidas (CENU).....                                    | 61 |
| Figura 14 – Capa da revista <i>VEJA São Paulo</i> de 29 de agosto de 2007.....                                   | 62 |
| Figura 15 – Capa da revista <i>VEJA São Paulo</i> de 19 de dezembro de 2007.....                                 | 63 |
| Figura 16 – Reportagem “Vaquinha” para vizinhos .....                                                            | 64 |
| Figura 17 – Núcleo Vila Nova.....                                                                                | 65 |
| Figura 18 – Reportagem “Favela-fantasma surge ao lado da ponte estaiada” .....                                   | 66 |
| Figura 19 – Reportagem “Objetivo é ganhar algum com o despejo” .....                                             | 66 |
| Figura 20 – Favela Real Parque, Núcleo Vila Nova e Favela Jardim Panorama .....                                  | 67 |
| Figura 21 – Reportagem “São Paulo para com desocupação de favela” .....                                          | 68 |
| Figura 22 – Incêndio na Favela Real Parque.....                                                                  | 70 |
| Figura 23 – Favela Real Parque depois do incêndio .....                                                          | 71 |
| Figura 24 – Moradores de prédios de luxo entram na justiça contra urbanização de favela .....                    | 72 |
| Figura 25 – Mapa de Indicadores Sociais do Distrito Morumbi.....                                                 | 75 |
| Figura 26 – Mapa de Densidade Demográfica do Distrito Morumbi .....                                              | 76 |
| Figura 27 – Reurbanizações das gestões Maluf, Kassab e Haddad .....                                              | 77 |
| Figura 28 – Potencial Construtivo Adicional (PCA) de um terreno.....                                             | 82 |
| Figura 29 - Funcionamento da OODC .....                                                                          | 82 |
| Figura 30 - Funcionamento do CEPAC .....                                                                         | 83 |
| Figura 31 – Diálogo entre Estado e mercado para o funcionamento de uma OUC .....                                 | 85 |
| Figura 32 – Mapa das OUCs da Cidade de São Paulo.....                                                            | 86 |

|                                                                                                          |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 33 – Capa da revista <i>VEJA São Paulo</i> de 24 de outubro de 2007 .....                         | 89  |
| Figura 34 – Serra e a ponte estaiada I .....                                                             | 90  |
| Figura 35 – Serra e a ponte estaiada II .....                                                            | 91  |
| Figura 36 – SP terá novo cartão postal daqui a uma semana ( <i>Extra</i> ) .....                         | 92  |
| Figura 37 – Novo cenário do <i>SPTV</i> , 2008.....                                                      | 95  |
| Figura 38 – <i>Print</i> da tela do telejornal <i>Bom Dia São Paulo</i> , 2024 .....                     | 95  |
| Figura 39 – Estúdio <i>glass</i> da Rede Globo.....                                                      | 96  |
| Figura 40 – FRP, ponte estaiada e <i>Rede Globo</i> .....                                                | 96  |
| Figura 41 – Octavio Frias de Oliveira em sua sala na sede da <i>Folha de S.Paulo</i> .....               | 97  |
| Figura 42 – Ciclistas manifestam na inauguração da ponte estaiada.....                                   | 99  |
| Figura 43 – Manifestação na inauguração na ponte estaiada I.....                                         | 99  |
| Figura 44 – Manifestação na inauguração na ponte estaiada II .....                                       | 100 |
| Figura 45 – Cerimônia de inauguração da ponte estaiada .....                                             | 101 |
| Figura 46 – Benção na cerimônia de inauguração da ponte estaiada.....                                    | 101 |
| Figura 47 – Cenário do Filme <i>Ensaio sobre a cegueira</i> .....                                        | 102 |
| Figura 48 – Desfile <i>ELLE Summer Preview</i> 2013.....                                                 | 103 |
| Figura 49 – Cartão-Postal nº 46 – Ponte Estaiada .....                                                   | 103 |
| Figura 50 – Cartão-Postal nº 63 – Ponte Estaiada .....                                                   | 104 |
| Figura 51 – Catão Francisco Ribeiro.....                                                                 | 112 |
| Figura 52 – Engenheiro é o ‘pai’ da ponte estaiada .....                                                 | 112 |
| Figura 53 – Pontes estaiadas projetadas por Catão Francisco Ribeiro.....                                 | 113 |
| Figura 54 – Ponte estaiada com Estação Metroviária Engenheiro Jamil Sabino.....                          | 114 |
| Figura 55 – Ponte Estaiada João Isidoro França .....                                                     | 117 |
| Figura 56 – Projeto do píer na Ponte Estaiada João Isidoro França .....                                  | 117 |
| Figura 57 – Ponte Estaiada Juana Blanco Gomez.....                                                       | 119 |
| Figura 58 – Ponte Estaiada Newton Navarro .....                                                          | 121 |
| Figura 59 - Viz Ponte Estaiada – Benx Incorporadora.....                                                 | 128 |
| Figura 60 – Nathália Imóveis – Only Cidade Jardim .....                                                  | 129 |
| Figura 61 – Exto Incorporadora – Only Cidade Jardim .....                                                | 129 |
| Figura 62 –Exto Incorporadora – Only Cidade Jardim II.....                                               | 130 |
| Figura 63 – Publicidade da Exto Incorporadora.....                                                       | 131 |
| Figura 64 – Perspectiva ilustrada do <i>Mandarim The Legend</i> – Cyrela Construtora/Incorporadora ..... | 132 |
| Figura 65 – Condomínio <i>Helbor Infinite</i> – Edson Campanhã (Corretor de imóveis) .....               | 132 |
| Figura 66 – Publicidade do empreendimento <i>Helbor Up Offices Berrini</i> .....                         | 134 |

|                                                                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 67 – <i>Instagram</i> Alberto Rotstein AR Imóveis Especiais .....                                     | 135 |
| Figura 68 – Publicidade do empreendimento <i>In Berrini</i> .....                                            | 135 |
| Figura 69 – Propaganda do bairro Brooklin .....                                                              | 136 |
| Figura 70 – Iluminação da ponte no Dia da Europa.....                                                        | 138 |
| Figura 71 – Iluminação natalina da Sadia na ponte.....                                                       | 138 |
| Figura 72 – Iluminação natalina da Vivo na ponte .....                                                       | 139 |
| Figura 73 – Os Simpsons - Episódio <i>You don't have to live like a referee</i> .....                        | 139 |
| Figura 74 – Ponte estaiada ocupada por manifestantes em junho de 2013 I .....                                | 142 |
| Figura 75 – Ponte estaiada ocupada por manifestantes em junho de 2013 II.....                                | 142 |
| Figura 76 – Trabalhadores das centrais sindicais fazem manifestação na ponte estaiada .....                  | 143 |
| Figura 77 – Reportagem da <i>Época</i> (2013).....                                                           | 143 |
| Figura 78 – Trabalhadores da construção civil fazem protesto na ponte estaiada .....                         | 144 |
| Figura 79 – Donos de autoescolas fazem protesto na ponte estaiada.....                                       | 145 |
| Figura 80 – Manifestação dos entregadores de aplicativo I .....                                              | 146 |
| Figura 81 – Manifestação dos entregadores de aplicativo II.....                                              | 146 |
| Figura 82 – Entregadores de aplicativo fecharam a ponte estaiada .....                                       | 147 |
| Figura 83 – # <i>Pare o abuso de poder</i> é pintado numa pista da ponte estaiada .....                      | 148 |
| Figura 84 – Pichação na ponte estaiada .....                                                                 | 148 |
| Figura 85 – Pichação na ponte estaiada II .....                                                              | 149 |
| Figura 86 – Manifestantes estendem faixa “Bolsonaro na cadeia. Sem anistia” na ponte estaiada .              | 149 |
| Figura 87 – Processo de construção da imagem do destino turístico São Paulo.....                             | 155 |
| Figura 88 – Guia turístico da cidade de São Paulo .....                                                      | 159 |
| Figura 89 – Postagem no <i>Instagram</i> da Prefeitura de São Paulo .....                                    | 160 |
| Figura 90 – Postagem no <i>Instagram</i> da SMTur.....                                                       | 160 |
| Figura 91 – Postagem no <i>Instagram</i> da <i>Turistech Hub</i> .....                                       | 161 |
| Figura 92 – Mapa das Sensações da SPTuris.....                                                               | 162 |
| Figura 93 – <i>Souvenirs</i> da ponte estaiada .....                                                         | 163 |
| Figura 94 – Propaganda da 32ª Edição da Marcha para Jesus 2024.....                                          | 163 |
| Figura 95 – ANPTUR 2024.....                                                                                 | 164 |
| Figura 96 – Nuvem de palavras gerada a partir das avaliações da ponte no <i>TripAdvisor</i> (2012-2021)..... | 165 |
| Figura 97 – Apartamento <i>Bridge View</i> do Hotel Hilton Morumbi .....                                     | 166 |
| Figura 98 – Quartos com vista da ponte do <i>Hotel Grand Hyatt</i> São Paulo.....                            | 166 |
| Figura 99 – Apartamento com vista para ponte estaiada do <i>Novotel Morumbi</i> .....                        | 166 |

|                                                                                                                                 |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 100 – Ruas da Favela Real Parque.....                                                                                    | 177 |
| Figura 101 – Postagem no <i>Instagram</i> da Associação de Moradores .....                                                      | 181 |
| Figura 102 – Calçada da Av. Duquesa de Goiás, no Real Parque .....                                                              | 183 |
| Figura 103 – Lócus para observação .....                                                                                        | 186 |
| Figura 104 – Projeto do empreendimento <i>São Paulo Surf Club</i> .....                                                         | 189 |
| Figura 105 – Homem atravessando a Av. Magalhães de Castro.....                                                                  | 190 |
| Figura 106 – Estacionamento da loja de construção.....                                                                          | 195 |
| Figura 107 – Ponto de observação no estacionamento da loja de construção.....                                                   | 195 |
| Figura 108 – Visão da ponte estaiada do estacionamento da loja de construção .....                                              | 195 |
| Figura 109 – Enquadramento da foto com a ponte estaiada ao fundo .....                                                          | 197 |
| Figura 110 – Ferrugem e pichação na ponte estaiada.....                                                                         | 201 |
| Figura 111 - Contrausuários na ponte estaiada em 2023.....                                                                      | 202 |
| Figura 112 – Contrausuários na ponte estaiada em 2024.....                                                                      | 202 |
| Figura 113 – Contrausuários na ponte estaiada em 2025.....                                                                      | 203 |
| <br>                                                                                                                            |     |
| Gráfico 1 – Evolução dos empregos formais (renda média) no distrito Morumbi.....                                                | 73  |
| Gráfico 2 – Renda média dos empregados formais no distrito Morumbi.....                                                         | 74  |
| Gráfico 3 – Arrecadação pela venda de CEPAC na OUCAE entre 2004-2020.....                                                       | 83  |
| Gráfico 4 – Valor do CEPAC mínimo e realizado entre 2004-2020 .....                                                             | 84  |
| Gráfico 5 – População e frota de automóveis na cidade de São Paulo – SP (2010-2024).....                                        | 199 |
| <br>                                                                                                                            |     |
| Tabela 1 – Matriz de amarração teórica .....                                                                                    | 34  |
| Tabela 2 – Distribuição das favelas do Município de São Paulo, Prefeituras Regionais<br>(Subprefeituras) e Distritos, 2020..... | 53  |
| Tabela 3 – Visualidade e visibilidade da ponte.....                                                                             | 110 |
| Tabela 4 – Pontes estaiadas projetadas por Catão Francisco Ribeiro .....                                                        | 114 |
| Tabela 5 – Usos e contrausos da ponte estaiada .....                                                                            | 150 |
| Tabela 6 – Palavras mais usadas nas avaliações da ponte no <i>TripAdvisor</i> (2012-2021).....                                  | 164 |
| Tabela 7 – Hotéis com tarifas superiores com “vista para a ponte” .....                                                         | 167 |

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

|          |                                                                           |
|----------|---------------------------------------------------------------------------|
| ANPTUR   | Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo                |
| BNI      | Banco Nacional Imobiliário                                                |
| CA       | Coeficiente de Aproveitamento                                             |
| CENU     | Centro Empresarial Nações Unidas                                          |
| CEPAC    | Certificado de Potencial Adicional de Construção                          |
| CET      | Companhia de Engenharia de Tráfego                                        |
| Cohab    | Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo                         |
| CPF      | Centro de Pesquisa e Formação                                             |
| CPTM     | Companhia Paulista de Trens Metropolitanos                                |
| Cufa     | Central Única das Favelas                                                 |
| DEM      | Democratas                                                                |
| EACH-USP | Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo      |
| Emae     | Empresa Metropolitana de Águas e Energia                                  |
| FEB      | Força Expedicionária Brasileira                                           |
| FRP      | Favela Real Parque                                                        |
| GCM      | Guarda Civil Metropolitana                                                |
| HIS      | Habitação de Interesse Social                                             |
| IBGE     | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística                           |
| IPi      | Imposto sobre Produtos Industrializados                                   |
| IFSP     | Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo          |
| IPVS     | Índice Paulista de Vulnerabilidade Social                                 |
| Lisa     | Laboratório de Imagem e Som em Antropologia                               |
| MPL      | Movimento Passe Livre                                                     |
| MTE      | Ministério do Trabalho e Emprego                                          |
| Nepe     | Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre Etnicidade                            |
| OODC     | Outorga Onerosa do Direito de Construir                                   |
| OUC      | Operação Urbana Consorciada                                               |
| OUCAE    | Operação Urbana Consorciada Água Espraiada                                |
| OUCFL    | Operação Urbana Consorciada Faria Lima                                    |
| PPG-ACPS | Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável |

|          |                                                              |
|----------|--------------------------------------------------------------|
| PCA      | Potencial Construtivo Adicional                              |
| PDE      | Plano Diretor Estratégico                                    |
| PL       | Partido Liberal                                              |
| Poli-USP | Escola Politécnica da Universidade de São Paulo              |
| PMSP     | Prefeitura Municipal de São Paulo                            |
| PP       | Partido Progressista                                         |
| PPCult   | Programa de Pós-Graduação em Cultura e Territorialidades     |
| PROVER   | Programa de Verticalização de Favelas da Cidade de São Paulo |
| PSD      | Partido Social Democrático                                   |
| PSDB     | Partido da Social Democracia Brasileira                      |
| PT       | Partido dos Trabalhadores                                    |
| Rais     | Relatório Anual de Informações Sociais                       |
| RMSP     | Região Metropolitana de São Paulo                            |
| Sarp     | Sociedade de Amigos do Real Parque                           |
| Sehab    | Secretaria Municipal de Habitação da Cidade de São Paulo     |
| SMSP     | Secretaria de Coordenação das Subprefeituras                 |
| SMTur    | Secretaria Municipal de Turismo                              |
| SPTrans  | São Paulo Transporte                                         |
| SPTuris  | São Paulo Turismo                                            |
| TCC      | Trabalho de Conclusão de Curso                               |
| TDI      | <i>Tourism Destination Image</i>                             |
| UBS      | Unidade Básica de Saúde                                      |
| UFF      | Universidade Federal Fluminense                              |
| UFMG     | Universidade Federal de Minas Gerais                         |
| UFPE     | Universidade Federal de Pernambuco                           |
| UFPI     | Universidade Federal do Piauí                                |
| USP      | Universidade de São Paulo                                    |
| ZM       | Zona Mista                                                   |

## SUMÁRIO

|                                                                                                            |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1 INTRODUÇÃO .....</b>                                                                                  | <b>18</b>  |
| 1.1 OBJETIVOS .....                                                                                        | 25         |
| 1.1.1 Objetivo geral.....                                                                                  | 25         |
| 1.1.2 Objetivos específicos.....                                                                           | 25         |
| 1.2 JUSTIFICATIVA .....                                                                                    | 25         |
| 1.3 REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO .....                                                                 | 28         |
| 1.3.1 Polo Jurídico e Político.....                                                                        | 30         |
| 1.3.2 Polo Imagem e Turismo .....                                                                          | 30         |
| 1.3.3 Polo Vida e Cotidiano.....                                                                           | 31         |
| 1.4 ESTRUTURA DA PESQUISA.....                                                                             | 32         |
| <br><b>2 E, ASSIM, NASCE UMA “CIDADE”: PROJETO, IMPASSES E POLÍTICA URBANA NA CIDADE DE SÃO PAULO.....</b> | <b>36</b>  |
| 2.1 SÃO PAULO: MUITAS CIDADES DENTRO DE UMA .....                                                          | 37         |
| 2.2 MORUMBI: UM PADRÃO FRAGMENTADO DE OCUPAÇÃO TERRITORIAL .....                                           | 48         |
| 2.3 REAL PARQUE: UMA FRATURA URBANA NO DISTRITO DO MORUMBI .....                                           | 56         |
| 2.4 OUCAE E AS MUDANÇAS TERRITORIAIS NO EIXO SUDOESTE.....                                                 | 78         |
| <br><b>3 UMA PONTE PARA O ESPETÁCULO: OS IMAGINÁRIOS, O MERCADO IMOBILIÁRIO E O TURISMO .....</b>          | <b>88</b>  |
| 3.1 A CONSTRUÇÃO DE UM CARTÃO-POSTAL.....                                                                  | 89         |
| 3.2 A ARQUITETURA DO ESPETÁCULO E A CONSTRUÇÃO DO IMAGINÁRIO.....                                          | 105        |
| 3.3 ENTRE O CONCRETO E O IMAGINÁRIO: O “PAI” DAS PONTES.....                                               | 111        |
| 3.4 ESTRATÉGIA E TÁTICA: USOS E CONTRAUSOS DA PONTE .....                                                  | 124        |
| 3.4.1 A ponte como ativo simbólico .....                                                                   | 126        |
| 3.4.2 Contrausos espetaculares: protesto, visibilidade e disputa simbólica .....                           | 140        |
| 3.5 USO TURÍSTICO DA IMAGEM DA PONTE ESTAIADA .....                                                        | 151        |
| <br><b>4 SÍMBOLO DE QUEM? OS “CONTRA-USUÁRIOS” DA PONTE ESTAIADA .....</b>                                 | <b>172</b> |

|                                                                                                                    |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.1 ENTRE OBSERVAR E ANALISAR: UMA PESQUISA COM ELEMENTOS ETNOGRÁFICOS.....                                        | 173        |
| 4.2 <i>DA PONTE PRA CÁ</i> : A PONTE ESTAIADA E A FRP .....                                                        | 176        |
| 4.3 “ <i>NÃO PODE, MAS É MAIS RÁPIDO</i> ”: USOS NÃO AUTORIZADOS POR PEDESTRES E CICLISTAS NA PONTE ESTAIADA ..... | 185        |
| <b>5 CONCLUSÃO.....</b>                                                                                            | <b>204</b> |
| <b>REFERÊNCIAS.....</b>                                                                                            | <b>210</b> |

## 1 INTRODUÇÃO

A cidade de quem passa sem entrar é uma; é outra para quem é aprisionado e não sai mais dali; uma é a cidade à qual se chega pela primeira vez, outra é a que se abandona para nunca mais retornar; cada uma merece um nome diferente; talvez eu já tenha falado de Irene sob outros nomes; talvez eu só tenha falado de Irene. (Calvino, 1990, p. 115).

São Paulo. Sampa. Essepê. Terra da Garoa. Terra do trabalho, das oportunidades. A cidade que não para. Lugar onde (não) existe amor. Cidade cinza. Ilusão. São Paulo é uma cidade difícil. É complexa; são muitos aspectos. Por isso, escolho um rasgo em sua tessitura, a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, ou Ponte da Globo – como é popularmente conhecida –, localizada no bairro Real Parque, no distrito do Morumbi, na zona sudoeste da cidade, como objeto para olhar, interpretar e escrever. Proponho-me a construir uma narrativa sobre uma cidade quebrada, apresentando a construção dos imaginários e as dinâmicas sociais e territoriais na produção do espaço dessa São Paulo.

Inspirado em Lefebvre (2000), proponho-me a refletir não sobre a categoria, mas sobre a própria produção do espaço. Contudo, para compreender essa produção, é necessário, antes, atentar à noção de espaço em si. Nesta pesquisa, adoto a categoria espaço, considerada por Harvey (2012) uma palavra-chave de natureza complexa, cujo significado e conceito demandam uma análise cuidadosa. Trata-se de uma categoria em disputa, presente em diversas disciplinas das ciências humanas e sociais; no entanto, é na geografia que ela recebe um tratamento epistemológico e conceitual mais sistematizado, sendo compreendido como a porção da superfície terrestre habitada, transformada e utilizada pelas sociedades humanas em suas relações sociais e produções materiais, como edifícios, áreas agrícolas e cidades (Sottratti, 2015).

No entanto, o espaço, para além de seu tratamento conceitual, também é vivido. É no deslocamento e na experiência cotidiana que o espaço se manifesta como prática e produção. Escreverei parte significativa da tese em primeira pessoa. Eu, sujeito singular, como tantos outros, que vivo em deslocamento, que costuro a cidade a pé, de ônibus, trem ou metrô. Quando ingressei no Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável (PPG-ACPS) da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) residia em São Paulo, mas, ainda no primeiro semestre, fui morar no sul do Espírito Santo, em virtude da convocação de um concurso público para professor no Instituto Federal; logo, fiz do

trajeto Piúma (ES) – Belo Horizonte (MG), uma distância de pouco mais de 500 km, meu lugar comum. Nas quase 10 horas de viagem por trecho (ou às vezes mais) lia sobre o urbano nesse espaço-tempo trabalho-universidade ou universidade-casa. O deslocamento interestadual se tornou semanal durante semestres. “Cumprir créditos” nos ônibus, trens, metrô, terminais rodoviários, aeroportos e estações, em especial nos dias que os trens circulavam com maiores intervalos, ou ônibus e voos atrasavam. No caminho, encontrei outros companheiros que acumulavam distâncias continentais para sua formação. Encontrar pares com gosto ou necessidade pelo deslocamento, tornaram o caminho ainda mais comum.

Mesmo em deslocamento, meu lugar comum sempre foi (e será) São Paulo. Conheci muito da cidade de São Paulo a pé. Sempre tive no caminhar um exercício de reflexão. Acredito que o caminho faz o caminhante. E me intriga com lugares onde não posso caminhar. Antes de pesquisar São Paulo, vivo São Paulo e, por mais que tenha trocado de estado pela segunda vez, acredito que talvez não se possa nunca sair de São Paulo. São Paulo está em toda parte (Canevacci, 2004, p. 133). São Paulo é a minha Irene – uma das cidades da obra de Ítalo Calvino (1990).

Canevacci (2004, p. 10), afirma que, quando nos distanciamos de São Paulo, sentimos uma falta premente dos próprios ritmos metropolitanos – vertiginosos e frenéticos – da euforia noturna ao longo das avenidas aceleradas, dos planos-sequência com aglomerados de arranha-céus. O seu movimento de pessoas e objetos que circula 24 horas por dia e gera fluxos reais e virtuais sobre sua geografia construída (Rolnik, 2022, p. 21) costura o caos que chamo de casa.

São Paulo moldou minhas práticas urbanas, em uma dimensão que é ao mesmo tempo pessoal e espacial. Afirmando que a cidade me condicionou a determinadas expectativas, sobretudo porque, nos últimos anos, residi em um bairro com infraestrutura urbana, oferta de serviços e mobilidade. Mesmo na adolescência e no início da vida adulta, quando morava em uma cidade-dormitório da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), conseguia me deslocar das franjas para o centro. Além desse aspecto espacial, destaco minha corporeidade: sou um homem branco, cisgênero e sem deficiência. Embora tenha sido o primeiro da família a ingressar no ensino superior e a circular por espaços antes inimagináveis aos meus pais, reconheço os privilégios que sempre me acompanharam. São Paulo condicionou minha experiência urbana, permitindo o acesso a espaços centrais e desejados. Consegui compreender a gramática visual (Gastal, 2005) e aprendi a ler a cidade. Corporifiquei o caos urbano e fiz dele minha trilha sonora enquanto me deslocava nessa trama citadina.

Esse exercício de morador e pesquisador da/na cidade de São Paulo começou durante a graduação em Turismo, no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP), onde, em 2012, durante o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), pesquisei os símbolos turísticos da cidade de São Paulo. Realizei um levantamento bibliográfico do “tresdobramento”<sup>1</sup> do centro metropolitano e a criação – ora imposição – dos símbolos turísticos. Naquele momento, tive o primeiro contato de pesquisa com a Ponte Estaiada e escrevi o artigo de conclusão de curso *A (des) construção conceitual do Patrimônio Cultural: a Ponte Octávio Frias de Oliveira como símbolo da cidade de São Paulo* (Ribeiro, 2012), sob orientação do professor Dr. José Guilherme de Almeida.

Em 2015, no retorno do intercâmbio, buscando mais uma maneira de viver outro urbano possível, ingressei no Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Cultura e Territorialidades (PPCult) da Universidade Federal Fluminense (UFF) e escrevi a dissertação *Ponte Octavio Frias de Oliveira: espacialidades e narrativas de um símbolo urbano*, sob orientação do professor Dr. João Luiz Pereira Domingues. Essa pesquisa teve por objetivo problematizar o “nascimento” e usos da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira (já consolidada como o novo cartão postal da cidade de São Paulo), um objeto urbano que favorece aqueles que possuem automóvel, em detrimento da mobilidade e forte mecanismo de invisibilização dos moradores da favela Real Parque (FRP), localizada numa das extremidades da ponte.

Já agora, no doutorado, aqui no PPG-ACPS da UFMG, sob orientação do professor Dr. Leandro Benedini Brusadin, proponho-me a debruçar novamente o olhar sobre a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, como objeto de tese e desafio epistemológico e metodológico. Sigo estudando a ponte estaiada porque ela ainda me provoca. Apesar dos anos de relação com o objeto, vejo que ali ainda há camadas a serem desveladas, contradições a serem enfrentadas e novas perguntas a serem feitas. Essa continuidade com o objeto justifica-se também pela aposta na pesquisa interdisciplinar como caminho para compreender a complexidade das dinâmicas urbanas e socioterritoriais, o que, por sua vez, fundamenta a escolha deste programa de pós-graduação, que acolhe investigações críticas e transversalizadas.

Para a escrita da tese, além das pesquisas bibliográficas e documentais, farei o uso de mídias audiovisuais, em especial de veículos de comunicação, como a revista *Veja* e os jornais

---

<sup>1</sup> Frúgoli Junior (2000) utiliza o termo “tresdobramento” para analisar o deslocamento do Centro econômico-financeiro da cidade de São Paulo pelo “Centro Velho” (entorno da Igreja da Sé até o Vale do Anhangabaú), “Centro Avenida Paulista” e “Centro Berrini”, considerando o deslocamento das sedes dos bancos e grupos industriais pela cidade.

*O Estado de S. Paulo* e *Folha de S. Paulo*, considerando o “poder” na formação dos imaginários acerca da Ponte Estaiada, bem como os agentes e eventos relacionados ao objeto de investigação.

A análise desses eventos midiáticos permite compreender os diversos usos e contrausos (Leite, 2007) da ponte estaiada como dispositivo urbano. Ao observar manifestações como o *Breque dos Apps*, protestos, pichações, ações de *marketing* e representações na mídia, é possível identificar como a ponte é ativada tanto como símbolo de progresso e modernização, quanto como palco de denúncia e resistência, revelando sua polissemia e seu papel nas disputas pelos sentidos da cidade.

Retomar a investigação sobre esse objeto, portanto, é também revisitar o exercício da observação — uma das práticas que mais me mobilizam na pesquisa urbana. Após um período de afastamento da ponte estaiada e do Real Parque, motivado por outros percursos e tramas da cidade desde o término do mestrado, reencontro agora a possibilidade (e o desafio) de apreender aquilo que antes escapava ao olhar. Proponho-me, assim, a investigar a fisionomia desse tecido urbano de São Paulo — um tecido que se impõe pela forma, mas cuja imagem carrega múltiplas camadas. Para além da produção simbólica ancorada na mercantilização desse território, há outras dimensões que precisam ser desveladas.

Reaproximo-me do Real Parque ciente de que o bairro passou por um processo de modernização conservadora, que insiste em beneficiar sua elite em oposição ao trabalhador, o morador da favela. Como afirma D’Andrea (2008, p. 10), a produção do espaço está intrinsecamente vinculada à produção e à distribuição social da riqueza. O que aqui investigo como cidade fraturada tem como elemento fundante a segregação socioespacial — a separação entre as classes sociais no espaço urbano socialmente produzido.

Em seu recente livro, *São Paulo: planejamento da desigualdade*, Rolnik (2022) discorre acerca dessa fragmentação do tecido socioterritorial e os efeitos desse processo. Para a autora (p. 75), São Paulo viu explodir muitas favelas e ocupações paralelamente a uma forma urbana profundamente associada a uma nova cultura de viver a cidade: os enclaves fortificados (Caldeira, 2000), como condomínios fechados e *shoppings centers*.

Essa separação das classes sociais no mesmo espaço urbano socialmente produzido intensificou a fragmentação do tecido socioterritorial da cidade e fortaleceu sua dependência do automóvel, o que está atrelado às políticas de (i)mobilidade pautadas no automóvel e, por sua vez, à construção de objetos urbanos como a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira.

O próprio território da construção da ponte não se dá por mera casualidade, como veremos ainda no segundo capítulo. Para D’Andrea (2008), tendo em vista que as elites, por meio de diferentes mecanismos políticos, econômicos e ideológicos, produzem as centralidades das metrópoles próximas aos locais onde residem (Villaça, 2001, p. 335), não é de se espantar que o mesmo vetor das novas centralidades caminhou para o eixo sudoeste da cidade (Centro-Paulista-Berrini), como apontado por Frúgoli Junior (2000), seja equivalente ao da expansão das próprias elites, como apontado por Villaça (2001).

Esse vetor de expansão carregou consigo o poder (e desejo) de reordenar o espaço, de reconfigurar a trama urbana e construir novos símbolos. No Brasil, o planejamento urbano/territorial hegemônico é utilizado para promover o desenvolvimento econômico com vistas à acumulação do capital e sua reprodução pela elite.

Para Jacobs (2011, p. 491), esses processos de planejamento urbano, na prática, são complexos demais para serem rotineiros e particularizados demais para serem aplicados como abstrações. Eles sempre se compõem de interações entre combinações singulares de peculiaridades, e nada substitui a compreensão das peculiaridades.

Entretanto, não me parece que o planejamento urbano em São Paulo seja feito de “interações entre combinações singulares de peculiaridades”. O que vejo em São Paulo é a transformação do território em mercadoria, numa interação nada singular entre Estado e Mercado. Mercado este que, em virtude dos seus investimentos no espaço “público”, comumente dita ou ao menos interfere nas regras do jogo, vulgo planejamento urbano, ou, mais especificamente, no caso da cidade de São Paulo, o Plano Diretor Estratégico (PDE), lei municipal que orienta o crescimento e o desenvolvimento urbano da cidade.

Durante a dissertação (Ribeiro, 2017), notei que essa interação entre Estado e Mercado resultou na construção de novas centralidades e, principalmente, de novos símbolos urbanos, uma estratégia comum do *city marketing*: transformar o espaço em mercadoria. Esses símbolos produzem uma representação de cidade global, de cidade do futuro e pasteurizam a experiência urbana. Mas uma pergunta permaneceu em aberto: como esses símbolos são apropriados, ressignificados — ou até mesmo recusados — no cotidiano? Foi essa inquietação que me motivou a aprofundar a investigação no doutorado, ampliando o foco da análise para além da imagem projetada, para também compreender os usos, disputas e contradições em torno da Ponte Estaiada no território em que ela se insere.

Cabe destacar que, nesse processo de “fabricação” da cidade global, o mercado imobiliário assume o papel de personagem-chave na construção e consolidação dessas imagens-símbolos, comumente materializadas em uma arquitetura icônica. Esta, por sua vez, é peça fundante da chamada “cidade-mercadoria”, que se apresenta como um “produto” aparentemente finalizado, representado por uma imagem urbana marcada por construções emblemáticas e apta a ser inserida nos circuitos internacionais de visibilidade e investimento.

Entendo o *city marketing* como o conjunto de estratégias adotadas na “fabricação” da cidade, normalmente justificadas pela suposta necessidade de atender aos interesses de moradores, turistas e, sobretudo, empresas — estas, diretamente beneficiadas pela elevação do valor simbólico e econômico do território.

Entretanto, mesmo com essa experiência urbana frequentemente pasteurizada, São Paulo ainda é a minha “Irene”. Sinto-me aprisionado pela cidade, movido pelo desejo de compreender seus dilemas e as dinâmicas que estruturam seu funcionamento. Enquanto escrevo esta introdução em Piúma, no sul do Espírito Santo — onde atualmente exerço o ofício de professor no Instituto Federal —, percebo que, embora resida no Espírito Santo, estude em Belo Horizonte (MG) e tenha passado por Niterói (RJ), sigo pensando, falando e escrevendo sobre São Paulo. De fato, não se pode sair de São Paulo. São Paulo está por todos os lados.

É nesse lugar de afeto, inquietação e análise crítica que situo esta pesquisa. Tomo a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira como objeto-síntese, a partir do qual busco compreender as articulações entre espaço, imagem e política urbana, bem como os processos de valorização seletiva e apagamentos sociais que operam sobre o território paulistano. Consolidada como símbolo da cidade de São Paulo e modelo de infraestrutura monumental replicado em outras cidades, a ponte está imersa em dinâmicas mais profundas: sua construção está associada à mercantilização do território, à fragmentação socioterritorial e à produção de imaginários urbanos que contribuem para naturalizar desigualdades históricas.

Diante desse cenário, a questão que guia esta investigação é: como se dá a produção do espaço e do imaginário da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, e de que maneira essa produção expressa e contribui com as dinâmicas de fragmentação socioterritorial, mercantilização urbana e disputa simbólica na cidade de São Paulo? A hipótese que sustenta este trabalho é que a ponte atua como dispositivo urbano e simbólico da cidade-mercadoria, ao articular infraestrutura, imagem espetacularizada e especulação imobiliária. Essa operação se concretiza por meio de instrumentos jurídicos da política urbana vigente, estratégias midiáticas

e intervenções territoriais que favorecem o mercado imobiliário, promovem gentrificação e invisibilizam as populações subalternizadas — como os moradores da favela Real Parque —, ao mesmo tempo em que fabricam e consolidam um imaginário de cidade global, moderna e atrativa para o turismo.

Com base nesse horizonte analítico, passo agora a apresentar os objetivos, a justificativa, os fundamentos teórico-metodológicos e a estrutura geral da tese.

## 1.1 OBJETIVOS

### 1.1.1 Objetivo geral

Compreender a produção do espaço e do imaginário da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira (São Paulo, SP) frente às suas dinâmicas e fragmentações socioterritoriais.

### 1.1.2 Objetivos específicos

A fim de cumprir o objetivo geral, proponho quatro objetivos específicos, a saber:

- a) investigar o território da Ponte Estaiada, por meio de três polos de análise: Político e Jurídico (PJ); Imagem e Turismo (IC); e Vida e Cotidiano (VC);
- b) descrever os processos de mercantilização do território onde a Ponte Estaiada foi construída;
- c) analisar os discursos da/na mídia sobre os usos e representações da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira (São Paulo, SP) por agentes privados e do Estado;
- d) identificar os usos e contrausos da ponte estaiada a partir das dinâmicas socioterritoriais na tessitura urbana do Real Parque.

## 1.2 JUSTIFICATIVA

Esta pesquisa parte do desejo de produzir um conhecimento que contribua para a leitura da gramática visual da cidade de São Paulo. Retornar à Ponte Estaiada representa, assim, a possibilidade de desemaranhar mais um fragmento desse espaço urbano. Não com a pretensão de esgotá-lo, pois o objeto-campo é vivo e está imerso em uma trama complexa, composta por múltiplos sujeitos e símbolos edificados que se entrelaçam e reconfiguram o território. Voltar à ponte é, portanto, um exercício contínuo de olhar, pesquisar, refletir e escrever — um esforço para compreender os significados que certos elementos assumem no espaço urbano.

O espaço urbano, por sua vez, é composto por uma série de símbolos edificados. A mídia, as marcas, o mercado imobiliário e, sobretudo, o Estado se apropriam desses elementos para promover as cidades, valendo-se de objetos de arquitetura icônica (Sánchez, 2010). Trata-

-se de uma promoção ancorada em discursos sobre a cidade do futuro e o desenvolvimento urbanístico, nos quais os ícones urbanos e arquitetônicos são ressignificados como atrativos turísticos e convertidos em cartões-postais e *souvenirs* para visitantes.

Mas qual é, afinal, o sentido desses objetos urbanos? Para Calvino (1990, p. 23), “[...] a memória é redundante e repete os símbolos para que a cidade comece a existir”. Nos últimos anos, tenho observado a proliferação de ícones urbanos — especialmente pontes estaiadas — inseridos na lógica do *city marketing*, em que a função prioritária é comunicar a ideia de uma cidade global, conectada ao futuro, e apenas secundariamente permitir a circulação de pessoas e veículos. É nesse ponto que identifico um “problema” na relação entre forma e função.

Essa arquitetura ícone tem sido utilizada como forma-publicidade da mercadoria, com a nova supremacia econômica, patrocinando símbolos bem desenhados que celebram o triunfo dessa supremacia e que, com outras estratégias de intervenção urbana, conseguem inserir essas cidades no competitivo circuito do turismo, transformando esses novos símbolos em seus atrativos.

Essas intervenções urbanas estão em consonância com o processo de espetacularização da arquitetura, que tem se especializado em construir lugares exclusivos capazes de exercer um poder de atração significativo sobre os fluxos do capital, por meio da valorização de sua carga simbólica (Harvey, 2005; Paiva, 2016).

As pontes estaiadas podem operar como objetos de modernização urbanística pautadas na ideologia do crescimento econômico, já que possuem uma forma inédita e uma sofisticação técnica, mas sua eficácia de desempenho é constantemente questionada em algumas cidades. Elas representam uma estética do delírio especulativo que custa milhões aos cofres públicos.

A Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, por exemplo, é fruto da utilização da verba pública para o beneficiamento dos proprietários de uma região já valorizada da metrópole. De acordo com D’Andrea (2008, p. 82-83), a Ponte Estaiada é um dos mais importantes marcos da dinâmica de valorização da região e dos empreendimentos imobiliários nela construídos.

Nas últimas duas décadas, a arquitetura de pontes no país tem dado preferência para o modelo estaiado. Depois das pontes estaiadas da cidade de São Paulo, seja a Ponte Estaiada Engenheiro Jamil Sabino (Ponte-Estação Santo Amaro) ou a Octávio Frias de Oliveira, esse modelo tem sido replicado em diferentes cidades, como a Ponte Estaiada João Isidoro França, em Teresina (PI); a Newton Navarro, em Natal (RN); a Anita Garibaldi, em Laguna (SC); a Jorge Amado, em Ilhéus (BA); entre outras. Todas estas são projetos da Enescil e assinadas

pelo engenheiro Catão Francisco Ribeiro, conhecido como o “pai das pontes estaiadas” no Brasil.

Nesses projetos, a estética da forma substitui a espacialidade pelo simbolismo da ponte, ou seja, observa-se a valorização da forma em detrimento da função. Desde que surgiu, a imagem desse ícone urbano passou a circular como mercadoria, frequentemente associada à ideia de cartão-postal, expressão amplamente utilizada pelos órgãos de turismo das cidades que possuem uma ponte estaiada.

Seria, então, um modismo esse tipo de ponte? Para o engenheiro civil Catão Francisco Ribeiro, trata-se de um avanço tecnológico: “Os programas de cálculos estruturais evoluíram muito, o que permitiu aos projetos de pontes estaiadas saírem da teoria para a prática.” (Santos, 2012).

Contudo, comumente, esses projetos capturam uma parcela da cidade, um objeto urbano e o transformam em símbolo da “metrópole” reestruturada/revitalizada — pronta para venda, formada por uma poderosa imagem de inovação, criatividade e sucesso. A feição urbana é desfigurada a ponto de todos os lugares parecerem-se com qualquer outro, resultando em lugar algum (Allis, 2016, p. 87 *apud* Swyngedouw, Moulaert, Rodriguez, 2002; Jacobs, 2011, p. 378).

Entretanto, ao mesmo tempo em que acelera a circulação da imagem desses ícones urbanos e arquitetônicos, em diferentes veículos de comunicação, a arquitetura nunca é pura reprodutibilidade: cada ponte é “única”, mesmo sendo projetada na mesma lógica. O original pode ser visitado, apreciado em sua concretude, em seu lugar de origem, já que uma das especificidades incontornáveis da arquitetura é sua indissociabilidade do lugar. No entanto, podemos nos questionar a respeito da autenticidade dessa aura, produzida por um *city marketing* agressivo, em que esses ícones são fabricados para obter os efeitos desejados, dentre os quais, o econômico não é o menor (Arantes, 2012, p. 310).

É nesse contexto que a ponte estaiada se insere — não apenas como obra de engenharia, mas como construção imagética. Ela se transforma em um produto tanto real, quanto simbólico, cuja potência reside justamente em sua capacidade de circular como imagem. A ponte estaiada é, assim, um elemento visual de reprodução e consumo imediato, em que o espetáculo é mediado pela imagem. Sim, espetáculo. O capital, em tal grau de acumulação, se torna imagem, protagonizando a alienação, pois o espetáculo é o momento em que a mercadoria ocupa a vida social e transita por diferentes cotidianos (Paiva, 2017).

Para Broudehoux (2011 *apud* Paiva, 2017, p. 267), a fetichização da imagem da arquitetura como mercadoria restringiu o discurso arquitetônico ao âmbito estético em detrimento do político, ou seja, a disseminação da arquitetura espetacular e de sua imagem tem efeito anestésico, o que reduz a consciência social e política. Podemos interpretar que o caráter espetacular da arquitetura está a serviço do processo de alienação em face de sua commodificação.

Esse fetichismo da mercadoria é também uma separação entre o produto real (o objeto) e sua imagem como produto imaginário, que passa a circular em diferentes espaços e imaginários coletivos, como o turístico, por exemplo. Tal afirmação pode ser constatada a ponto de notarmos que muitos viajantes pagam para ver de perto essas construções, ampliando, assim, a fascinação provocada por essas imagens e produzindo diferentes sentidos.

Sendo assim, é relevante indagar: a serviço de quem está a arquitetura? Esses ícones urbanos, como a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, que produzem um fascínio no olhar, possuem em sua essência a função de espetáculo? A ponte, que deveria unir como função social primária (partindo de uma perspectiva semântica), por vezes segrega e é obstáculo, um espaço impreciso, sem sentido social e vazio para qualquer pessoa a pé, já que não contempla pedestres e ciclistas em seu projeto.

Assim, ao revisitar a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, busco não apenas compreender as transformações espaciais e simbólicas que esse elemento promove na paisagem urbana, mas problematizar os processos de mercantilização e espetacularização presentes na produção arquitetônica contemporânea.

Esta investigação representa uma contribuição crítica para o campo dos estudos urbanos, ao adotar uma abordagem interdisciplinar que integra diferentes áreas do conhecimento para refletir sobre os sentidos e usos da arquitetura na construção das cidades, bem como seu papel na configuração das experiências e vivências urbanas. Ao articular saberes diversos, essa perspectiva interdisciplinar é fundamental para captar a complexidade das dinâmicas urbanas, ampliando o entendimento sobre como a arquitetura atua na produção social do espaço e nas práticas cotidianas que definem a vida nas cidades.

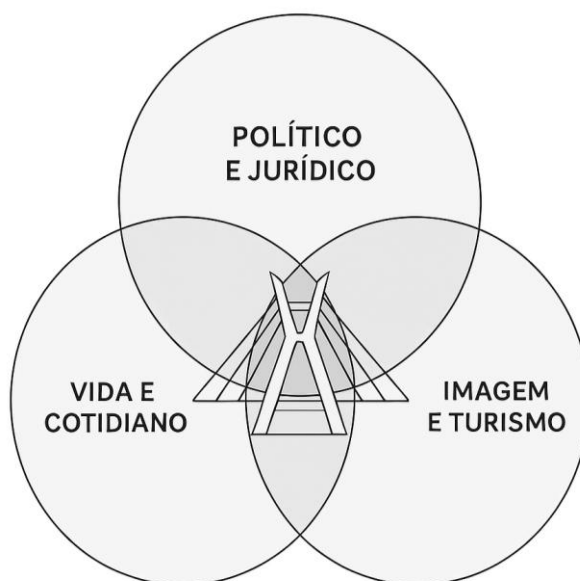
### 1.3 REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO

Cuthbert (2021) afirma que método não é o nome de algum “kit de ferramentas”, uma série de procedimentos ou protocolos a serem executados quando confrontados com um

conjunto de objetos, é o nome que devemos dar à forma como aprendemos e compreendemos os objetos com os quais nos relacionamos. Trata-se da maneira com a qual fazemos contato com o mundo, como o apreendemos e damos sentido a ele, não se trata de absolutos epistemológicos, mas de algo que está, ou deveria estar, aberto ao processo de investigação.

Embora a escolha dos recortes teórico-metodológicos para uma tese seja um processo inevitável e necessário, reconheço que ela pode desviar olhares essenciais. Sei que não existe uma única leitura possível: o que se observa depende do lugar de onde se olha, para onde se direciona o olhar e das lentes e ângulos adotados. Ainda assim, ler é decifrar a relação estabelecida entre sinais e significados em um determinado espaço-tempo. Dessa forma, a composição teórica e metodológica que proponho para esta pesquisa será organizada a partir de três polos de análise da ponte estaiada Octávio Frias de Oliveira: Político e Jurídico (PJ); Imagem e Turismo (IT); e Vida e Cotidiano (VC).

Figura 1 – Polos de análise da pesquisa na ponte estaiada



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Os polos de análise apresentados nesta pesquisa são campos correlatos, abertos e permeáveis ao diálogo entre si. A proposta de organizá-los em uma decupagem planificada tem apenas a função de ilustrar os eixos orientadores adotados ao longo do estudo. É importante destacar que os teóricos e as categorias estão dispostos em seções distintas, mas operam como zonas de intersecção e diálogo entre os capítulos. Assim, a seguir, apresento a abordagem teórico-metodológica que fundamenta esta pesquisa, conforme o esquema proposto.

### 1.3.1 Polo Jurídico e Político

Antes de iniciar a análise das representações e dos usos simbólicos da ponte estaiada, é fundamental compreendê-la, em um primeiro momento, como um objeto portador de (possíveis) usos sociais. Para essa apreensão, torna-se imprescindível traçar o histórico dos usos e das disputas territoriais no Real Parque (Lopes, 2011; D'Andrea, 2008; 2012; Nakamura, 2016; Prado, 2017), bem como entender a implementação da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (OUCAE) (Fix, 2001; 2007; D'Andrea, 2008; 2012), o que permitirá situar a produção do espaço analisado nesta tese sob uma perspectiva jurídica e política.

Também serão abordadas questões relacionadas à etimologia da cidade, seus fluxos e símbolos (Cacciari, 2010; Canevacci, 2004; Cuthbert, 2021), à fabrilização das cidades (Ferrari, 2008), e à construção da própria Ponte Estaiada (D'Andrea, 2008; 2012; Cotrim, 2013; Ribeiro, 2017). Além disso, os trabalhos de David Harvey (1980; 2005; 2007), Ermínia Maricato (2001), Flávio Villaça (2012) e Raquel Rolnik (1997; 2022) oferecem interpretações fundamentais para a compreensão dos entraves da política urbana em São Paulo, questionando a ideia de que a legislação urbana seja apenas um instrumento técnico, desprovido de implicações que transcendam outras dimensões do urbano.

Para as análises relativas a este eixo de investigação, adotarei os seguintes procedimentos metodológicos:

- a) pesquisa bibliográfica sobre a produção do espaço do bairro Real Parque;
- b) pesquisa documental nos Cadernos da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (versões de 2014 e 2020);
- c) pesquisa documental em jornais, revistas e demais mídias audiovisuais sobre os conflitos socioespaciais que envolvem a construção da ponte estaiada entre 2006 e 2008.

### 1.3.2 Polo Imagem e Turismo

Imagem da cidade (Lynch, 2011), arquitetura (Le Corbusier, 2011), forma e função da arquitetura (Gomes, 2013), sentido da arquitetura (Coelho Netto, 2014) e representações da Ponte Estaiada (Cotrim, 2013; Ribeiro, 2017; Ribeiro; Brusadin, 2023) são categorias

fundamentais que orientam este segundo polo de análise. À luz das teorias de capital simbólico e distinção de Bourdieu (1989; 2011), do conceito de espetáculo em Debord (1997) e das categorias de visualidade e visibilidade discutidas por Ferrara (2002), a ponte será interpretada como logotipo, signo e *landmark* (Sarlo, 2014; Peirce, 2005; Lynch, 2011) cuja imagem é constantemente veiculada em diferentes suportes imagéticos, com destaque para a imagem televisiva (Bourdieu, 1997). Trata-se de um recurso do *city marketing* (Sánchez, 2010), que busca transformar sua forma em capital simbólico (Bourdieu, 1989; 2011), funcionando como uma espécie de “renda da forma” (Arantes, 2012). Em outras palavras, ícones urbanos como a Ponte Estaiada passam a circular como mercadoria e a compor o imaginário coletivo da cidade (Charaudeau, 2017; Durand, 1988; Baczko, 1985). Assim, neste eixo, propõe-se compreender as estratégias e táticas (Certeau, 1998), ou ainda os usos e contrausos da ponte (Leite, 2002; 2007; 2018), com ênfase na publicidade imobiliária (Vargas, 2014a; 2014b; 2014c), bem como na construção e no consumo da imagem (Bignami, 2012; Buosi; Silva, 2013; Pinto, 2012; Gunn, 1989; Hack Neto; Gândara, 2008) e do espaço turístico (Paiva, 2016; 2017) da ponte.

Para conduzir as análises referentes a este eixo de investigação, adotarei os seguintes procedimentos metodológicos:

- a) pesquisa bibliográfica e documental;
- b) levantamento e análise de materiais publicitários e jornalísticos que utilizem a imagem ponte estaiada (usos e contrausos);
- c) identificação e análise do impacto da imagem da Ponte Estaiada para o mercado turístico, com ênfase nas tarifas dos hotéis da região.

### **1.3.3 Polo Vida e Cotidiano**

Considerando que este polo analítico se configura como um estudo qualitativo, adotou-se a observação “de perto e de dentro” (Magnani, 2002) como estratégia para compreender os cenários, atores e regras que compõem a vida cotidiana no território estudado (Magnani *et al.*, 2023). Nesse sentido, são mobilizadas reflexões de Peirano (2006), Geertz (2008), Fonseca (2004), Velho (2013), Magnani (2002; 2008) e Strathern (2014) sobre o fazer etnográfico em contextos urbanos, compreendido como uma forma de reunir partículas e significados por meio da observação direta do campo.

Este polo representa, portanto, um esforço de compreender o objeto na tessitura cidadina da cidade, buscando desvelar os contrausos (Leite, 2007) que desafiam o planejamento urbano de prancheta — este, por sua vez, frequentemente desconsidera as práticas insurgentes e as apropriações cotidianas dos sujeitos periféricos (D’Andrea, 2022).

Ao tomar o caminhar como gesto metodológico e político, a pesquisa de campo permitiu experimentar uma forma distinta de apreensão do urbano, reiterando a necessidade de se planejar os espaços com base na escala humana e não motorizada (Gehl, 2015; Gehl; Svarre, 2018).

As análises deste eixo serão conduzidas a partir dos seguintes procedimentos metodológicos:

- a) pesquisa bibliográfica sobre métodos de pesquisa antropológica;
- b) pesquisa de campo com elementos etnográficos.

#### 1.4 ESTRUTURA DA PESQUISA

A tese será estruturada em quatro capítulos, com conceitos e abordagens teórico-metodológicas correlatas, abertas e permeáveis ao diálogo entre si. O primeiro capítulo é a Introdução, onde apresento os objetivos, a justificativa da pesquisa e sua abordagem teórico-metodológica. No segundo capítulo, *E assim nasce uma “cidade”: projeto, impasses e política urbana na cidade de São Paulo*, proponho-me a descrever e compreender os processos de mercantilização do território da Ponte Estaiada, o quadrante sudoeste da cidade de São Paulo. Para isso, começo apresentando a cidade e sua divisão política-geográfica em subprefeituras e distritos para, assim, chegar ao Morumbi e discutir sua produção do espaço, com ênfase na fragmentação da ocupação do território.

Ainda no segundo capítulo, apresento alguns eventos e fraturas que compõem a história da FRP, um território em disputa, localizado no Morumbi. Encerro esse capítulo apresentando algumas contradições na produção desse espaço, a partir das transformações urbanísticas estruturais da OUCAE, como o “nascimento” da Ponte Estaiada.

No terceiro capítulo, *Uma ponte para o espetáculo: os imaginários, o mercado imobiliário e o turismo*, recorro a jornais, revistas e mídias audiovisuais para interpretar os discursos sobre os usos e representações da ponte por agentes privados e pelo Estado. Ao longo

desse capítulo, i) abordo o “nascimento” da Ponte Estaiada como novo cartão postal da cidade e seus usos publicitários; ii) discuto a função da arquitetura, o espetáculo da forma e a produção do imaginário urbano; iii) investigo como arquitetos e engenheiros, como Catão Ribeiro, responsável pelo projeto de quase trinta pontes estaiadas no Brasil e exterior, contribuem para a imagem icônica de suas obras; iv) mapeio os usos publicitários da ponte, com ênfase para o mercado imobiliário, e apresento contrapontos, como o “Breque dos Apps”, uma manifestação político-social; e v) discuto os usos turísticos da imagem da ponte, a partir dos hotéis Hilton Morumbi, Grand Hyatt São Paulo e Novotel Morumbi, que oferecem tarifas/categorias de quartos com vista para a ponte e tarifa diferenciada exatamente por esse motivo.

Já no quarto e último capítulo, *Símbolo de quem? Os “contrausuários” da ponte estaiada*, proponho-me a escrever sobre a cidade cotidiana e os moradores da FRP, cujas narrativas são frequentemente invisibilizadas pelo Estado e pela grande mídia. Por meio de uma pesquisa de observação com elementos etnográficos, busco compreender um contrauso da ponte estaiada, a travessia de pedestres que lançam seus corpos entre os carros da avenida Magalhães de Castro e marginal Pinheiros para chegar do outro lado do rio Pinheiros, pela ponte estaiada, que não possui infraestrutura para pedestres e ciclistas.

Esse último capítulo está estruturado em três partes: i) revisão de métodos de pesquisa antropológica para compreender a pesquisa de observação com elementos etnográficos; ii) pesquisa de campo/observação com elementos etnográficos para compreensão dos cenários, atores e regras na FRP; e iii) pesquisa de observação com elementos etnográficos a partir de um ponto fixo, um “pórtico” (Magnani *et al.*, 2023), o ponto de ônibus na avenida Magalhães de Castro, onde observo pedestres atravessando a ponte estaiada a pé.

Em síntese, a Tabela 1 detalha a estrutura metodológica elegida para a produção textual desta tese.

**Tabela 1 – Matriz de amarração teórica**

Objetivo geral: Compreender a produção do espaço e do imaginário da ponte estaiada Octávio Frias de Oliveira (São Paulo, SP) frente às suas dinâmicas e fragmentações socioterritoriais.

| Objetivos Específicos                                                                                                | Capítulo                                                                                                   | Metodologia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Temáticas                                                                                                                                                                                                                                                                      | Referencial Teórico                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| –                                                                                                                    | Capítulo 1 - Introdução                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• apresentação dos objetivos (geral e específicos), da justificativa da pesquisa e dos procedimentos teóricos-metodológicos.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• cidade de São Paulo;</li> <li>• nova centralidade de São Paulo;</li> <li>• Real Parque;</li> <li>• ponte estaiada;</li> <li>• urbano;</li> <li>• imagem da arquitetura;</li> </ul>                                                    | Canevacci (2004);<br>Rolnik (2022);<br>Caldeira (2000);<br>Villaça (2001);<br>Frúgoli Junior (2000);<br>D’Andrea (2008);<br>Ribeiro (2017);<br>Allis (2016);<br>Jacobs (2011);<br>Paiva (2017);                                                                                                        |
| Descrever os processos de mercantilização do território onde a ponte estaiada foi construída;                        | Capítulo 2 – <i>E assim nasce uma “cidade”: projeto, impasses e política urbana na cidade de São Paulo</i> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• pesquisa bibliográfica sobre a produção do espaço do bairro Real Parque;</li> <li>• pesquisa documental nos cadernos da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (versões de 2014 e 2020);</li> <li>• pesquisa documental em jornais, revistas e demais mídias audiovisuais sobre os conflitos socioespaciais que envolvem a construção da ponte estaiada entre 2006 e 2008.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• etimologia da cidade;</li> <li>• fabrilização da cidade;</li> <li>• construção da ponte estaiada;</li> <li>• paisagem e capital;</li> <li>• política urbana;</li> </ul>                                                               | Cacciari (2010);<br>Canevacci (2004);<br>Cuthbert (2021);<br>D’Andrea (2008, 2012);<br>Ferrari (2008);<br>Fix (2001, 2007);<br>Harvey (1980, 2005, 2007);<br>Lopes (2011);<br>Maricato (2001);<br>Nakamura (2016);<br>Prado (2017)<br>Ribeiro (2017);<br>Rolnik (1997, 2022).<br>Villaça (2001, 2012). |
| Analisar os discursos da/na mídia sobre os usos e representações da ponte estaiada por agentes privados e do Estado; | Capítulo 3 – <i>Uma ponte para o espetáculo: os imaginários, o mercado imobiliário e o turismo</i>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• pesquisa bibliográfica e documental;</li> <li>• levantamento e análise de materiais publicitários e jornalísticos que utilizem a imagem ponte estaiada (usos e contra-usos);</li> </ul>                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• marco e imagem da cidade;</li> <li>• sentido da arquitetura;</li> <li>• forma e função da arquitetura;</li> <li>• imaginário;</li> <li>• renda da forma;</li> <li>• visualidade e visibilidade;</li> <li>• city marketing;</li> </ul> | Lynch (2011);<br>Coelho Netto (2014);<br>Gomes (2013);<br>Le Corbusier (2011);<br>Charaudeau (2017);<br>Durand (1988);<br>Baczko (1985);                                                                                                                                                               |

Objetivo geral: Compreender a produção do espaço e do imaginário da ponte estaiada Octávio Frias de Oliveira (São Paulo, SP) frente às suas dinâmicas e fragmentações socioterritoriais.

| Objetivos Específicos                                                                                                            | Capítulo                                                                   | Metodologia                                                                                                                                                                               | Temáticas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Referencial Teórico                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Identificar os usos e contra-usos da ponte estaiada a partir das dinâmicas socioterritoriais na tessitura urbana do Real Parque; |                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• identificação e análise do impacto da imagem da ponte estaiada para o mercado turístico, com ênfase nas tarifas dos hotéis da região.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• representações da ponte estaiada;</li> <li>• distinção e capital simbólico;</li> <li>• espetáculo;</li> <li>• estratégia e tática;</li> <li>• uso e contra-uso;</li> <li>• publicidade imobiliária;</li> <li>• imagem do destino turístico;</li> <li>• signo e símbolo;</li> <li>• logotipo;</li> <li>• consumo e produção do espaço turístico;</li> <li>• disputas simbólicas e imagem televisiva.</li> </ul> | Arantes (2012);<br>Ferrara (2002);<br>Sánchez (2010);<br>Cotrim (2013);<br>Ribeiro e Brusadin (2023);<br>Bourdieu (1989; 1997; 2011);<br>Debord (1997);<br>Certeau (1998);<br>Leite (2002, 2007, 2018);<br>Vargas (2014);<br>Bignami (2012);<br>Buosi e Silva (2013);<br>Pinto (2012);<br>Gunn (1989);<br>Hack Neto e Gândara (2008);<br>Peirce (2005);<br>Sarlo (2014);<br>Paiva (2016, 2017); |
| Observar os contrausos cotidianos da ponte estaiada a partir das suas regras de uso;                                             | Capítulo 4 – <i>Símbolo de quem? os “contrausuários” da ponte estaiada</i> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pesquisa bibliográfica sobre métodos de pesquisa antropológica;</li> <li>• pesquisa de campo com elementos etnográficos.</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• antropologia urbana;</li> <li>• fazer etnográfico;</li> <li>• pesquisa “de perto e de dentro”;</li> <li>• pedaço e pórtico;</li> <li>• cenários, atores e regras do campo;</li> <li>• planejamento urbano pautado na escala humana;</li> <li>• planejamento urbano pautado nos automóveis;</li> <li>• práticas de contrauso;</li> <li>• sujeitos periféricos;</li> </ul>                                       | Peirano (2006);<br>Geertz (2008);<br>Fonseca (2004);<br>Velho (2013);<br>Magnani (2008);<br>Magnani <i>et al.</i> (2023);<br>Magnani (2002);<br>Strathern (2014);<br>DaMatta (1979);<br>Gehl (2015);<br>Gehl; Svarre (2018);<br>Jacobs (2011);<br>Leite (2007);<br>D’Andrea (2022);                                                                                                             |

Fonte: Elaboração própria a partir de Mazzon, 1981.

## 2 E, ASSIM, NASCE UMA “CIDADE”: PROJETO, IMPASSES E POLÍTICA URBANA NA CIDADE DE SÃO PAULO

A cidade existe como uma série de duplos; tem culturas oficiais e ocultas, é um lugar real e um espaço para a imaginação. Sua elaborada rede de ruas, casas, edifícios públicos, sistemas de transporte, parques e lojas é acompanhada por um complexo de atitudes, hábitos, costumes, expectativas e esperanças que reside em nós como sujeitos urbanos. Descobrimos que a “realidade” urbana não é única, mas múltipla, que dentro da cidade há sempre outra cidade. (Chambers, 1986 *apud* Soja, 2008, p. 453).

Quando se trata de São Paulo, é impossível não perceber que dentro dela coexistem muitas cidades. Como nos versos da canção *Sampa*, de Caetano Veloso — “É que quando eu cheguei por aqui eu nada entendi” —, a cidade se apresenta como um enigma, repleta de contrastes e camadas. São Paulo é múltipla, composta por fragmentos, rupturas e sobreposições que criam uma tessitura urbana complexa. Trata-se de uma cidade dos duplos: visível e invisível, permitida e proibida, global e periférica. Cada uma dessas faces revela uma metrópole em disputa consigo mesma.

Neste capítulo, organizado em quatro partes (2.1 *São Paulo: muitas cidades dentro de uma*; 2.2 *Morumbi: um padrão fragmentado de ocupação territorial*; 2.3 *Real Parque: uma fratura urbana no distrito do Morumbi*; e 2.4 *OUCAE e as mudanças territoriais no eixo sudoeste (OUCAE)*), proponho-me a descrever os processos de mercantilização do território onde a ponte estaiada foi construída. Para isso, começo apresentando a cidade e sua divisão em subprefeituras e distritos, e a mercantilização da cidade, a partir do exemplo dos *naming rights*<sup>2</sup>.

Na sequência, início um exercício de direcionar o olhar para meu campo. Para refletir a produção do espaço no bairro do Morumbi, abordando sua fragmentação na ocupação do território. Na terceira parte, apresento alguns eventos, uma variedade de fraturas que compõem a história da FRP, para então abordar, na quarta parte, as contradições da produção desse espaço a partir das obras da OUCAE e o “nascimento” da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, o meu objeto de pesquisa.

Dessa forma, ao reunir elementos da configuração territorial do Morumbi, da história da FRP e das transformações provocadas pela OUCAE, este capítulo busca compreender as dinâmicas de poder que atravessam a produção do espaço urbano em São Paulo. Assim,

---

<sup>2</sup> Em tradução literal, “direitos de nome”. O *naming rights* é o direito aplicado à concessão do nome de um determinado estabelecimento a uma marca, ou seja, o nome que um local recebe por determinado prazo, seja ele um estádio de futebol, seja estação de metrô, por exemplo.

pretende-se responder quais são os efeitos das políticas urbanas orientadas pela lógica da mercantilização — como a mencionada OUCAE — sobre a configuração do eixo sudoeste da cidade, e de que maneira essas intervenções contribuem para aprofundar a fragmentação territorial e as fraturas sociais no contexto urbano paulistano.

## 2.1 SÃO PAULO: MUITAS CIDADES DENTRO DE UMA

O que é a cidade? Se esta fosse uma pesquisa voltada à literatura, eu certamente recorreria a Antônio Bispo dos Santos, conhecido como Nêgo Bispo (2023), que, ao se fazer essa mesma pergunta — “o que é a cidade?” —, afirma:

É o contrário da mata. A cidade é um território artificializado, *humanizado*. A cidade é um território arquitetado exclusivamente para os humanos. Os humanos excluíram todas as possibilidades de outras vidas na cidade. Qualquer outra vida que tenta existir na cidade é destruída. Se existe, é graças à força do orgânico, não porque os humanos queiram. (Santos, 2023, p. 10, grifo no original).

Mas, inserido na estrutura da Escola de Arquitetura — que também estrutura seus modos de pensar —, retomo essa indagação à luz dos estudos urbanos. Então, o que é a cidade? Um amontoado de prédios? Uma mancha cinza? Um território hiperconectado? Um palimpsesto grafado com símbolos de poder (e/ou miséria)? São inúmeras as possibilidades, pois a cidade pertence à ordem da experiência vivida e se desdobra em múltiplas dimensões sensoriais. A cidade é política, social, simbólica, afetiva e espiritual.

Definir cidade é um desafio que vem sendo desfiado num emaranhado de possibilidades inscritas em diferentes tempos e espaços. Quando penso em cidade, a primeira imagem que me vem à cabeça é São Paulo, uma trama urbana intensa que costura tudo em excesso: gente, carro, prédio, capital e periferia.

Mas, e as outras cidades? A medieval, com seus muros, e tantas outras metrópoles sem limites definidos não seriam bons exemplos para cunhar a categoria? Seria arbitrário, ou até mesmo prepotente definir cidade a partir de São Paulo, mesmo ela sendo o tecido urbano onde “nasceu”<sup>3</sup> o objeto desta pesquisa, a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira.

---

<sup>3</sup> Utilizarei “nascimento”, uma condição humana para tratar da construção da ponte em referência à capa da revista *Veja São Paulo* de 24 de outubro de 2007, com a manchete “Nasce um cartão postal” e a ponte estaiada, ainda em construção de fundo. Disponível em: [https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4441\\_42-24-outubro-2007.png?w=468](https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4441_42-24-outubro-2007.png?w=468). Acesso em: 6 out. 2023.

Assim como Rolnik (2012, p. 13), acredito que seja mais interessante analisar a cidade como uma espécie de imã, uma porção de território que atrai pessoas para trabalhar, morar, construir seus templos e rituais.

Talvez, a dificuldade em definir cidade inicie na sua etimologia, já que a palavra cidade vem do latim “*civitate*”, noção próxima de “*civita*”, que deu origem às palavras cidadão e civilização. A palavra “urbano” vem do latim “*urbs*”, e significa “cidade”. Já a palavra grega “*pólis*” também significa “cidade”, mas num sentido de indicar a sede, a residência, a origem. Ou seja, enquanto “*pólis*” é o lugar de determinada gente, “*civitate*” é o lugar onde os “*cives*” (“cidadão” em latim) se formam em conjunto para dar vida à cidade (Vasconcelos, 2015; Lacoste, 2005, p. 21; 80; 315; Cacciari, 2010, p. 10-11).

Para Cacciari (2010, p. 10), a cidade como conceito não existe. Há diferentes e distintas formas de vida urbana, por isso ela pode ser dita de diferentes maneiras. Assim, apresento algumas dessas formas.

Para Marx e Engels (1984, p. 64), a cidade pode ser definida como a realidade da concentração da população, dos instrumentos da produção, do capital, dos prazeres e das necessidades. Já para Park (1976, p. 1 *apud* Vasconcelos, 2015, p. 3), fundador da Escola de Sociologia Urbana de Chicago, a “[...] cidade é, sobretudo, um estado de espírito, um conjunto de costumes e tradições, de atitudes e sentimentos organizados, inerentes a esses costumes e que são transmitidos com essas tradições”.

Harvey (1980, p. 34; 174) define a cidade como um sistema dinâmico complexo no qual a forma espacial e o processo social estão em contínua interação, mas pontua que a cidade é também o lugar das contradições acumuladas. Enquanto isso, para o urbanista Lynch (2011, p. 11), numa perspectiva fenomenológica, a cidade “[...] existe mais do que a vista alcança, mais do que o ouvido pode ouvir”.

Em meio a distintos conceitos de cidade – que não se excluem, mas que se complementam –, deparo-me com a definição da geógrafa Ana Fani Carlos (2013): “[...] a cidade é um modo de viver, pensar, mas também sentir. O modo de vida urbano produz ideias, comportamentos, valores, conhecimentos, formas de lazer, e também uma cultura” (p. 26). Entender a cidade como um modo de viver é pensar na experiência sinestésica que o urbano produz. É corporificar a ordem e o caos materializados pelos sons, cheiros e imagens. E aqui me proponho a refletir as imagens, já que viver numa grande cidade é ser bombardeado, também, por ícones urbanos, por dispositivos simbólicos. Mas, para além das imagens, é

necessário compreender os instrumentos políticos e as regras do jogo urbano, não obstante saber quem as desenha.

Para a reflexão do espaço urbano ganhar forma, a cidade precisa de uma fisionomia, uma materialidade inscrita no tecido urbano e no imaginário de quem habita. A cidade que me proponho a estudar nesta pesquisa é São Paulo, mas como já dito anteriormente, São Paulo é complexa – talvez por ser múltipla. Temos muitas cidades dentro de uma. Muitas e diversas. As dinâmicas de funcionamento e dilemas urbanos perpassam, por exemplo, a balsa para acessar a Ilha do Bororé, no Grajaú (extremo sul da cidade), e os conjuntos habitacionais da Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo (Cohab), em Cidade Tiradentes (leste da cidade), até a modificação do espaço para construção do Shopping Cidade Jardim, que não há entrada para pedestres.

Para Rolnik (2022, p. 23), São Paulo é uma cidade de mil povos, capital financeira, cidade conectada no mundo virtual e real das trocas globais, potência econômica do país, berço de movimentos sociais, culturais e de lideranças políticas. No entanto, é uma cidade partida, cravada por muros visíveis e invisíveis que a esgarçam em guetos e fortalezas.

É uma cidade que cresceu de modo desordenado e sofreu um inchaço urbano, que contribuiu para os problemas sociais e de infraestrutura. Entre 1854 e 1954, São Paulo passou de 30 mil para 2,5 milhões de habitantes. Em 1900, a cidade já contava com 240 mil habitantes, dos quais mais de 150 mil eram estrangeiros (italianos em sua maioria). Em 1930, ultrapassou a marca de 1 milhão de habitantes, tornando-se uma das metrópoles cosmopolitas da América, ao lado do Rio de Janeiro (então capital do país), Nova York, Chicago, Filadélfia e Buenos Aires. E já em 1970 atingiu 6 milhões de habitantes (Rolnik, 2022, p. 24; 30; 40; 55). O lema “São Paulo não pode parar”, do governador do Estado de São Paulo nos anos 1950 Ademar de Barros atraiu muita gente para a “locomotiva do país”.

São Paulo se tornou a cidade mais populosa do país e o principal centro financeiro, corporativo e mercantil da América do Sul, e isso contribuiu para sua consolidação como “polo de atração”. As pessoas buscam em São Paulo melhores oportunidades, melhores condições de vida e de ascensão social, todavia sua grande desigualdade social também é destacada (Prado, 2017, p. 22).

Atualmente, São Paulo possui 11.451.999 habitantes. É a cidade mais populosa do país, de acordo com o último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (Brasil, 2022). Possui uma extensão territorial de 1.521,202 km<sup>2</sup>, e como estratégia para celeridade de

gestão, o município é subdividido em 32 Subprefeituras, são elas: Aricanduva, Butantã, Campo Limpo, Capela do Socorro, Casa Verde, Cidade Ademar, Cidade Tiradentes, Ermelino Matarazzo, Freguesia/Brasilândia, Guaianases, Ipiranga, Itaim Paulista, Itaquera, Jabaquara, Jaconã/Tremembé, Lapa, M'Boi Mirim, Mooca, Parelheiros, Penha, Perus/Anhaguera, Pinheiros, Pirituba/Jaraguá, Santana/Tucuruvi, Santo Amaro, São Mateus, São Miguel, Sapopemba, Sé, Vila Maria/Vila Guilherme, Vila Mariana e Vila Prudente.

Em 2002, com o aprofundamento do processo de descentralização da Prefeitura da Cidade de São Paulo, foram criadas a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras (SMSP) e as Subprefeituras (Prefeitura de São Paulo, 2023).

As Subprefeituras, por sua vez, fazem a gestão das demandas dos Distritos localizados dentro dos seus limites. Esses órgãos de gestão pública possuem uma equipe organizada e composta por: subprefeito, Assessoria Jurídica, Assessoria de Comunicação, Coordenadoria de Administração e Finanças, Coordenadoria de Projetos e Obras, Coordenadoria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, Coordenadoria de Governo Local, Supervisão de Habitação, Supervisão de Esportes e Supervisão de Cultura e demais Coordenadorias e Supervisões de acordo com as demandas das Subprefeituras e seus respectivos Distritos.

A Subprefeitura do Butantã, por exemplo, possui cinco distritos: Butantã, Rio Pequeno, Raposo Tavares, Vila Sônia e Morumbi. Ao todo, a cidade de São Paulo possui 96 Distritos. Dentre eles, o distrito do Morumbi, que, por sua vez, possui 17 bairros, são eles: Cidade Jardim, Fazenda Morumbi, Fazenda D'Oeste, Jardim Everest, Jardim Guedala, Jardim Leonor (parte do bairro), Jardim Morumbi, Jardim Panorama, Jardim Sílvia, Jardim Viana, Jardim Vitória Régia, Morumbi (mesmo nome do Distrito), Paineiras Morumbi, Real Parque, Vila Morumbi, Vila Progredior e Vila Tramontano (Prefeitura de São Paulo, [20--]).

Como explicitado, São Paulo é complexa e “possui muitas cidades dentro de uma”. Portanto, compreender essa divisão das Subprefeituras e distritos será fundamental para interpretar os dados e mapas oficiais, que serão apresentados a seguir, já que a Prefeitura da Cidade de São Paulo utiliza tal divisão para produção de dados dos territórios.

**Figura 2 – Mapa da cidade de São Paulo com limites administrativos por regiões, Subprefeituras e Distritos**



Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo ([20--]) com intervenção do autor (círculo amarelo no Distrito Morumbi). Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/mapa/index.php?p=250449>. Acesso em: 06 out. 2023.

No “Mapa da Cidade de São Paulo com limites administrativos por regiões, Subprefeituras e Distritos” (Figura 2), é possível identificar que o distrito do Morumbi está localizado na região sudoeste da capital (círculo amarelo). Cabe destacar que a cidade de São Paulo passou por um processo de “tresdobramento” do Centro Metropolitano (Frúgoli Junior, 2000), o que, na prática, significa que no início do século XX, com a ausência de terrenos para construção no Distrito da Sé (Centro oficial da cidade), somada com a quebra da bolsa de Nova York, quando os Barões do Café de São Paulo foram impactados pela Grande Depressão

americana, houve um deslocamento dos bancos e empresas para a região da Avenida Paulista (Distritos Bela Vista, Jardim Paulista, Consolação e Vila Mariana). Quando a Avenida Paulista alcançou a sua prematura verticalização na segunda metade do século XX, o capital econômico-financeiro se deslocou mais uma vez pela cidade, formando um “novo centro”, o “Centro Berrini”, que o distrito Morumbi integra.

Atualmente, observa-se um novo movimento de descentralização relativa, marcado pelo deslocamento progressivo desse eixo em direção à região da Avenida Faria Lima, consolidando o que vem sendo chamado de “Centro Faria Lima”. Essa nova centralidade também é resultado de uma OUC, que, ao reordenar o território por meio de incentivos ao mercado imobiliário, reforça a lógica de produção seletiva do espaço urbano em São Paulo.

Para Rolnik (2022):

Essa mesma mudança também impactou na constituição de uma nova centralidade empresarial: o polo corporativo instalado na Zona Sul. Seu surgimento tem início com a criação da Berrini, como é conhecida a avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, aberta na várzea do rio Pinheiros no final dos anos 1970. Ela constituiu o primeiro polo empresarial fora da região central e da avenida Paulista, no momento de transição entre a cidade industrial e a cidade de serviços inserida nos circuitos globais. (p. 81).

Essa foi a segunda vez que o centro econômico-financeiro se deslocou para a região sudoeste da cidade, criando o que hoje chamamos de “centro expandido”, delimitação geográfica utilizada inclusive pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) para definir o perímetro para rodízio de veículos com horários de circulação restrita. Mas esse deslocamento não é casual e sem intencionalidade. De acordo com Rolnik (1997, p. 186-187) e Frúgoli Junior (2000, p. 41), a expansão da centralidade em São Paulo, fruto de um processo excludente de concentração de investimentos públicos, consolidou-se nos anos 1990, na gestão do Prefeito Paulo Maluf. Entre 1993 e 1994, 85% dos investimentos do orçamento municipal de São Paulo foram direcionados para a região sudoeste, especialmente em obras viárias, como o túnel do Ibirapuera, a ampliação da avenida Faria Lima e sua ligação com a frente de expansão dos edifícios de escritórios, na marginal do rio Pinheiros. Esses investimentos restritos a uma área específica da cidade foram noticiados pela revista *VEJA São Paulo* (1995), como o “nascimento de uma outra cidade” (Figura 3). Enquanto isso, o Centro Velho (Distrito da Sé), por exemplo, sofria uma série de modificações visíveis, deteriorando-se ao longo do tempo e passando por morosos processos parciais de renovação urbana.

**Figura 3 – Capa da revista *VEJA São Paulo*, de 13 de setembro de 1995**



Fonte: Disponível em: [https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4189\\_38-setembro.jpeg?quality=70&strip=all&w=442](https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4189_38-setembro.jpeg?quality=70&strip=all&w=442). Acesso em: 20 jun. 2024.

O alarmante é notar que para esse “novo centro” surgir, o Centro Velho foi reduzido a um espaço ocupado por distintos grupos sociais, que formam uma variedade de redes de relações voltadas para a sobrevivência. Esses grupos incluem camelôs, engraxates, desempregados, aposentados “plaqueiros”, vendedores de ervas, videntes, prostitutas, travestis, pessoas em situação de rua, artistas de rua, batedores de carteira, trapaceiros e muitos outros (Frúgoli Junior, 2000, p. 59).

Esse é o tal do progresso paulistano, em que, para o novo nascer, o velho tem que ruir. Estar em São Paulo é ser constantemente confrontado com sua imagem paradoxal de opulência e pobreza – na qual se misturam carroças e carros blindados, mansões e barracos, *shoppings centers* e barracas de camelô, *food trucks* e ambulantes. É uma cidade fragmentada, que parece ser mais resultado do caos do que da ordem, nascida da competição feroz e desgovernada por projetos individuais de sobrevivência e sucesso (Rolnik, 2022, p. 23).

Proponho olhar e escutar a cidade a partir dos olhares e vozes aqui selecionados, conforme os aspectos teóricos e metodológicos apresentados. Como afirma Canevacci (2004, p. 37), não apenas vivemos “nela”, mas somos vividos “pela” cidade. A cidade está em nós.

São Paulo, especialmente, está em minha pele — e não apenas pelas tatuagens que carrego em sua homenagem.

Ainda para Canevacci (2004, p. 9), São Paulo é uma cidade *patchwork*, pois ela se apresenta como uma mistura de estilos, um imbricado de signos, um congestionamento de tráfegos. Experimentos “futuríveis”, autoconstruções marginais, demolições constantes, hipermercados ou *shoppings centers*, tudo é estilisticamente permitido e pode coexistir lado a lado.

São Paulo realmente pode ser lida como uma união de retalhos que formam uma superfície com uma infinidade de formatos, mas eu também afirmo que São Paulo pode ser lida como uma cidade supermercado. Parece que tudo está à venda. Mesmo depois da Lei Cidade Limpa (Lei nº 14.223/2006), que desencadeou mudanças significativas na paisagem da Cidade de São Paulo. Na prática, a publicidade foi retirada dos espaços públicos, com a proibição dos *outdoors* e pinturas em fachadas que faziam propaganda de empresas e produtos.

Entretanto, menos de duas décadas depois, os *naming rights* se espalham por quase toda a cidade. Posso sair de casa e embarcar na estação “Saúde – Ultrafarma” da linha azul do metrô, desembarcar na “Paulista – Pernambucanas”, assistir a um filme no “Reag Belas Artes”, caminhar até o “Mercado Livre Arena Pacaembu” e terminar o dia em um *show* no “MorumBis”. Esse processo, longe de ser neutro, representa o avanço de uma lógica que Naomi Klein (2002), em *Sem Logo: a tirania das marcas em um planeta vendido*, denuncia a colonização do espaço público pelas marcas. Segundo a autora, vivemos um momento em que não apenas produtos, mas espaços e experiências passam a ser dominados por corporações, transformando o cotidiano urbano em uma vitrine publicitária permanente. Em vez de lugares de convivência ou memória coletiva, ruas, praças e equipamentos urbanos se tornam extensões do *marketing*, esvaziando significados anteriores e reforçando a cidade como mercadoria.

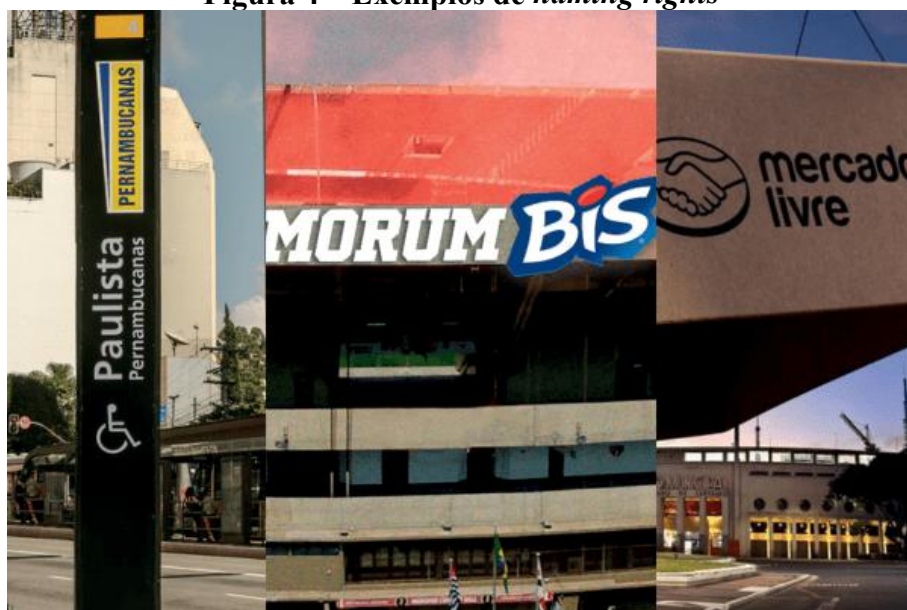
Nesse contexto, talvez São Paulo — como outras metrópoles globais — esteja vivenciando o que poderíamos chamar de um *pós-city marketing*, marcado por uma intensificação da presença de logomarcas vinculadas a equipamentos públicos e por novas formas de captura do espaço urbano por interesses privados. Um marco recente desse processo foi a tramitação, em dezembro de 2023, do Projeto de Lei (PL) nº 638/2022, que autorizava o Executivo a firmar contratos com a iniciativa privada para a cessão onerosa do direito de nomear eventos e equipamentos públicos municipais — os *naming rights*. A proposta abrangia escolas,

Unidades Básicas de Saúde (UBS), praças, terminais de ônibus e outros espaços públicos (São Paulo, 2023).

De autoria da vereadora Cris Monteiro (Novo) e coautoria do vereador Fernando Holiday (Republicanos), o projeto foi aprovado e sancionado ainda em dezembro de 2023, convertendo-se na Lei Municipal nº 18.040/23. No entanto, a norma foi suspensa judicialmente poucos dias depois, às vésperas do Natal, por decisão liminar que acolheu o pedido do PSOL, com base na alegação de irregularidade da proposta. A justificativa apresentada pelos proponentes se ancorava na possibilidade de aumento da arrecadação sem elevação de tributos (Carvalho; Quintella; Queiroz, 2024). Posteriormente, em fevereiro de 2025, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo reconheceu, por maioria de votos, a constitucionalidade da lei, consolidando juridicamente a possibilidade de adoção dos *naming rights* nos equipamentos públicos municipais (TJSP, 2025).

Essa institucionalização da lógica dos *naming rights* pode ser compreendida, na perspectiva de Cuthbert (2021, p. 109), como mais uma expressão da lógica espacial do capitalismo tardio, em que os espaços urbanos deixam de ser configurados apenas por necessidades sociais, passando a ser estruturados para dar suporte à visibilidade das marcas e à consolidação de uma cultura mercantilizada. A cidade, nesse cenário, torna-se um cenário de consumo simbólico contínuo, no qual o espaço público é redesenhado para atender à lógica do mercado, esvaziando sua função coletiva em prol de um valor de troca amplificado.

Figura 4 – Exemplos de *naming rights*



Fonte: Carvalho, Quintella e Queiroz, 2024.

Figura 5 – Capa da *VEJA São Paulo*, de 9 de fevereiro de 2024



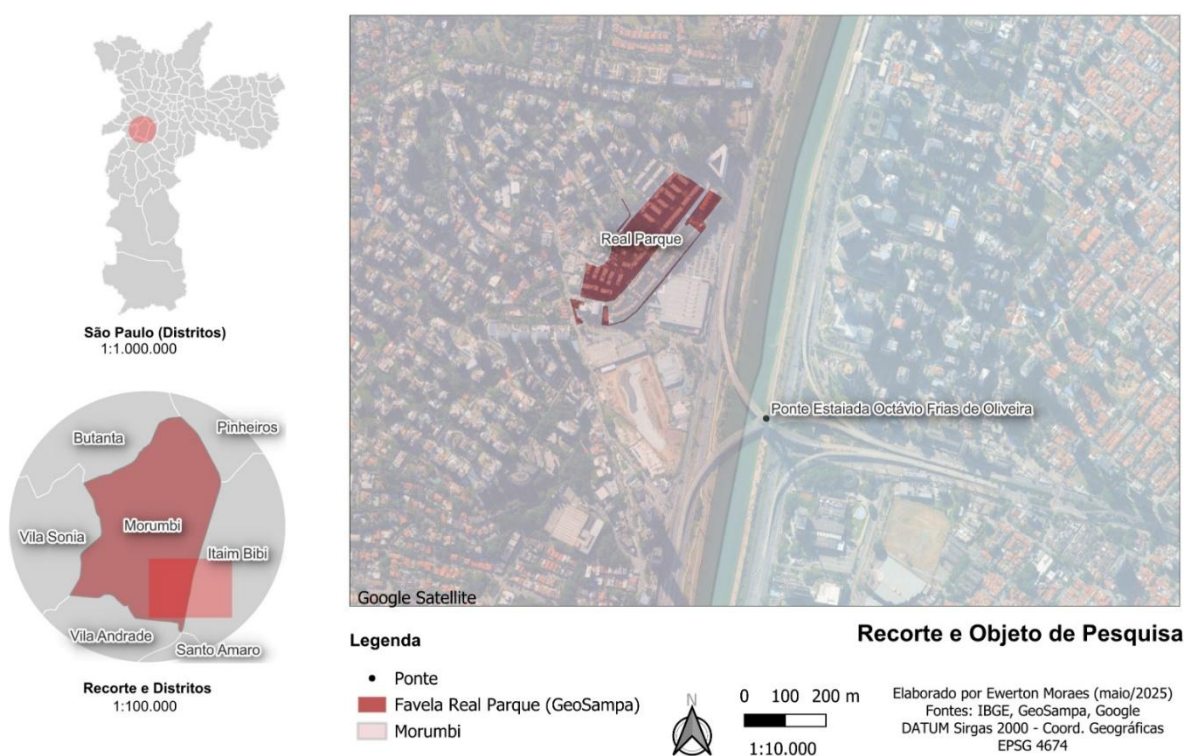
Fonte: VEJA São Paulo, 2023.

São Paulo está à venda, mas nem todo tecido urbano recebe uma logomarca. Desconheço um projeto de *naming rights* “Paraisópolis – Samsung”, “Heliópolis – Nestlé” ou “Real Parque – Itaú”, por exemplo. A cidade é múltipla e é constituída a partir de relações de

poder, em que a periferia, definida por Roy (2011, p. 215) como variedade de fraturas, descontinuidades ou “dobradiças” disseminadas em territórios urbanos, é comumente esquecida ou cortinada por objetos urbanos que invisibilizam ainda mais os já subalternizados, moradores da favela<sup>4</sup>.

Diante da complexidade, multiplicidade e vastidão territorial de São Paulo, delimito nesta pesquisa um recorte específico: a região do distrito do Morumbi. A partir desse território, abordarei a FRP e os conflitos que marcaram o “nascimento” da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, meu objeto de estudo.

**Figura 6 – Recorte espacial e objeto de pesquisa**



Fonte: Elaborado por Ewerton Moraes, 2025, a partir de IBGE, GeoSampa, Google DATUM Sirgas 2000 – Coord. Geográficas EPSG 4674.

<sup>4</sup> Neste trabalho será utilizado o termo “favela” para designar a “[...] predominância de domicílios com graus diferenciados de insegurança jurídica da posse e, em pelo menos, um dos demais critérios: ausência ou oferta incompleta de serviços públicos; predomínio de edificações, arruamento e infraestrutura que usualmente são autoproduzidos ou se orientam por parâmetros urbanísticos e construtivos distintos dos definidos pelos órgãos públicos; localização em áreas com restrição à ocupação definidas pela legislação ambiental ou urbanística”. A adoção desse termo é justificada na mudança de denominação do IBGE de aglomerados subnormais para “Favelas e comunidades urbanas”. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38962-favelas-e-comunidades-urbanas-ibge-muda-denominacao-dos-aglomerados-subnormais>. Acesso em: 20 set. 2023.

Como um dos desafios enfrentados nesta pesquisa, destaco a utilização de dados do GeoSampa — portal da Prefeitura Municipal de São Paulo que reúne informações georreferenciadas sobre o território da cidade — para a elaboração do mapa “Recorte espacial e objeto de pesquisa” (Figura 6). Para isso, foram utilizadas as camadas base “Distrito” — uma vez que os dados disponíveis são organizados por distritos e Subprefeituras, e não por bairros — e “Habitação / Edificação”. A partir dessas camadas, observa-se que a área demarcada como FRP não inclui o território nem as edificações do conjunto habitacional Cingapura, primeiro projeto de habitação social implantado na região na década de 1990.

Essa ausência cartográfica evidencia as limitações dos dados oficiais em captar a complexidade do território. Nesse sentido, é fundamental compreender que a FRP extrapola o espaço geográfico representado no mapa: ela se configura também nas relações cotidianas, nas redes de solidariedade e nos laços sociais construídos entre seus moradores. A favela, portanto, não é apenas um recorte físico, mas um território vivido, atravessado por histórias, disputas e formas de pertencimento que escapam à lógica técnica da representação espacial. Os arranjos da vida cotidiana vão além da institucionalização política e jurídica dos limites impostos à favela, revelando dimensões que só podem ser compreendidas pela articulação entre os polos de análise propostos nesta pesquisa.

## 2.2 MORUMBI: UM PADRÃO FRAGMENTADO DE OCUPAÇÃO TERRITORIAL

Segundo Gohn (2010), o Morumbi foi povoado em meados do século XVI pelos jesuítas, até que o Fisco Real, órgão controlador de terras na colônia, expulsou-os em 1750, na época pombalina. No século XVIII, ele adotou “ares de nobreza” quando D. João VI desejou oferecer aos nobres da Corte um chá de melhor qualidade.

Algumas narrativas apontam que, em 1813, o inglês John Maxwel Rudge, comerciante e frequentador da Corte, ganhou 700 alqueires de terra de D. João VI para construir a Fazenda Morumby (Poncione, 2004). Como autêntico inglês, ele se dedicou ao cultivo do chá preto. Também em 1813 fora construída na Fazenda Boa Vista do Morumby, a Casa da Fazenda, pelo Regente do Império, P. Antonio Feijó.

Já no final do século XIX, o cultivo do chá entrou em decadência no Brasil e com ele a Fazenda Boa Vista do Morumby. Em 1940, o antigo casarão foi reconstruído, mantendo o estilo

colonial, inspirando mansões em sua tradicional área horizontalizada do bairro. Atualmente, tomar o chá da tarde na Casa da Fazenda do Morumbi é um programa cultural para uma elite saudosista da capital. No decorrer dos anos, o Casarão se consolidou em um espaço de eventos elitizado.

Gohn (2010) afirma que o nome Morumby advém do tupi-guarani e há controvérsias quanto ao seu significado. As duas interpretações mais comuns são uma variação de Meru-obi, que significa “mosca verde”, ou Marâ-bi, que significa “luta oculta” (Prefeitura de São Paulo, 2023).

De acordo com o *site* Prefeitura de São Paulo (2023), nos anos 40, a Companhia Imobiliária Morumby dividiu os últimos lotes da antiga fazenda Morumby, até então ocupado por chácaras e pequenas fazendas, assim a região se tornou residencial a partir de 1948. Em 1957, era possível encontrar apartamentos em 20 distritos centrais; já em 1979, eles eram encontrados em 47 distritos (Ferreira, 1987, p. 77)<sup>5</sup>. Segundo Caldeira (2000, p. 243), em 1991, havia um significativo número de apartamentos em 84 dos 96 distritos da cidade. A autora destaca que essa nova forma de habitar a cidade não só se espalhou, como estava sendo construída em vários padrões, dos conjuntos populares construídos pelos programas de habitação, aos luxuosos empreendimentos imobiliários.

Caldeira (2000, p. 244-245) afirma que, nos anos 1980, o distrito do Morumbi testemunhou um notável crescimento populacional. Embora fosse reconhecido como um bairro de classe alta há pelo menos três décadas, o Morumbi passou por uma transformação radical no início da década de 1980. Anteriormente caracterizado por enormes mansões, terrenos vazios e vastas áreas verdes, o bairro foi profundamente transformado após anos de construção acelerada, tornando-se um distrito repleto de edifícios. No final dos anos 1970, foi “descoberto” por incorporadores imobiliários, que perceberam o potencial dos terrenos de baixo custo e das leis de zoneamento favoráveis. Esse movimento fez com que o Morumbi se tornasse a área com o maior número de novos empreendimentos imobiliários na cidade durante as décadas de 1980 e 1990.

Ao analisarmos o mapa de São Paulo, observamos que o distrito do Morumbi em si ocupa uma área relativamente pequena em extensão territorial (11,4 km<sup>2</sup>), mas suficiente grande para os 53.281 habitantes do distrito (equivalente a 0,45% da população da cidade de São

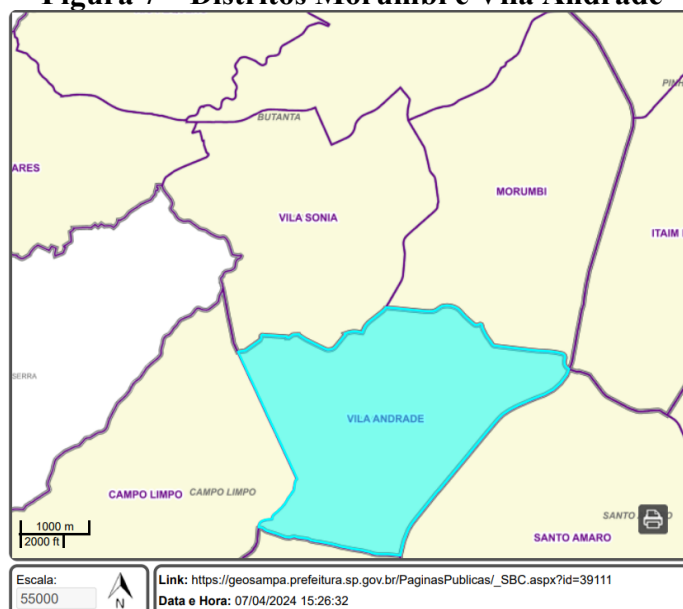
---

<sup>5</sup> Entre os anos 1950 e 1980, São Paulo possuía 55 Distritos.

Paulo)<sup>6</sup>. Entretanto, a influência do capital imobiliário levou à expansão da região para a comercialização de apartamentos, impulsionada por estratégias de propaganda e *marketing*, criando, assim, o que agora é conhecido como o novo Morumbi. Esse novo Morumbi é caracterizado pela proliferação de loteamentos com nomes como Jardim, Vila, Parque, Cidade, Chácara, Granja, Hípica, entre outros.

Como aponta Gohn (2010, p. 269), o novo Morumbi abarca o distrito da Vila Andrade, situado ao sul do Morumbi, que registrou o maior crescimento populacional da cidade de São Paulo entre 1990 e 2000, com um aumento de 70%, representando 5,8% do total de imóveis novos ofertados no início de 2002. Na década de 1990, a Vila Andrade liderou os lançamentos imobiliários e, nos anos 2000, passou a oferecer sofisticação e serviços especializados antes encontrados apenas em áreas nobres, como os bairros Jardins, Higienópolis ou Vila Mariana. O aumento significativo de escolas particulares e o elevado valor do metro quadrado das unidades de luxo contribuíram para a crescente demanda e expansão do novo Morumbi. O distrito abriga o Parque Burle Marx, além da área do Panamby, onde se localizam os condomínios verticais mais exclusivos da região.

**Figura 7 – Distritos Morumbi e Vila Andrade**



Fonte: GeoSampa, 2024.

<sup>6</sup> Prefeitura da Cidade de São Paulo. Dados por distrito: Morumbi. Disponível em: <https://www.negocios.prefeitura.sp.gov.br/dados/distrito/Morumbi>. Acesso em: 15 mar. 2024.

Cabe ressaltar que o Morumbi recebeu intenso investimento imobiliário não só dos novos tipos de residências para ricos, mas de conjuntos de edifícios comerciais e de escritórios. Os novos empreendimentos se localizaram nessas áreas parcialmente devido ao seu código de zoneamento favorável. Esse código permitia tanto o uso misto (Zona Mista – ZM)<sup>7</sup>, em vez de exclusivamente residencial, como em partes dos distritos centrais, quanto um coeficiente de aproveitamento<sup>8</sup> alto (4). Anteriormente, algumas dessas regiões eram rurais ou habitadas por pessoas de baixa renda. Com a expansão dos novos empreendimentos, o distrito do Morumbi adquiriu um novo padrão de organização espacial. Esse padrão mistura moradores ricos e pobres de um lado, além de residências e locais de trabalho do outro, gerando um novo modelo de desigualdade social e heterogeneidade funcional (Caldeira, 2000, p. 244).

Vargas (2014a, p. 208) sinaliza que, a partir de 1975, os Braktes (construtora Bratke-Collet) passaram a buscar áreas alternativas na cidade de São Paulo para a implantação de edifícios de escritórios. Essa iniciativa respondia ao processo de terciarização da cidade e às novas exigências espaciais dos edifícios dedicados ao comércio e aos serviços, voltados a empresas cada vez maiores e organizados segundo *layouts* inspirados no modelo dos escritórios panorâmicos.

A Construtora Bratke-Collet foi a primeira a demonstrar interesse em promover a transformação dessa região. Ainda na década de 1970, decidiu especializar-se na construção de edifícios de escritórios, inaugurando um estilo próprio e inovador para a época — fator

---

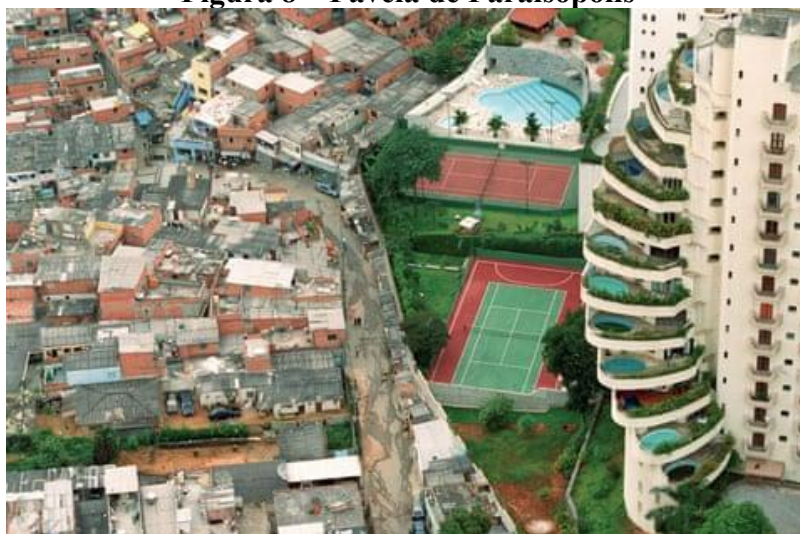
<sup>7</sup> De acordo com o Art. 11 da Lei Municipal nº 16.402/2016, que disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de São Paulo, as Zonas Mistadas (ZM) são porções do território destinadas a promover usos residenciais e não residenciais, com predominância do uso residencial, com densidades construtiva e demográfica baixas e médias, subdivididas em: I - Zona Mista (ZM): porções do território localizadas na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana; II - Zona Mista Ambiental (ZMa): porções do território localizadas na Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental, com parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo compatíveis com as diretrizes da referida macrozona; III - Zona Mista de Interesse Social (ZMIS): porções do território caracterizadas predominantemente pela existência de assentamentos habitacionais populares regularizados, conjugados ou não com usos não residenciais, destinadas à produção de habitação de interesse social e a usos não residenciais; e IV - Zona Mista de Interesse Social Ambiental (ZMISa): porções do território caracterizadas predominantemente pela existência de assentamentos habitacionais populares regularizados, conjugados ou não com usos não residenciais, localizadas na Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental, destinadas à produção de habitação de interesse social e a usos não residenciais, com parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo compatíveis com as diretrizes da referida macrozona. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/PL-272-15-com-raz%C3%B5es-de-veto.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2024.

<sup>8</sup> Coeficiente de Aproveitamento (CA) é a relação entre a área edificada, excluída a área não computável, e a área do lote. Basicamente, o CA determina o potencial construtivo, ou seja, quantos metros quadrados se pode construir tendo como base a área do terreno. Os Coeficientes de Aproveitamento são determinados para cada zona de uso (Cidade de São Paulo, [20--]). Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/coeficiente-de-aproveitamento-ca/>. Acesso em: 20 fev. 2024.

fundamental para o sucesso da empreitada. O objetivo, inicialmente, era se diferenciar das grandes construtoras que dominavam o mercado de edifícios residenciais e de escritórios localizados nas regiões da Avenida Paulista e da Faria Lima (Ribeiro, 2017).

Em outras palavras, o Morumbi transcende a ideia de ser exclusivamente o lar das camadas de alta renda. Em contraste com o modelo de ocupação concêntrica que caracterizou a urbanização de São Paulo até 1970, no qual a segregação socioespacial entre zonas centrais e periféricas se desenvolvia de maneira anelar, a região do Morumbi viu sua ocupação ocorrer de forma simultânea por loteamentos residenciais de luxo, escritórios e favelas. Isso resultou na formação de um mosaico urbano, onde um morro, uma inclinação ou até mesmo uma rua podem servir como divisões entre residências de diferentes grupos socioeconômicos, criando um padrão fragmentado de ocupação territorial. Uma imagem icônica da região ilustra essa realidade: um edifício dos anos 1970, com varandas e piscinas privativas voltadas para a favela de Paraisópolis (Gohn, 2010, p. 269).

**Figura 8 – Favela de Paraisópolis**



Fonte: Disponível em: <https://www.tucavieira.com.br/paraisopolis>. Acesso em: 06 out. 2024.

A fotografia de Tuca Vieira (2004), amplamente veiculada pela mídia internacional e incorporada aos livros didáticos de geografia, evidenciou uma configuração socioespacial anteriormente invisibilizada: um território profundamente fraturado, expressão material da produção capitalista do espaço e dos processos históricos de segregação socioespacial e desigualdade territorial, sistematicamente reproduzidos pela lógica excludente das políticas públicas de habitação. Essa imagem sintetiza, de modo emblemático, as contradições da cidade

neoliberal, marcada pela intensificação das dinâmicas de mercantilização do solo urbano e pela negação do direito à cidade às populações subalternizadas (Roy, 2011).

Cabe destacar que a maior parte da Favela de Paraisópolis está geograficamente localizada no Distrito Vila Andrade, entretanto essa imagem ilustra o mosaico urbano de segregação socioespacial na região do Morumbi. Destaca-se também que o próprio distrito Morumbi possui seis favelas (Tabela 2), são elas: Real Parque, Jardim Panorama, Porto Seguro, Jardim Colombo I e II, além da própria favela de Paraisópolis (Figura 8). Com exceção das favelas Real Parque e Jardim Panorama, todas as outras fazem parte do Complexo de Paraisópolis<sup>9</sup>, que, de acordo com os dados desatualizados da Prefeitura da Cidade de São Paulo (2009), tem uma população estimada de 60 mil pessoas<sup>10</sup>. Entretanto, esses dados divergem dos apresentados pela grande mídia, que sinalizam que o Paraisópolis possui mais de 100 mil habitantes, sendo a segunda maior favela de São Paulo, ficando atrás apenas de Heliópolis (G1, 2019)<sup>11</sup>.

**Tabela 2 – Distribuição das favelas do Município de São Paulo, Prefeituras Regionais (Subprefeituras) e Distritos, 2020**

| Unidades Territoriais            | Número de Favelas | %             |
|----------------------------------|-------------------|---------------|
| <b>MSP</b>                       | <b>1.729</b>      | <b>100,00</b> |
| <b>Aricanduva/Formosa/Carrão</b> | <b>16</b>         | <b>0,93</b>   |
| Aricanduva                       | 3                 | 0,17          |
| Carrão                           | 10                | 0,58          |
| Vila Formosa                     | 3                 | 0,17          |
| <b>Butantã</b>                   | <b>70</b>         | <b>4,05</b>   |
| Butantã                          | 3                 | 0,17          |
| <b>Morumbi</b>                   | <b>6</b>          | <b>0,35</b>   |
| Raposo Tavares                   | 22                | 1,27          |
| Rio Pequeno                      | 25                | 1,45          |
| Vila Sônia                       | 14                | 0,81          |
| <b>Campo Limpo</b>               | <b>183</b>        | <b>10,58</b>  |
| Campo Limpo                      | 77                | 4,45          |
| Capão Redondo                    | 89                | 5,15          |
| Vila Andrade                     | 17                | 0,98          |
| <b>Capela do Socorro</b>         | <b>118</b>        | <b>6,82</b>   |
| Cidade Dutra                     | 35                | 2,02          |
| Grajaú                           | 75                | 4,34          |
| Socorro                          | 8                 | 0,46          |
| <b>Casa Verde/Cachoeirinha</b>   | <b>45</b>         | <b>2,60</b>   |
| Cachoeirinha                     | 35                | 2,02          |
| Casa Verde                       | 1                 | 0,06          |
| Limão                            | 9                 | 0,52          |

<sup>9</sup> O Complexo de Paraisópolis é composto pelos núcleos Paraisópolis, Jardim Colombo (I e II) e Porto Seguro.

<sup>10</sup> Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/habitacao/noticias/?p=21>. Acesso em: 06 out. 2023.

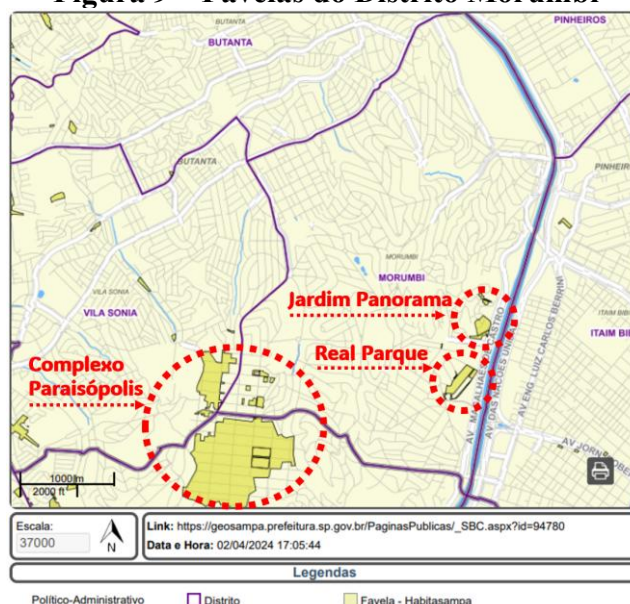
<sup>11</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/12/01/paraisopolis-e-a-2a-maior-comunidade-de-sao-paulo-e-moradores-pedem-acoessociais-ha-pelos-menos-10-anos.ghtml>. Acesso em: 06 out. 2023.

| Unidades Territoriais        | Número de Favelas | %           |
|------------------------------|-------------------|-------------|
| <b>Cidade Ademar</b>         | <b>129</b>        | <b>7,46</b> |
| Cidade Ademar                | 90                | 5,21        |
| Pedreira                     | 39                | 2,26        |
| <b>Cidade Tiradentes</b>     | <b>17</b>         | <b>0,98</b> |
| Cidade Tiradentes            | 17                | 0,98        |
| <b>Ermelino Matarazzo</b>    | <b>30</b>         | <b>1,74</b> |
| Ermelino Matarazzo           | 20                | 1,16        |
| Ponte Rasa                   | 10                | 0,58        |
| <b>Freguesia/Brasilândia</b> | <b>114</b>        | <b>6,59</b> |
| Brasilândia                  | 93                | 5,38        |
| Freguesia do Ó               | 21                | 1,21        |
| <b>Guaianases</b>            | <b>46</b>         | <b>2,66</b> |
| Guaianases                   | 19                | 1,10        |
| Lajeado                      | 27                | 1,56        |
| <b>Ipiranga</b>              | <b>47</b>         | <b>2,72</b> |
| Cursino                      | 15                | 0,87        |
| Ipiranga                     | 5                 | 0,29        |
| Sacomã                       | 27                | 1,56        |
| <b>Itaim Paulista</b>        | <b>33</b>         | <b>1,91</b> |
| Itaim Paulista               | 20                | 1,16        |
| Vila Curuçá                  | 13                | 0,75        |
| <b>Itaquera</b>              | <b>64</b>         | <b>3,70</b> |
| Cidade Líder                 | 17                | 0,98        |
| Itaquera                     | 18                | 1,04        |
| José Bonifácio               | 9                 | 0,52        |
| Parque do Carmo              | 20                | 1,16        |
| <b>Jabaquara</b>             | <b>69</b>         | <b>3,99</b> |
| Jabaquara                    | 69                | 3,99        |
| <b>Jaçanã/Tremembé</b>       | <b>57</b>         | <b>3,30</b> |
| Jaçanã                       | 21                | 1,21        |
| Tremembé                     | 36                | 2,08        |
| <b>Lapa</b>                  | <b>29</b>         | <b>1,68</b> |
| Barra Funda                  | 3                 | 0,17        |
| Jaguara                      | 3                 | 0,17        |
| Jaguaré                      | 15                | 0,87        |
| Lapa                         | 2                 | 0,12        |
| Perdizes                     | 0                 | 0,00        |
| Vila Leopoldina              | 6                 | 0,35        |
| <b>M'Boi Mirim</b>           | <b>169</b>        | <b>9,77</b> |
| Jardim Ângela                | 90                | 5,21        |
| Jardim São Luís              | 79                | 4,57        |
| <b>Mooca</b>                 | <b>7</b>          | <b>0,40</b> |
| Água Rasa                    | 1                 | 0,06        |
| Belém                        | 1                 | 0,06        |
| Brás                         | 1                 | 0,06        |
| Moóca                        | 1                 | 0,06        |
| Pari                         | 1                 | 0,06        |
| Tatuapé                      | 2                 | 0,12        |
| <b>Parelheiros</b>           | <b>38</b>         | <b>2,20</b> |
| Marsilac                     | 2                 | 0,12        |
| Parelheiros                  | 36                | 2,08        |
| <b>Penha</b>                 | <b>42</b>         | <b>2,43</b> |
| Artur Alvim                  | 8                 | 0,46        |
| Cangaíba                     | 15                | 0,87        |
| Penha                        | 11                | 0,64        |
| Vila Matilde                 | 8                 | 0,46        |

| Unidades Territoriais            | Número de Favelas | %           |
|----------------------------------|-------------------|-------------|
| <b>Perus</b>                     | <b>35</b>         | <b>2,02</b> |
| Anhanguera                       | 12                | 0,69        |
| Perus                            | 23                | 1,33        |
| <b>Pinheiros</b>                 | <b>6</b>          | <b>0,35</b> |
| Alto de Pinheiros                | 0                 | 0,00        |
| Itaim Bibi                       | 4                 | 0,23        |
| Jardim Paulista                  | 0                 | 0,00        |
| Pinheiros                        | 2                 | 0,12        |
| <b>Pirituba</b>                  | <b>105</b>        | <b>6,07</b> |
| Jaraguá                          | 46                | 2,66        |
| Pirituba                         | 39                | 2,26        |
| São Domingos                     | 20                | 1,16        |
| <b>Santana/Tucuruvi</b>          | <b>17</b>         | <b>0,98</b> |
| Mandaqui                         | 9                 | 0,52        |
| Santana                          | 4                 | 0,23        |
| Tucuruvi                         | 4                 | 0,23        |
| <b>Santo Amaro</b>               | <b>34</b>         | <b>1,97</b> |
| Campo Belo                       | 19                | 1,10        |
| Campo Grande                     | 14                | 0,81        |
| Santo Amaro                      | 1                 | 0,06        |
| <b>São Mateus</b>                | <b>43</b>         | <b>2,49</b> |
| Iguatemi                         | 12                | 0,69        |
| São Mateus                       | 14                | 0,81        |
| São Rafael                       | 17                | 0,98        |
| <b>São Miguel</b>                | <b>40</b>         | <b>2,31</b> |
| Jardim Helena                    | 17                | 0,98        |
| São Miguel                       | 8                 | 0,46        |
| Vila Jacuí                       | 15                | 0,87        |
| <b>Sapopemba</b>                 | <b>44</b>         | <b>2,54</b> |
| Sapopemba                        | 44                | 2,54        |
| <b>Sé</b>                        | <b>4</b>          | <b>0,23</b> |
| Bela Vista                       | 1                 | 0,06        |
| Bom Retiro                       | 2                 | 0,12        |
| Cambuci                          | 0                 | 0,00        |
| Consolação                       | 0                 | 0,00        |
| Liberdade                        | 1                 | 0,06        |
| República                        | 0                 | 0,00        |
| Santa Cecília                    | 0                 | 0,00        |
| Sé                               | 0                 | 0,00        |
| <b>Vila Maria/Vila Guilherme</b> | <b>49</b>         | <b>2,83</b> |
| Vila Guilherme                   | 5                 | 0,29        |
| Vila Maria                       | 23                | 1,33        |
| Vila Medeiros                    | 21                | 1,21        |
| <b>Vila Mariana</b>              | <b>11</b>         | <b>0,64</b> |
| Moema                            | 0                 | 0,00        |
| Saúde                            | 4                 | 0,23        |
| Vila Mariana                     | 7                 | 0,40        |
| <b>Vila Prudente/Sapopemba</b>   | <b>18</b>         | <b>1,04</b> |
| São Lucas                        | 9                 | 0,52        |
| Vila Prudente                    | 9                 | 0,52        |

Fonte: Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/distribuicao\\_das\\_favelas\\_20\\_1633728621.htm](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/distribuicao_das_favelas_20_1633728621.htm). Acesso em: 06 out. 2023.

**Figura 9 – Favelas do Distrito Morumbi**



Fonte: GeoSampa, 2024, com intervenção do autor (círculos tracejados em vermelho).

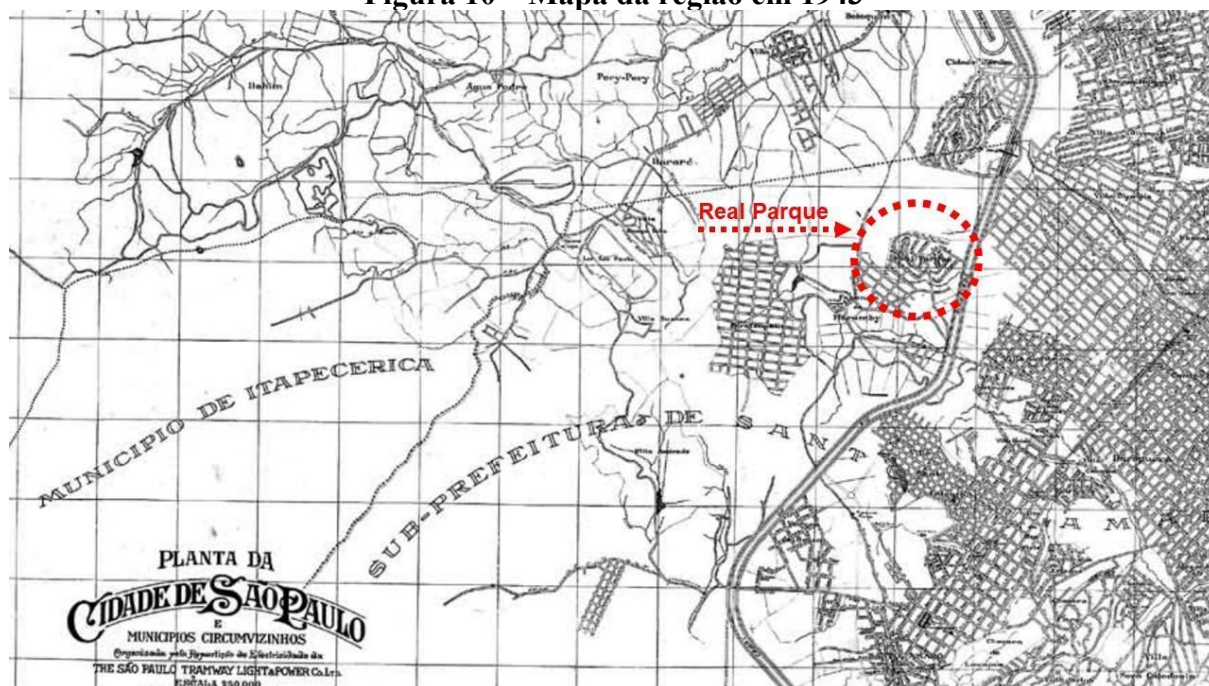
Apresentado o Morumbi e seu padrão fragmentado de ocupação do território, no próximo tópico, o recorte espacial será uma fratura desse rico distrito do eixo sudoeste da cidade de São Paulo, a FRP, uma porção do território esquecida e cortinada pelas políticas de habitação.

### 2.3 REAL PARQUE: UMA FRATURA URBANA NO DISTRITO DO MORUMBI

O Real Parque é um “bairro nobre” do distrito do Morumbi, um verdadeiro exemplo de descontinuidade visual, pois, mesmo sendo considerado um bairro de elite, possui parte de sua área ocupada pela FRP, localizada às margens do Rio Pinheiros.

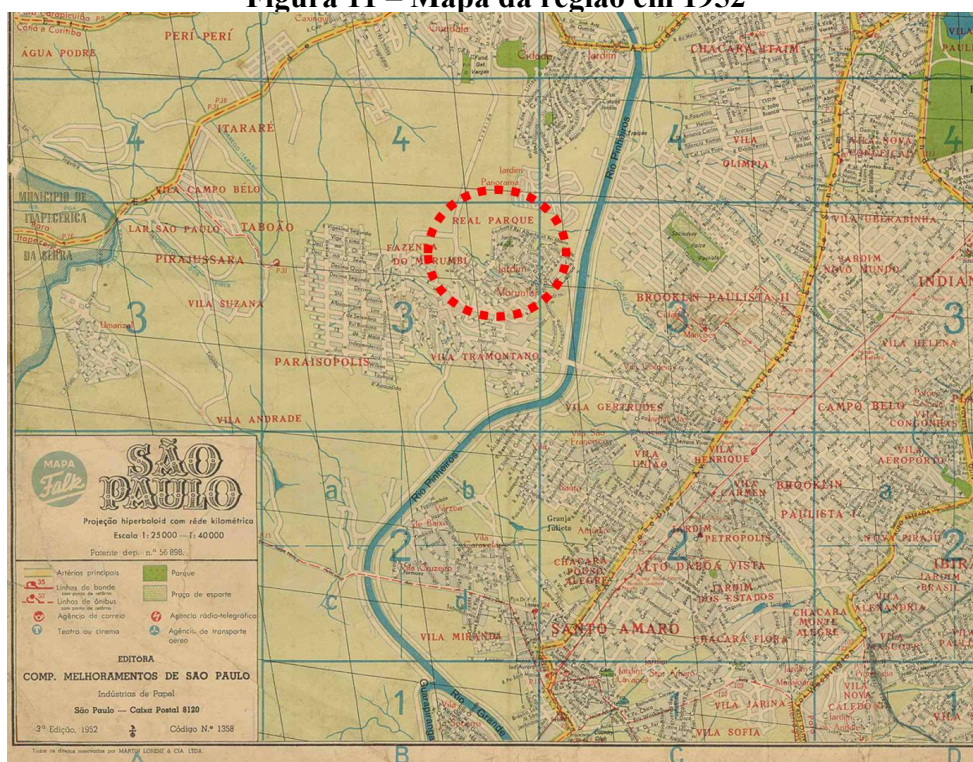
Cabe ressaltar que o mapa da cidade de São Paulo e municípios circunvizinhos, produzido pela *São Paulo Tramway, Light and Power Company*, em 1943 (Figura 10), mostra o bairro Real Parque dentro da subprefeitura de Santo Amaro, que até 1935 era uma cidade autônoma, e não um distrito da cidade de São Paulo. Entretanto, já no mapa da cidade de São Paulo produzido pela Companhia Melhoramentos, em 1952 (Figura 11), é possível observar que o bairro já não possuía mais nenhuma relação político-administrativa com Santo Amaro, e sim com o distrito do Morumbi (SPCFpédia, 2014).

**Figura 10 – Mapa da região em 1943**



Fonte: São Paulo Tramway, Light and Power Company, 1943 *apud* GOUVÊA, 2010, com intervenção do autor.

**Figura 11 – Mapa da região em 1952**



Fonte: Disponível em: <http://www.spfcpedia.com/2014/02/mapas-da-regiao-do-morumbi-em-1943-e.html>.  
Acesso em: 10 fev. 2024.

Nas décadas de 1930 e 1940, o país viveu um período de significativa industrialização e urbanização, resultando em uma distribuição desigual da renda nacional. Esse contexto foi marcado pelo fenômeno do êxodo rural, caracterizado pela intensa migração de habitantes do interior do país para as capitais da região Sudeste, sobretudo do Nordeste para as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, esta a então capital do país. Seguindo essa tendência, alguns membros da etnia Pankararu<sup>12</sup>, principalmente os mais jovens, começaram a migrar para a cidade de São Paulo. Alguns desses migrantes trabalhavam temporariamente na capital, retornando à aldeia quando acumulavam algum dinheiro. Com o esgotamento desses recursos, voltavam a migrar, reiniciando o ciclo de migração. Nas décadas de 1950 e 1960, esse fluxo migratório se intensificou e, com a chegada das esposas de alguns migrantes, surgiram os primeiros núcleos familiares dos Pankararu na cidade de São Paulo.

De acordo com Lopes (2011, p. 33-34), esses primeiros indígenas da etnia Pankararu a chegarem em São Paulo buscavam principalmente oportunidades de emprego na construção civil. Eles eram recrutados da aldeia por intermediários conhecidos como “gatos”. Em pouco tempo, um Pankararu foi promovido ao cargo de agenciador, facilitando, assim, a migração de muitos membros da comunidade.

O antropólogo Athias (2003; 2007) destaca que a FRP teve seu início mais precisamente em 1956, com esse fluxo migratório dos Pankararu, em virtude da seca que assolava Pernambuco. Naquela época, importantes obras estavam sendo realizadas na região do Morumbi, incluindo a construção do Estádio Cícero Pompeu de Toledo, conhecido como Morumbi (entre os anos de 1952 e 1970), e do Palácio dos Bandeirantes, sede do Governo do Estado de São Paulo (entre 1955 e 1965), fazendo do Morumbi um local de fácil empregabilidade no período (Lopes, 2011, p. 34; Prado, 2017, p. 33).

E foi assim que o bairro do Real Parque, situado às margens do rio Pinheiros, na Zona Sul de São Paulo, tornou-se o principal destino desses migrantes. Lá, junto com outros trabalhadores, eles ocuparam pequenos terrenos ao redor do alojamento destinado às obras do estádio, que eram remanescentes do loteamento do bairro. Essa ocupação irregular e desordenada deu origem a uma favela, inicialmente conhecida como “favela da mandioca”, em

---

<sup>12</sup> De acordo com Lopes (2011), o povo indígena Pankararu originalmente é do sertão pernambucano, da região do submédio Rio São Francisco, ou Vale do São Francisco. Sua terra indígena está localizada entre os municípios de Tacaratu, Nova Petrolândia e Jatobá. Segundo o Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre Etnicidade (Nepe) da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), os primeiros contatos sistemáticos com o grupo étnico foram estabelecidos com missionários no início do século XVII, que avançavam no processo de catequização.

virtude do cultivo do tubérculo, posteriormente denominada de “Favela Real Parque” (Lopes, 2011, p. 33-34).

A construção civil e o aumento da oferta de empregos nas proximidades foram o principal impulsionador do crescimento da procura por terrenos na FRP. Com a explosão de lançamentos imobiliários, tanto no bairro Real Parque, quanto no Morumbi, a demanda por trabalhadores aumentou significativamente, sobretudo a demanda por mão de obra barata, que resultou em um considerável aumento na população da favela (D’Andrea, 2008; 2012).

D’Andréa (2008, p. 16) afirma que, no Morumbi, as favelas são continuações do canteiro de obra, já que as favelas Jardim Panorama, Real Parque e o Complexo Paraisópolis se desenvolveram em resposta à demanda por trabalhadores da construção civil, serviços de manutenção predial na área circundante, bem como por serviços domésticos. Por isso, de forma geral, essas favelas podem ser vistas como extensão dos canteiros de obras da região, servindo como abrigo improvisado para trabalhadores em condições precárias.

Quanto à exploração da força do trabalho na construção civil, no livro *A espoliação urbana*, mais precisamente no artigo *Os cidadãos da marginal*, composto por uma série de entrevistas com moradores da favela Jardim Panorama, vizinha do Real Parque, Kowarick (1979) afirma que “Para os que se aventuraram na cidade grande, a passagem pela construção civil é quase uma regra. Não há muitas alternativas para o trabalhador sem o mínimo de qualificação. Além disso, a possibilidade de morar na própria obra reduz os gastos com a subsistência pessoal.” (p. 165).

Kowarick (1979, p. 65) apresenta a realidade de João, que destaca a importância do dinheiro enviado para a família no Nordeste, como forma de ajuda. João compartilha que, quando chegou, recebeu a assistência de alguns cunhados que já estavam em São Paulo, assim ele logo conseguiu emprego em uma empresa de construção. Vivia no local da obra e recebia um salário de 20 contos por semana, que enviava para sua esposa e filhos como forma de ajuda financeira. Quando sua família também migrou e finalmente se juntou a ele, a favela se apresentou como a solução natural para o problema de moradia.

Foi assim que essa fratura no tecido urbano do Morumbi foi sendo construída, marcada pela descontinuidade visual da segregação. Para Villaça (2001, p. 142), “[...] a segregação é um processo no qual diferentes classes sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole”. Essa concentração não exclui a presença ou o crescimento de outras classes no mesmo espaço urbano, nem elimina a possibilidade do

conflito. Como afirma Maricato (2001, p. 51), é impossível esperar que uma sociedade como a nossa, radicalmente desigual e autoritária, baseada em relações de privilégio e arbitrariedade, possa produzir cidades que não tenham essas características. Como sinaliza D’Andrea (2012, p. 47), a cidade é uma expressão da sociedade.

Essa segregação da ocupação inicial do Real Parque começou por volta da década de 1950, quando a região ainda mantinha suas características rurais. Os primeiros grupos de moradia precária, formados por operários, muitos deles vindos de Brejo dos Padres (Pernambuco) e alguns com origem étnica indígena Pankararu<sup>13</sup>, trabalharam nas obras do eixo sudoeste; enquanto trabalhavam na construção civil, construíam seus barracos às margens do rio Pinheiros e davam forma a uma nova reordenação do espaço nesse “pedaço”<sup>14</sup> de São Paulo.

**Figura 12 – Barracos da favela Real Parque**



Fonte: Disponível em: <https://lisa.fflch.usp.br/node/80>. Acesso em: 6 out. 2023.

---

<sup>13</sup> Esse fluxo migratório e as relações com a nova cidade podem ser observados no documentário *Do São Francisco ao Pinheiros*, com direção de Paula Morgado e João Cláudio de Sena, membros do Laboratório de Imagem e Som em Antropologia (Lisa) da Universidade de São Paulo (USP). Disponível em: <https://lisa.fflch.usp.br/node/80>. Acesso em: 6 out. 2023.

<sup>14</sup> “Pedaço” é uma categoria da antropologia urbana cunhado por Magnani (2023) para descrever o espaço intermediário entre dois domínios, a casa e a rua (MAGNANI *et al.*, 2023, p. 54), que será abordado no Capítulo 4 – *Símbolo de quem? Os “contra-usuários” da ponte estaiada*.

**Figura 13 – Paisagem da FRPe e o Centro Empresarial Nações Unidas (CENU)**



Fonte: Disponível em: <https://lisa.fflch.usp.br/node/80>. Acesso em: 6 out. 2023.

De acordo com o Escritório Paulistano de Arquitetura (2012), em 1987, a favela já contava com 679 domicílios. Destes, 54 eram construídos em alvenaria, de acordo com dados do Censo de Favelas do Município de São Paulo. Nessa época, a antiga área rural havia se integrado completamente à metrópole urbana de São Paulo. Em 1996, a Prefeitura de São Paulo deu início aos trabalhos de intervenção urbanística, por meio do Programa de Verticalização de Favelas, conhecido como PROVER, ou Cingapura<sup>15</sup>. Sob esse programa, até o final de 2000, foram entregues 549 unidades habitacionais, localizadas entre a rua Paulo Bourroul e a avenida Marginal Pinheiros.

Com a expansão e consolidação do Eixo Sudoeste para legitimação do Centro Berrini, a FRP se tornou palco de intensos conflitos e incertezas, impulsionados pelo crescente interesse do setor imobiliário, exacerbado pela construção do empreendimento Shopping Cidade Jardim – um centro comercial inaugurado em 2008, que fica dentro do conjunto Parque Cidade Jardim, composto também de torres residenciais e empresariais, em que os moradores podem resolver todos os problemas cotidianos ali mesmo, sem contato externo com a metrópole.

A natureza segregadora do Empreendimento Parque Cidade Jardim é um exemplo notório do que Teresa Caldeira (2000, p. 265) cunhou como “enclaves fortificados”, apresentando seus cinco elementos básicos: segurança, isolamento, homogeneidade social, equipamentos e serviços.

<sup>15</sup> O projeto de Habitação de Interesse Social (HIS) de São Paulo na gestão do prefeito Paulo Maluf foi inspirado no Programa de Habitação Popular do Governo de Singapura, por isso, o nome Cingapura.

Para a construção desse empreendimento, a JHSF, empresa do setor imobiliário de alta renda no Brasil, não mediu esforços na remoção de duas favelas vizinhas, Jardim Panorama e Jardim Edith, mas isso a grande mídia não noticiou. Pelo contrário, José Auriemo Neto (Zeco, como conhecido), tratado como “o novo rei do luxo paulistano”, presidente da JHSF no período de inauguração do empreendimento Parque Cidade Jardim – e com um patrimônio atual avaliado em R\$ 4,7 bilhões, posição 80ª no *ranking* geral da Forbes (Pereira, 2023) –, foi capa da revista *VEJA São Paulo* em agosto e dezembro de 2007 (Figuras 14 e 15) por ser o empreendedor da classe AAA, que convenceu seus pares sobre a execução de um negócio que poucos acreditavam e, principalmente, por conseguir estabelecer relações entre iniciativa privada e poder público para reconfiguração dessa região da cidade.

**Figura 14 – Capa da revista *VEJA São Paulo* de 29 de agosto de 2007**



Fonte: Disponível em: [https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4433\\_34-29-agosto-2007.png?w=468](https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4433_34-29-agosto-2007.png?w=468). Acesso em: 6 out. 2023.

**Figura 15 – Capa da revista *VEJA São Paulo* de 19 de dezembro de 2007**



Fonte: Disponível em: [https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4449\\_50-19-dezembro-2007.png?w=466](https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4449_50-19-dezembro-2007.png?w=466). Disponível em: 6 out. 2023.

As remoções nas favelas vizinhas e o rápido avanço das obras da ponte estaiada geraram preocupações entre os moradores do Real Parque. Para adensar a tensão dos moradores, a Sociedade de Amigos do Real Parque (Sarp), entidade que representa moradores e proprietários de imóveis da região (a parte rica do Real Parque), organizou uma campanha de arrecadação de fundos, na qual conseguiram reunir R\$ 6 milhões, destinados à remoção da favela. A reportagem *‘Vaquinha’ para vizinhos*, publicada no *Jornal da Tarde* em 25 de maio de 2006 (Figura 15), traz o seguinte conteúdo:

[...] Os vizinhos “ricos” não escondem o desgosto de ver a casa dos “pobres”. Tanto, que querem doar R\$6 milhões para urbanizar a favela.

O dinheiro foi angariado pela Sociedade Amigos do Real Parque (Sarp) entre investidores do bairro, que têm nas moradias irregulares um obstáculo para a venda de novos apartamentos. “Isso melhoraria toda a região, nós podemos e queremos colaborar, só falta vontade política”, afirma o presidente da entidade, Antônio de Azevedo Sodré. [...] Hoje cerca de mil famílias estão espalhadas em uma área de 70 mil metros quadrados cheia de barracos irregulares. A ideia da Sarp é utilizar apenas os 10 mil m<sup>2</sup> com boa topografia para os edifícios e fazer um grande parque ao lado com área verde, quadras poliesportivas, pista de skate e trilhas para caminhada. “Como pessoas de baixa renda, eles precisam de lazer mais que a gente”, acrescenta o presidente da entidade, mostrando desenhos e estudos de viabilidade. [...] Por mais significantes que sejam os R\$6 milhões à disposição da Favela Real Parque, o valor

está longe do necessário: R\$55 milhões. A intenção de Sodré é gastar o dinheiro arrecadado com parceiros para o projeto, parque e locação de abrigos às famílias durante as obras das novas moradias. A construção das casas ficaria por conta dos governos municipal e estadual (*Jornal da Tarde*, 2006).

Em outras palavras, de “vaquinha” para os moradores da favela a intenção não tinha nada. O interesse da Sarp era transformar a área ocupada pela favela em um grande parque público. O presidente da entidade afirma que apenas 10 mil metros quadrados dos 70 mil metros quadrados seriam “reservados” para a construção de HIS. Contudo, considerando a relação conflituosa entre os moradores da parte rica com os moradores da favela, esse projeto mais parecia uma manobra de remover a favela, alojando os moradores em abrigos e fazer com que eles não voltassem para lá, já que a presença da favela constituía um obstáculo para a valorização da região.

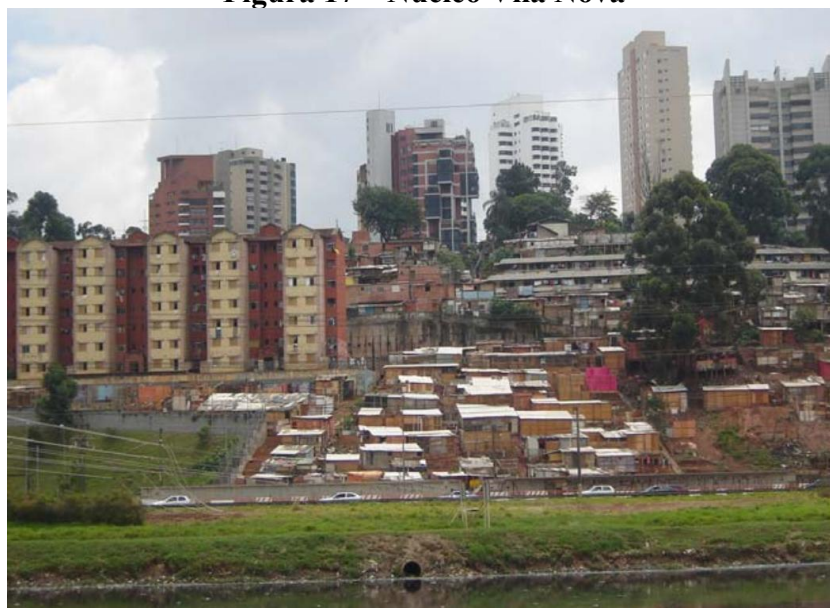
**Figura 16 – Reportagem “Vaquinha” para vizinhos**



Fonte: *Jornal da Tarde*, 25 maio 2006.

Concomitantemente, na mesma velocidade da construção da ponte, no início de 2007, começou a ser constituído um novo núcleo de habitação na FRP, a Vila Nova (Figura 17), em um terreno da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae), às margens do Rio Pinheiros. De acordo com D’Andrea (2008, p. 85), muitos dos barracos foram construídos com madeirites (compensados de madeira) oriundos da construção da ponte estaiada.

**Figura 17 – Núcleo Vila Nova**



Fonte: D'Andrea, 2008.

Esses “novos residentes” do Real Parque eram compostos por filhos e sobrinhos de antigos moradores da FRP, membros de famílias em que viviam muitas pessoas numa mesma habitação, moradores do próprio conjunto Cingapura, indivíduos deslocados da favela Jardim Panorama (favela vizinha) e por novos migrantes. É relevante pontuar que algumas dessas pessoas que ali construíram seus barracos tinham o intuito de receber alguma indenização numa possível remoção. Tal intenção se baseava na situação que ocorreu com setenta famílias na favela Jardim Panorama, em que a Construtora JHSF pagou o valor de R\$ 40 mil, ou um “cheque despejo” foi dado pela Prefeitura. Esse grupo de pessoas foi noticiado pela mídia como a totalidade e, a partir daí, o Núcleo Vila Nova foi noticiado como “favela-fantasma” (Figuras 18 e 19).

**Figura 18 – Reportagem “Favela-fantasma surge ao lado da ponte estaiada”**



Fonte: *O Estado de S. Paulo*, 24 de novembro de 2007.

**Figura 19 – Reportagem “Objetivo é ganhar algum com o despejo”**



Fonte: *Jornal O Estado de S. Paulo*, 24 de novembro de 2007.

D’Andrea (2008, p. 86) destaca que os advogados desse pequeno grupo de moradores do Núcleo Vila Nova eram agentes incentivadores por trás da construção de alguns desses barracos, sugerindo aos moradores que realizassem as edificações, inclusive, aconselhando-os a incluir a construção de banheiros durante o processo. Essa estratégia visava comprovar a antiguidade das construções, possibilitando, assim, uma indenização mais substancial. Em troca dessas orientações, os advogados também receberiam uma porcentagem da indenização potencial a ser recebida pelos moradores.

D’Andrea (2008, p. 86) e Nakamura (2016, p. 60) mencionam uma declaração do então secretário de Habitação, Orlando Almeida, que alertava os moradores do Real Parque sobre a necessidade de se preocuparem com os residentes do Jardim Panorama, os quais estariam, supostamente, “invadindo e construindo barracos em suas terras”. Entretanto, essa declaração não causou a reverberação de vigilância desejada pelo poder público por parte dos moradores do Real Parque, já que os moradores do novo núcleo, a Vila Nova, eram em sua maioria moradores do próprio Real Parque.

**Figura 20 – Favela Real Parque, Núcleo Vila Nova e Favela Jardim Panorama**



Fonte: Google Earth, com intervenção do autor (pontilhados em branco), 2024.

O que realmente causava preocupação e incerteza aos moradores da FRP era o futuro da favela. Os moradores temiam ser removidos como as comunidades vizinhas, ainda mais depois da “vaquinha” da Sarp. Somente em outubro de 2007, pela primeira vez, um representante do

poder público informou publicamente haver um projeto de urbanização da favela Real Parque (D’Andrea, 2008, p. 87).

Entretanto, cabe destacar que os moradores da Vila Nova nem puderam sonhar com esse projeto de urbanização do Real Parque, tendo em visto que, após o pedido liminar de reintegração de posse da Emae ter sido avaliado como procedente, diferentes órgãos foram acionados para execução da reintegração de posse, que ocorreu no dia 11 de dezembro de 2007, sem nenhum tipo de aviso às famílias residentes no local, uma irregularidade (D’Andrea, 2008, p. 94).

Aliada ao oficial de Justiça, aos tratores da prefeitura, aos caminhões que levariam os moradores despejados aos alojamentos e à Tropa de Choque da Polícia Militar, a grande mídia noticiou a reintegração de maneira parcial e desumana. Tratou o núcleo como “barracos-fantasmas construídos por gente interessada só em obter indenização em caso de despejo”. Além disso, preocupou-se apenas com o congestionamento causado na cidade, em virtude da reintegração de posse, sem considerar as famílias que estavam ali por um simples motivo, a necessidade, o direito de habitar, ainda que em condições adversas.

**Figura 21 – Reportagem “São Paulo para com desocupação de favela”**



Fonte: *O Estado de S. Paulo*, 12 de dezembro de 2007.

Meses depois, em maio de 2008, curiosamente, em paralelo à inauguração da ponte estaiada, um cadastramento da ocupação foi realizado, totalizando 1.428 imóveis e 1.130 famílias (excluindo imóveis desocupados e recusas de cadastro). Durante esse período, também

foram iniciados estudos abrangentes do projeto de urbanização para a área do Real Parque (Serapião, 2012, p. 24; Nakamura, 2016, p. 59; Prado, 2017, p. 43).

Nakamura (2016, p. 58; 63) afirma que o projeto de urbanização do Real Parque era de grande qualidade: contemplava espaços comuns e o desenho do edifício era esteticamente agradável. Historicamente, esse projeto pode ser descrito em duas etapas ou projetos distintos. O primeiro, elaborado pelo arquiteto Luiz Cutait, incluía a instalação de elevadores e vagas de estacionamento, porém não conseguia atender completamente às necessidades da favela, apresentando apenas 700 unidades habitacionais. Isso resultaria na remoção de parte dos moradores para outra área, o que não era de interesse da comunidade; dessa forma, essa proposta foi fortemente rejeitada pela comunidade, isso sem contar os custos de manutenção associados à instalação de elevadores.

Durante as primeiras reuniões, o projeto concebido por Cutait foi apresentado como a única solução possível para a favela, sem espaço para discussão, o que Ribeiro (2017, p. 103) denomina de “urbanismo de prancheta” - que se reproduz em si mesmo e é bem diferente no urbanismo etnográfico, aquele que se preocupa no habitar e nas relações socioespaciais dos moradores. Essa postura levou um representante de uma das associações do bairro a solicitar uma “votação” para decidir sobre a continuidade do projeto.

Diante do intenso descontentamento e oposição da comunidade em relação ao projeto inicial, a equipe da Secretaria Municipal de Habitação da Prefeitura de São Paulo, representada pelos arquitetos Geni Sugae e Jeferson Diniz, elaborou uma alternativa que dispensava a necessidade de elevadores, eliminava as vagas de estacionamento e atendia completamente à demanda habitacional (Nakamura, 2016, p. 63).

Esse segundo projeto foi aceito pela comunidade, mas gerou um problema posterior: não havia onde estacionar. Tal projeto abarcou as demandas da comunidade, mas desconsiderou o veículo como elemento de mobilidade, numa cidade que é planejada exatamente para esse tipo de deslocamento, o veículo particular (Ribeiro, 2017).

De acordo com Silva (2011, p. 10) e Nakamura (2016, p. 63), em 2008, quando foi anunciado o projeto de reurbanização, a FRP abrigava aproximadamente 1.610 moradores, incluindo aqueles que residiam no conjunto habitacional Cingapura. As obras de reurbanização foram iniciadas em 2010 pela construtora OAS; dois anos depois, em 2012, as primeiras unidades foram entregues.

Ainda em 2010, ocorreu um evento crítico no Real Parque, um incêndio no alojamento (Figura 22), espaço este que, além da estrutura da prefeitura, era uma espécie de conjunto de moradias “provisórias” que alocavam pessoas retiradas na construção da avenida Roberto Marinho e do Jardim Edite – bairro destruído para a construção da ponte estaiada, localizado na outra margem do rio Pinheiros. Lopes (2011, p. 51) destaca que muitos moradores viviam “provisoriamente” há 9 anos no local. Nesse incêndio, cerca de 200 famílias foram afetadas, a maioria das pessoas perdeu o que tinha, restando apenas a roupa do corpo, que em muitos casos era o uniforme do trabalho (Lopes, 2011, p. 50).

As vítimas do incêndio foram priorizadas para a aquisição das primeiras unidades habitacionais do projeto de reurbanização. Entretanto, apesar de todo planejamento, alguns moradores observaram que a política de atendimento não seguiu a sequência das remoções, resultando na separação de vizinhos em conjuntos habitacionais distintos e na dissolução da sociabilidade posta (Nakamura, 2016, p. 63).

**Figura 22 – Incêndio na Favela Real Parque**



Fonte: Disponível em: <https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/1034-incendio-em-favela>. Acesso em: 6 out. 2023.

**Figura 23 – Favela Real Parque depois do incêndio**



Fonte: Lopes, 2011.

Mesmo depois desse evento, a relação entre a comunidade e os moradores dos prédios de luxo do Real Parque permaneceu marcada por hostilidade e disputa pelo território. No intervalo entre o anúncio do projeto de urbanização e a entrega das unidades de HIS, surgiram conflitos com os moradores dos condomínios de alto padrão localizados ao lado da favela. Um dos vizinhos expressou sua insatisfação, afirmando que “[...] o projeto não está bom nem para nós nem para eles”, acrescentando: “[...] o arquiteto não foi lá: tem um edifício de oito andares de altura do lado dos edifícios que já existiam. É uma provocação”. (Monolito, 2012, p. 25 *apud* Nakamura, 2016, p. 62).

Nakamura (2016, p. 62) afirma que os moradores vizinhos moveram várias ações judiciais na tentativa de impedir a construção do conjunto habitacional, alegando uma suposta expansão indevida da favela resultante das desapropriações. Numa reportagem do *Jornal da Cultura*, de 20 de abril de 2011, o advogado Claudio Henrique Daolio, representante dos moradores de nove condomínios de alto padrão que entraram com uma representação no Ministério Público e ação na justiça pedindo o embargo da obra, afirmou que “[...] não foi feito um estudo de impacto ambiental e a obra não teria alvará”. Ainda na mesma reportagem, Ricardo Salles (Figura 23), atual deputado Federal filiado ao Partido Novo, ex-ministro do Meio Ambiente do governo Bolsonaro e, na época, vice-presidente da Sarp, afirmava que “[...] o projeto como está hoje trará prejuízos do ponto de vista ambiental e terá impacto no trânsito da região. As ruas que vão ter acesso para os prédios, hoje não circula um volume grande de

automóvel, então o que vai acontecer é um caos numa malha viária que já está saturada” (TV Cultura, 2011).

A falsa preocupação com as pautas ambientais não é marca apenas de sua trajetória no Ministério do Meio Ambiente, Salles, nessa entrevista, materializa o discurso da manutenção dos privilégios dos moradores desses condomínios de alto padrão, que viam nesse projeto de urbanização da favela um obstáculo para a valorização da região, como já dito anteriormente. O desejo real não era criar um parque, mas evitar a presença dos vizinhos indesejados, os moradores da favela. O desejo da remoção é uma manifestação de eliminação violenta das diferenças.

**Figura 24 – Moradores de prédios de luxo entram na justiça contra urbanização de favela**



Fonte: Disponível em: [https://cultura.uol.com.br/videos/25083\\_favela-real-parque.html](https://cultura.uol.com.br/videos/25083_favela-real-parque.html). Acesso em: 6 out. 2023.

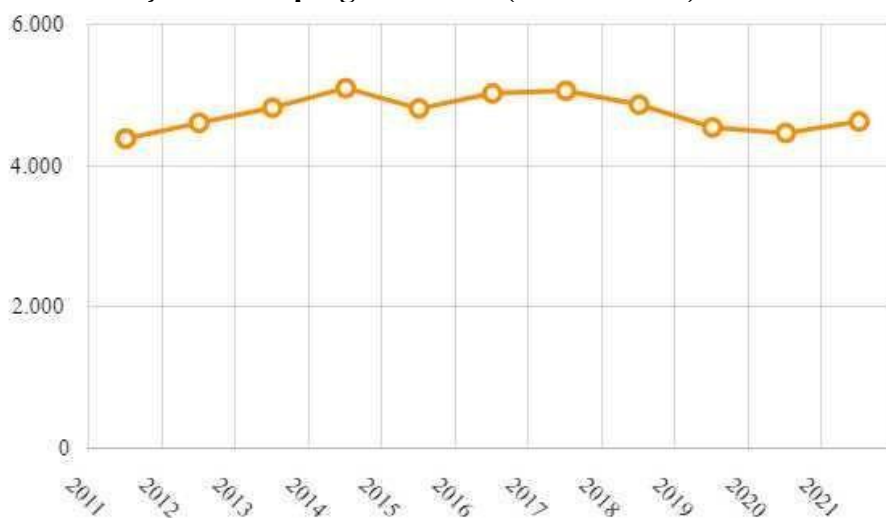
O que parte desses moradores chamam de “provocação”, em virtude da construção dos edifícios no projeto de urbanização da favela Real Parque, Lefebvre (2006)<sup>16</sup> analisa como “vontade de poder”. Para o autor, “[...] o vertical e a altura sempre manifestaram espacialmente a presença de um poder capaz de violência” (Lefebvre, 2006, p. 84). O processo de verticalização é altamente complexo e mobiliza diversos atores e recursos. Para Nakamura (2016, p. 84), o agente que finca na paisagem um edifício também consegue fincar sua cara no imaginário da cidade, como veremos no capítulo seguinte.

<sup>16</sup> Tradução realizada por Pereira e Martins, 2006. Disponível em: [https://gpect.wordpress.com/wp-content/uploads/2014/06/henri\\_lefebvre-a-produc3a7c3a3o-do-espac3a7o.pdf](https://gpect.wordpress.com/wp-content/uploads/2014/06/henri_lefebvre-a-produc3a7c3a3o-do-espac3a7o.pdf). Acesso em: 17 jul. 2025.

Ainda como reflexo da ocupação inicial da favela e da oferta de empregos da construção civil que demandava por mão de obra barata, a FRP vive uma situação socioeconômica preocupante: a maioria dos residentes possui apenas quatro anos de escolaridade e uma renda que varia entre um e dois salários mínimos. Além disso, uma parcela significativa da população ainda trabalha nas proximidades do Morumbi (Escritório Paulistano de Arquitetura, 2012), o que pode ser interpretado como uma possível oferta de empregos que não paga vale-transporte ao empregado, uma prática cada vez mais comum nas relações de trabalho já precarizadas.

Esse perfil de situação socioeconômico diverge do restante do distrito Morumbi como um todo, em que os dados da Relação Anual de Informações Sociais (Rais)<sup>17</sup> apontam que a renda média no distrito, em 2021, foi de R\$ 4.636,20 por trabalhador (Gráfico 1). Essa renda média variou de R\$1.961,12 entre os empregados sem instrução, a R\$14.391,03 entre os que possuem doutorado (Gráfico 2).

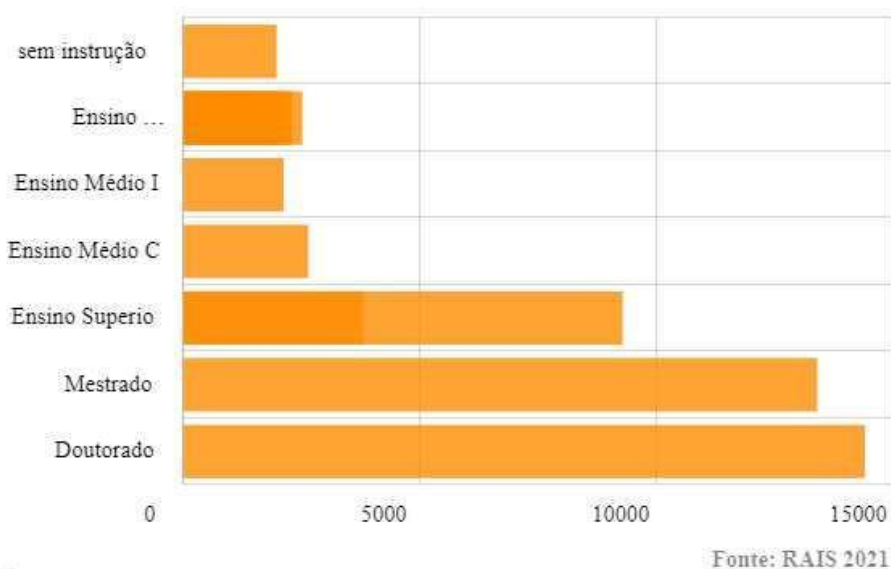
**Gráfico 1 – Evolução dos empregos formais (renda média) no distrito Morumbi**



Fonte: RAIS 2021

Fonte: Rais, 2021.

<sup>17</sup> Relatório de informações socioeconômicas solicitado pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) brasileiro às pessoas jurídicas e outros empregadores anualmente.

**Gráfico 2 – Renda média dos empregados formais no distrito Morumbi**

Fonte: Rais, 2021.

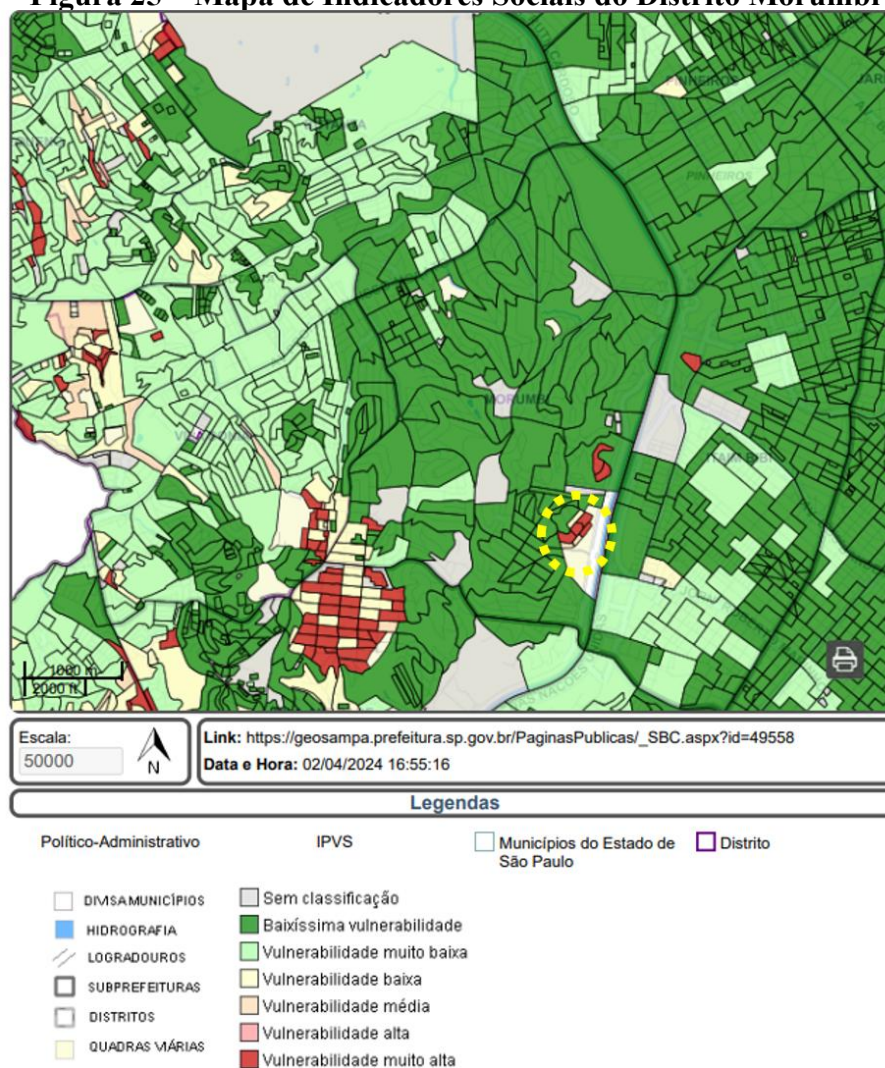
De acordo com Ribeiro (2017), esses dados comprovam que no Real Parque o chão é dividido. Há um choque que nasce no solo, no contraste entre o concreto armado dos prédios “aluminosos” com a madeira inchada pela água das tempestades dos barracos. Tal divisão, está expressa, por exemplo, na rotina de Dona Neusa<sup>18</sup>, que leva, às vezes, mais de uma hora em seu deslocamento ao trabalho, ainda que fique, em linha reta, a 600 m de sua casa. Entre a casa e o local de trabalho de Dona Neusa, há um obstáculo, o Rio Pinheiros; entretanto, além do rio, desde 2008, há uma ponte estaiada, mas que não conecta corpos como o da Dona Neusa. Sim, a ponte, que será discutida no próximo capítulo, não foi projetada para pedestres, ciclistas e tampouco para linhas de ônibus, o que faz Dona Neusa pegar um ônibus até a Ponte do Morumbi, e de lá voltar, pela margem contrária, até o seu trabalho, em frente ao ponto de onde partiu, mas do outro lado do rio (Whitaker, 2013).

Histórias como a de Dona Neusa, que representam a de tantas outras pessoas que moram no Real Parque, passam despercebidas por dadas parcelas da sociedade. Observando o Mapa de indicadores sociais no distrito Morumbi (Figura 25), é possível notar que o Real Parque (círculo tracejado em amarelo) representa uma pequena porção do território com vulnerabilidade muito alta, em meio a uma grande mancha verde escura, que representa a

<sup>18</sup> Personagem do texto *E se a ponte estaiada fosse proibida aos carros?*, de João Sette Whitaker Ferreira. Disponível em: [https://cidadesparaquem.org/blog/2013/3/4/provocao-a-ponte-estaiada-s-para-os-nibus?rq=ponte](https://cidadesparaquem.org/blog/2013/3/4/provocao-a-ponte-estaiada-s-para-os- nibus?rq=ponte). Acesso em: 30 set. 2023.

baixíssima vulnerabilidade do Distrito Morumbi, de acordo com o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS).

**Figura 25 – Mapa de Indicadores Sociais do Distrito Morumbi**

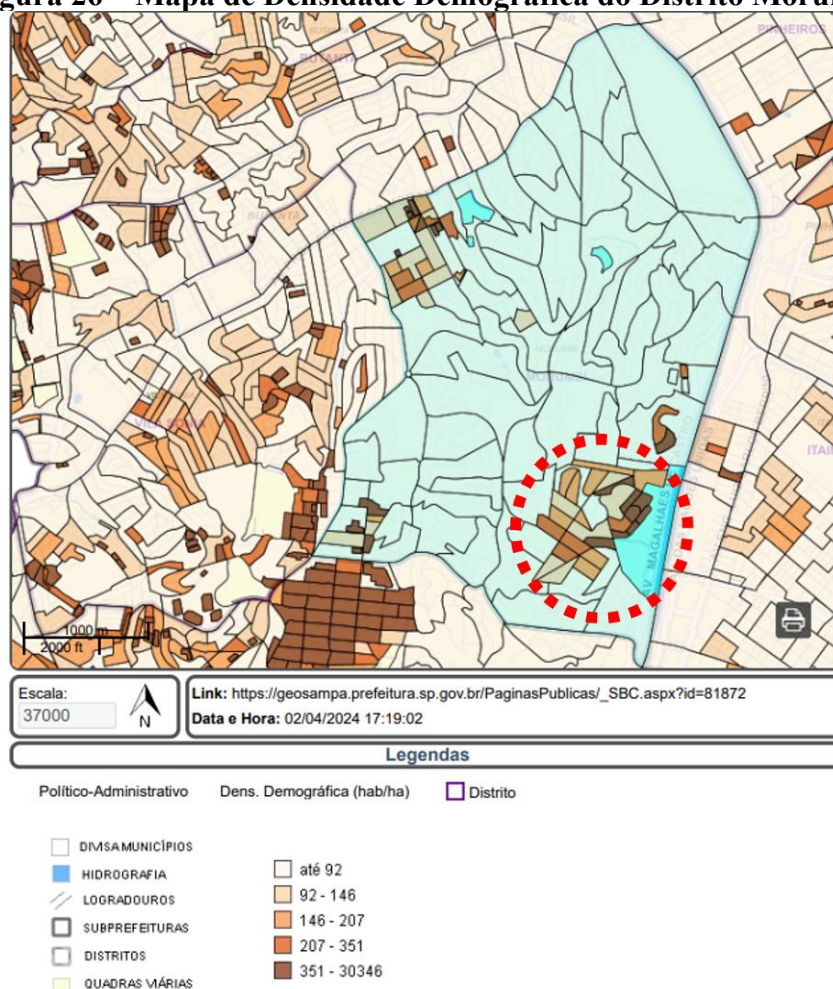


Fonte: GeoSampa, 2024, com intervenção do autor (círculo tracejado em amarelo).

Se analisarmos o mapa de densidade demográfica do distrito Morumbi (Figura 26), é possível notar que o número de habitantes por área (calculado em hectare<sup>19</sup>) alcança os maiores índices exatamente nos perímetros das favelas, como a do Real Parque (círculo tracejado em vermelho). O bloco mais contínuo de maior densidade demográfica na cor marrom escuro é o complexo da favela de Paraisópolis, com seus três núcleos (Paraisópolis, Jardim Colombo (I e II) e Porto Seguro).

<sup>19</sup> Unidade de medida de área, onde 1 hectare equivale a 10.000 m<sup>2</sup>.

**Figura 26 – Mapa de Densidade Demográfica do Distrito Morumbi**



Fonte: GeoSampa, 2024, com intervenção do autor (círculo tracejado em vermelho).

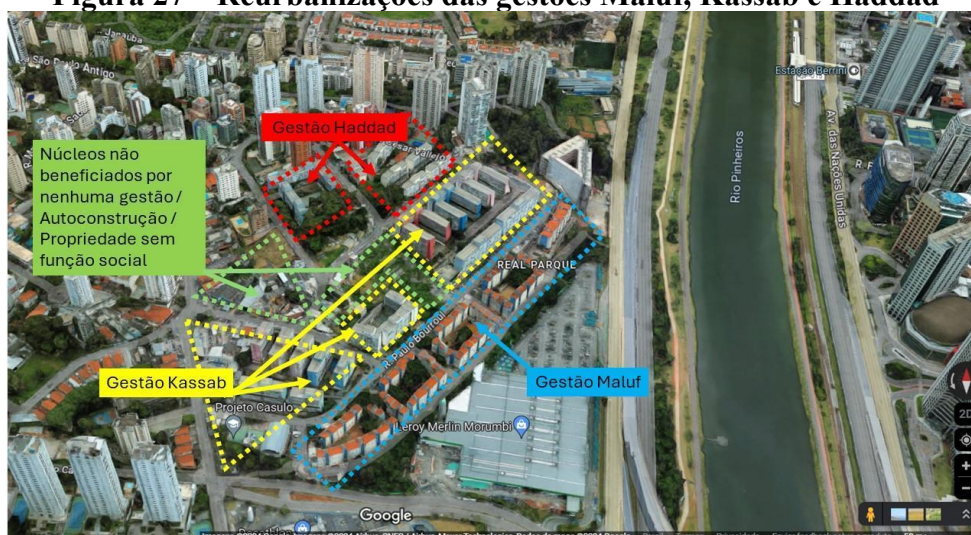
Cabe ressaltar que a FRP é constituída por diferentes núcleos que foram edificados ao longo dos anos por mobilização dos próprios moradores, por meio da autoconstrução, em que as técnicas de construção são aquelas que o hábito ou recursos disponíveis consagraram, de maneira que a criatividade popular não encontra condições mínimas para se manifestar. São folhas de madeira revestidas de lona ou alvenaria, quando possível com reboco nas paredes. Os maiores núcleos foram edificados pela gestão pública, como, por exemplo, os edifícios do Cingapura, construídos na gestão do então prefeito Paulo Maluf, do Partido Progressista (PP), cargo que ocupou de 1993 a 1996.

De acordo com Ribeiro (2017), em setembro de 2010, após a assinatura do contrato entre a Secretaria Municipal de Habitação da Cidade de São Paulo (Sehab) com o consórcio formado pelas empresas OAS e Constran, a Prefeitura iniciou mais um projeto de reurbanização

na favela, para a substituição de parte dos barracos existentes em 28 conjuntos habitacionais (aproximadamente 1.100 apartamentos), alvo de muitos conflitos com os vizinhos dos condomínios de alto padrão, conforme descrito anteriormente. Em 29 de dezembro de 2012, dois dias antes do final da gestão Gilberto Kassab (2006-2012), a Prefeitura entregou 180 apartamentos no recém-inaugurado “Residencial Real Parque”, que integra o Programa Municipal de Urbanização de Favelas com verbas municipais.

Para Cotrim (2013, p. 105), o processo de urbanização na favela é promovido pela Prefeitura. Entretanto, é necessário destacar que o que se vê na favela são diferentes reurbanizações, uma parte com blocos de prédios bege escuro (Cingapura), construídos na gestão Paulo Maluf (PP/1993-1996) na parte mais baixa na favela e próxima à Marginal Pinheiros, outros edifícios coloridos, finalizados na gestão Gilberto Kassab (DEM-PSD/2006-2012), e outros pintados de cinza claro, entregues à população na gestão Fernando Haddad (PT/2013-2016). Um ponto importante é que as três gestões operaram na mesma lógica: um urbanismo de fachada. À medida que os edifícios foram sendo construídos, formavam uma espécie de cortina que ocultava a pobreza das famílias ainda não beneficiadas nas reurbanizações. Uma cortina simbólica e real para esconder aqueles já invisíveis por muitos, os moradores da favela, na perspectiva de quem trafega em um veículo pela Marginal Pinheiros.

**Figura 27 – Reurbanizações das gestões Maluf, Kassab e Haddad**



Fonte: *Google Earth* com intervenção do autor (pontilhados nas cores amarela, azul e vermelha).

Segundo D’Andrea (2008, p. 73), a construção dos edifícios segue a lógica do projeto Cingapura, sendo implantados em áreas visíveis da favela para escondê-la e promover o projeto.

No entanto, a tentativa de ocultar a favela dos motoristas da Marginal e dos edifícios próximos à avenida Luís Carlos Berrini não foi bem-sucedida, devido à topografia íngreme do terreno. Além disso, os edifícios servem como propaganda das gestões municipais de Paulo Maluf (1993-1996) e Celso Pitta (1997-2000), por exemplo, que os construíram e investiram muitos recursos públicos em publicidade durante suas administrações para dizerem do feito.

Durante a pesquisa de mestrado (Ribeiro, 2017, p. 46), observei que, sob a perspectiva espacial de quem mora na FRP, há um contraste marcante entre os dois lados da ponte. Para além das tensões cotidianas com a vizinhança dos condomínios de luxo, o que se apresenta é um cenário de oposição visual e simbólica: de um lado, um cinturão de edifícios prateados; do outro, uma descontinuidade cromática, quase como uma cortina de *patchwork*. Entre esses dois mundos, a ponte estaiada se ergue como um objeto ambíguo — estrutura que, ao mesmo tempo em que “une” essas espacialidades e seus sujeitos, os aparta física e socialmente. Essa ambiguidade será aprofundada no próximo item deste capítulo.

A permanência visual da favela, apesar das tentativas de apagamento promovidas pelos projetos de HIS, evidencia os limites das políticas urbanas voltadas à “limpeza” simbólica do território. A ponte estaiada, ao articular esse contraste entre apagamento e visibilidade, riqueza e pobreza, modernidade e precariedade, transforma-se em um signo maior da cidade fraturada — cenário onde a estética da desigualdade é não apenas visível, mas sistematicamente construída e sustentada pelos próprios instrumentos da política urbana.

## 2.4 OUCAE E AS MUDANÇAS TERRITORIAIS NO EIXO SUDOESTE

Segundo Ferrari (2008, p. 13), em algumas das pesquisas que discutem temas urbanos, as cidades são entes, tratadas como “sujeitos autônomos”, máquinas semoventes dotadas de alma e poder, diante das quais os seres humanos são vistos como impotentes e meros espectadores. Essa visão sugere que estamos enredados em uma teia urbana incontrolável, como indivíduos frágeis e isolados, à mercê de forças poderosas e inevitáveis.

Mas cabe ressaltar que as cidades não são seres autônomos. Ainda para Ferrari (2008, p. 13), as cidades capitalistas, especificamente, são locais onde se desenvolvem formas historicamente definidas de exploração, manifestando-se em unidades de produção complexas. De maneira significativa, nas cidades capitalistas, observa-se a mercantilização das pessoas e a

humanização dos objetos e da natureza; em cidades como essas, uma ponte “nasce”, por exemplo.

É importante compreender que nessa trama urbana, cada indivíduo passa a ser suporte na movimentação dos vetores. Ninguém atravessa a cidade sem ser afetado ou afetar. São Paulo apresenta fluxos e ritmos que, para alguns, são impostos; trata-se de um jogo em que quem tem mais movimenta mais peças e reconfigura o espaço.

De acordo com Fix (2001; 2007), nas últimas décadas, o capital imobiliário causou mudanças significativas no espaço urbano de São Paulo, especialmente no eixo sudoeste. Essas mudanças/investimentos foram em decorrência das Operações Urbanas Faria Lima e Água Espraiada, que ocorreram em virtude das articulações do poder público e iniciativa privada, um elo entre Estado e Mercado. Esses investimentos resultaram numa reordenação do espaço, na construção de infraestrutura urbana e remoção de favelas, o que trouxe considerável valorização da região.

D’Andrea (2008, p. 13) sinaliza que, a partir dessas modificações no eixo sudoeste, como pontuado anteriormente, a região ao redor da avenida Luís Carlos Berrini passou a operar como o lugar mais moderno em termos de tecnologia, consumo e estilo de vida na cidade, sendo o símbolo urbano maior da abertura da economia brasileira e da mundialização do capital.

Essa construção simbólica (e espacial) do urbano é definida por Harvey (2005) como “empreendedorismo urbano”, em que ocorre a privatização das decisões e dos investimentos com intuito da valorização do espaço. Essa nova forma de gestão urbana feita por sujeitos emaranhados num jogo político, econômico e ideológico tem o poder de construir novas espacialidades, como no caso do eixo sudoeste, vetor de expansão das novas centralidades cidade (Centro-Paulista-Berrini), como apontado por Frúgoli Junior (2000), e vetor de expansão das elites, como mencionado por Villaça (2001).

D’Andrea (2008) aponta que, nesse território analisado, o Estado é instrumentalizado para intervir a favor do capital imobiliário. Sim, instrumentalizado, já que as mudanças estruturais ocorridas nesse território nas últimas décadas são fruto da Operação Urbana Consorciada (OUC), um instrumento urbanístico previsto em Lei e pautado na aproximação do Estado (representado pelo governo municipal) com o Mercado.

De acordo com a SP Urbanismo (2020):

A Operação Urbana Consorciada é um INSTRUMENTO URBANÍSTICO público, previsto no Plano Diretor Estratégico (Lei 16.050/2014), utilizado para requalificar uma área da cidade. Autoriza nessa área, cujo perímetro é definido por lei específica, que o Poder Público Municipal conceda índices e parâmetros urbanísticos adicionais aos previstos na legislação da cidade sobre uso e ocupação do solo em troca de contrapartida a ser paga pelo interessado. [...] Com os recursos obtidos por essas concessões especiais, a Prefeitura realiza a implantação de intervenções públicas na região definida pela lei da Operação Urbana Consorciada para viabilizar a transformação do território com infraestrutura adequada para suportar o novo adensamento. O Programa de Intervenções também é definido na lei da respectiva Operação Urbana Consorciada. [...] A gestão de todos os aspectos envolvidos nas Operações Urbanas Consorciadas e não Consorciadas na Cidade de São Paulo é exercida pela SÃO PAULO URBANISMO – SP-URBANISMO, empresa pública que sucedeu a EMURB. (SP Urbanismo, 2020).

Esse instrumento disciplinado no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001) é um conjunto de intervenções coordenadas pelo Poder Público municipal com participação de diferentes atores (proprietários, moradores, usuários permanentes da área e, principalmente, os investidores privados), sujeitos que sofrerão os impactos das intervenções. A OUC inicialmente é pautada num tripé: i) transformações urbanísticas estruturais; ii) melhorias sociais; e iii) valorização ambiental. Contudo, frequentemente, recebe mais destaque para as transformações urbanísticas estruturais, já que representam maior interesse para os investidores privados.

Segundo Nohara (2018), no Brasil, as OUCs são utilizadas para grandes projetos de infraestrutura, comumente são planos com várias medidas agregadas a esse planejamento; diferentemente de outros países, como Portugal, que utiliza esse instrumento para revitalização de pequenas áreas, como um bairro industrial, por exemplo.

Toda OUC tem a intenção de transformação do território. É um instrumento controverso, mas que traz possibilidades importantes de intervenção nas cidades, como viabilizar habitação social em terrenos bem localizados. Entretanto, cabe destacar que esse reordenamento no território urbano é feito com intervenções custeadas por empresários e pelo mercado imobiliário, que se autobeneficiarão da transformação na determinada porção do território.

Para Olbertz (2011, p. 32), a realização de qualquer OUC pode estar sujeita a vícios, como desvios de finalidade, inversão de prioridades e excessiva valorização imobiliária, levando à captura regulatória, deslocamento de investimentos de áreas necessitadas para áreas privilegiadas e gentrificação, caso medidas compensatórias previstas não sejam cumpridas.

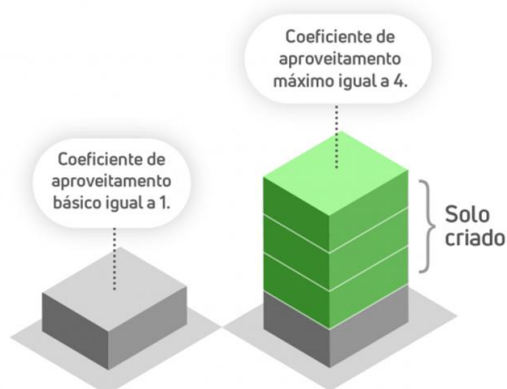
D'Andrea (2008) alerta que esse “caráter social” presente nas transformações urbanísticas estruturais necessariamente valoriza a região onde é colocada em prática. Essa valorização do território tende a expulsar por mecanismos econômicos essa mesma população pobre que seria a princípio beneficiada. Em outras palavras, a OUC pode operar como um instrumento especulativo, na qual esse planejamento urbanístico não é revertido para o benefício da população local, que, por sua vez, torna-se vítima da gentrificação.

De acordo com Leite (2002):

O termo *gentrification* (enobrecimento) é utilizado para designar intervenções urbanas como empreendimentos que elegem certos espaços da cidade considerados centralidades e os transformam em áreas de investimentos públicos e privados, cujas mudanças nos significados numa localidade histórica faz do patrimônio um segmento do mercado. A expressão começou a ser usada em 1960, nos Estados Unidos, para designar um modelo de intervenção urbana que se expandiu em larga escala em muitas cidades americanas, cuja principal característica era a reabilitação residencial de certos bairros centrais das cidades (Smith, 1996). [...] O termo *gentrification*, portanto, foi inicialmente utilizado como uma linguagem especializada para designar “reabilitação social”. (p. 118)

Maleronka (2016) explica que as OUCs na cidade de São Paulo utilizam a comercialização de “potencial construtivo adicional” (PCA) como meio preferencial de financiamento. Na prática, nas porções de território em que se pretende transformar, são estabelecidos dois índices de construção: o Índice Básico de Construção (Coeficiente de Aproveitamento Básico – CA BÁSICO), que estabelece o potencial de edificabilidade gratuito dos lotes, não sujeito a contrapartida (sem necessidade de pagamento de PCA); e o Índice Máximo de Construção (Coeficiente de Aproveitamento Máximo – CA MÁXIMO), que estabelece o limite de edificabilidade, sujeito à contrapartida (com necessidade de pagamento de PCA) (Figura 28).

**Figura 28 – Potencial Construtivo Adicional (PCA) de um terreno**

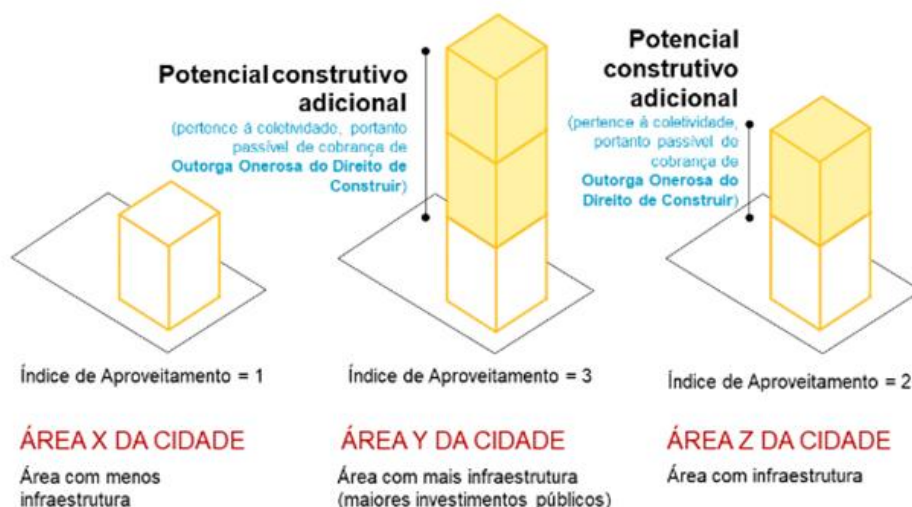


Fonte: Costa, 2022.

Na teoria, o valor arrecadado com o pagamento pelo PCA deve ser revertido em contrapartidas para a coletividade. Essas contrapartidas podem se dar por meio de dois mecanismos principais: a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) e os Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs).

A OODC é um instrumento jurídico de regulação geral que permite ao proprietário construir acima do coeficiente básico previsto no zoneamento, mediante pagamento ao poder público. Além de gerar recursos para o financiamento urbano, a outorga busca regular o mercado de solo e fortalecer a atividade de planejamento urbano. Os valores arrecadados por meio da OODC podem ser destinados a intervenções em diferentes regiões da cidade, de acordo com as diretrizes do plano diretor.

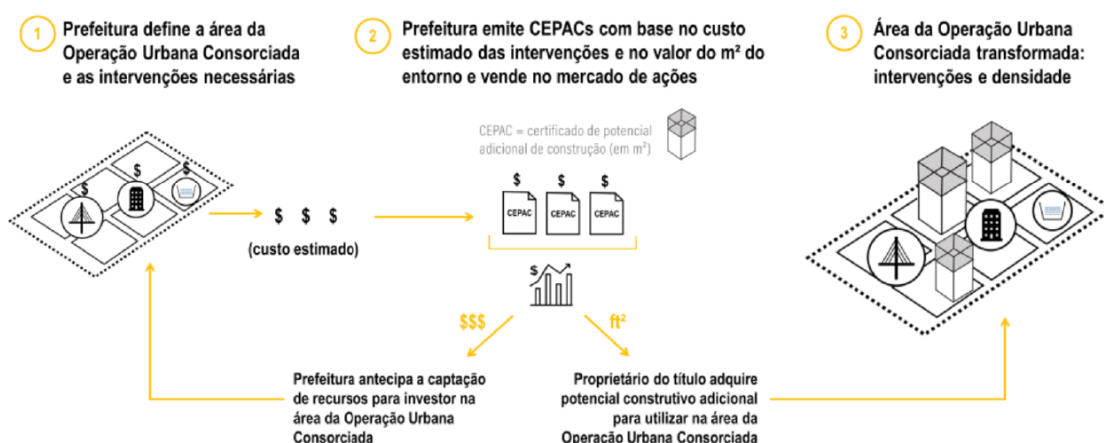
**Figura 29 - Funcionamento da OODC**



Fonte: WRI Brasil, 2019.

Já os CEPACs são títulos mobiliários emitidos pelo município e comercializados em leilões públicos. Cada CEPAC corresponde a uma quantidade específica de metros quadrados de construção adicional, podendo ser utilizados exclusivamente dentro dos perímetros das OUCs. Nesse caso, os recursos obtidos com a venda dos CEPACs devem ser aplicados necessariamente nas intervenções previstas para a área da operação.

**Figura 30 - Funcionamento do CEPAC**



Fonte: WRI Brasil, 2019.

Na prática, esse título de CEPAC permite ao seu proprietário/construtora o erguimento de edificações acima dos limites determinados pela própria legislação urbana vigente, no perímetro da OUC. Ou seja, é a institucionalização da exceção. O limite de edificabilidade é X, mas se comprar tantas CEPACs, o limite de edificabilidade é X + Y, considerando o cálculo do terreno virtual, o que no direito urbanístico é chamado de “solo criado”.

Maleronka (2016) ressalta que uma OUC só se torna viável em uma cidade com pouca área de expansão e baixo número de terrenos, como São Paulo. Isso porque, se houvesse terreno real<sup>20</sup> sobrando, provavelmente ninguém se interessaria por terreno virtual<sup>21</sup>, mas como São Paulo passou por um grande inchaço urbano, as áreas de construção são cada vez mais escassas.

É importante refletir que, por mais que a OUC não crie a demanda, em teoria, ela induz o deslocamento ou a concentração da atividade imobiliária. De acordo com D’Andrea (2008,

<sup>20</sup> Podemos entender terreno real como qualquer piso apoiado diretamente no solo.

<sup>21</sup> O conceito de “terreno virtual” deriva do conceito de “solo criado”, que é a criação de áreas adicionais de piso utilizável não apoiadas diretamente sobre o solo” (Moreira *et al.*, 1975 *apud* Maleronka; Furtado, 2013, p. 7). Podemos entender o solo criado como a permissão de edificabilidade acima do CA Básico, por meio da compra de títulos de como CEPAC ou OODC, por exemplo. Dessa forma, o proprietário pode atingir o CA Máximo.

p. 48), após a arrecadação de recursos, por meio da venda de CEPACs, são discutidas as demandas prioritárias de gasto pelo Conselho Gestor da OUC. Em tese, o poder público deve priorizar a permanência da população residente, considerando a valorização decorrente dos investimentos e a possível gentrificação.

A OUCAE foi criada pela Lei nº 13.260/2001, posteriormente alterada pela Lei nº 15.416/2011, que apresenta algumas mudanças, e regulamentada pelo Decreto nº 53.364/2012. As regulamentações de reordenação do território, posteriores, vieram com as leis municipais nº 16.975/2018, que aprova o Plano Urbanístico Complementar no setor Chucrí Zaidan; e nº 17.541/2020, que aprova os Melhoramentos Públicos Complementares do Plano Urbanístico Chucrí Zaidan. A OUCAE foi a primeira a utilizar os dispositivos do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001); portanto, a primeira OUC aprovada (SP Urbanismo, 2014; 2020).

Já o CEPAC, na cidade de São Paulo, foi criado em 1995, como forma de obtenção de contrapartidas econômicas, sendo introduzida no Plano Diretor de 2002 e regulamento em leis específicas em 2003; no entanto, somente em 2004, começaram a ser vendidos, em leilões (Sandroni, 2016).

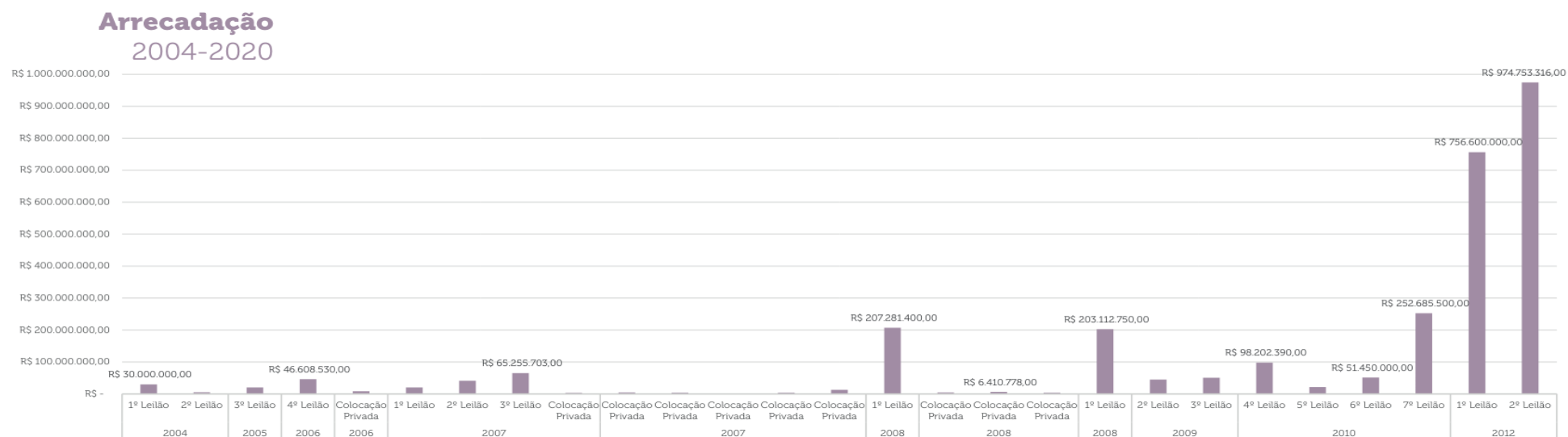
Os CEPACs foram utilizados para pagar diretamente às empreiteiras que realizaram obras dentro da OUC. O primeiro leilão da OUCAE ocorreu em julho de 2004, quando foram ofertadas 100 mil unidades de CEPACs a R\$300 cada, gerando uma receita de R\$ 30 milhões, já que todas foram vendidas. Esses recursos foram destinados a obras previamente aprovadas pelo Conselho Gestor da OUCAE. Nesse caso, foram utilizados para construção inicial da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira e urbanização da Favela Jardim Edith. O segundo leilão, realizado em dezembro de 2004, quando foram oferecidos 70 mil CEPACs e apenas 16.899 foram vendidas, totalizando uma receita de cerca R\$ 5 milhões (Sandroni, 2016).

Até o último resumo financeiro publicado no *site* da PMSP, de 31 de dezembro de 2024<sup>22</sup>, a OUCAE arrecadou R\$ 3.461.450.058,00 com a venda de CEPACs; desse montante, apenas R\$ 611.487.884,25 foram destinadas a HIS. Os valores de venda do CEPAC variaram de R\$ 300, no primeiro leilão em julho de 2004, a R\$ 1.282,00, no segundo leilão de 2012. Esse mesmo leilão de 2012, inclusive, arrecadou R\$ 974.753.316,00, o valor mais alto registrado entre 2004 e 2020 (Figuras 32 e 33).

---

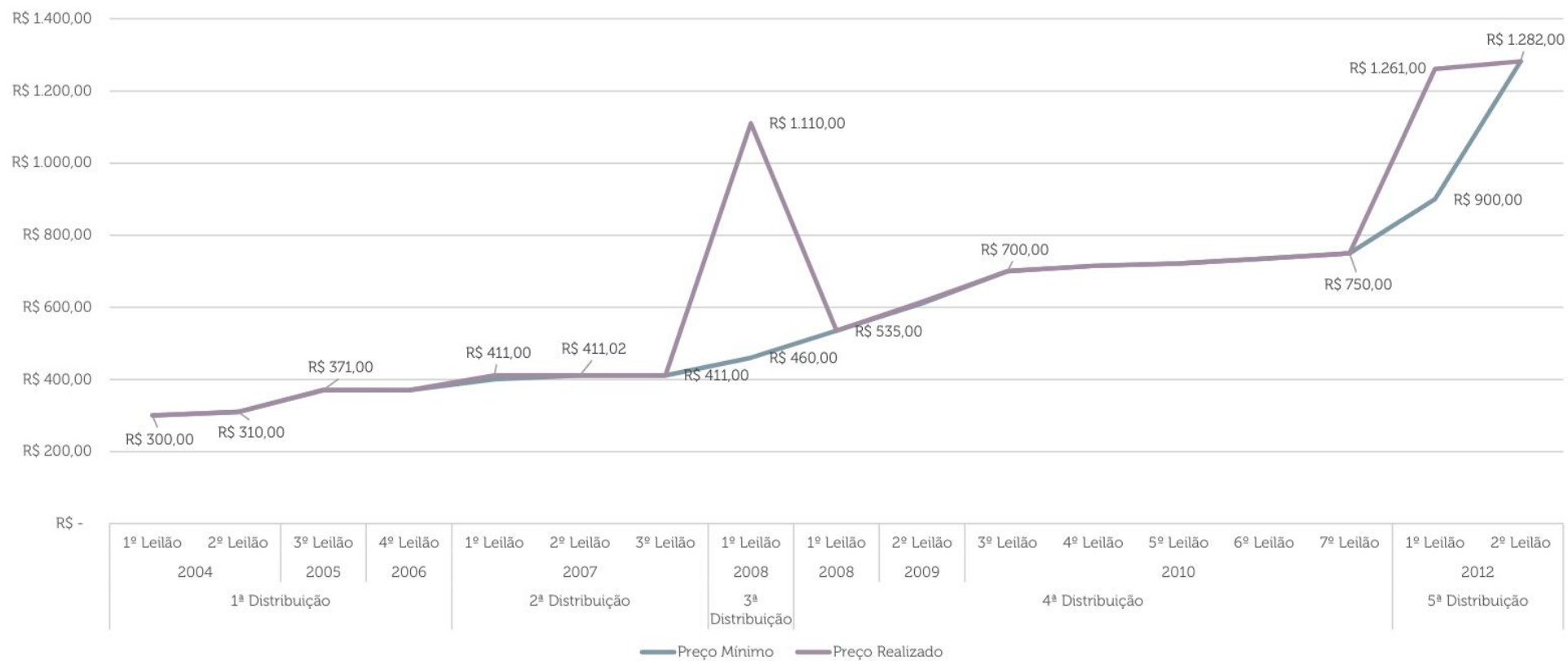
<sup>22</sup> OUCAE – Resumo da movimentação financeira até 31/12/2024. Disponível para consulta em: [https://capital.sp.gov.br/documents/d/sp\\_urbanismo/ouaguaespraiadafinanceirodez24publicacao-pdf](https://capital.sp.gov.br/documents/d/sp_urbanismo/ouaguaespraiadafinanceirodez24publicacao-pdf). Acesso em: 15 abr. 2025.

**Gráfico 3 – Arrecadação pela venda de CEPAC na OUCAE entre 2004-2020**



Fonte: SP Urbanismo, 2020.

Gráfico 4 – Valor do CEPAC mínimo e realizado entre 2004-2020

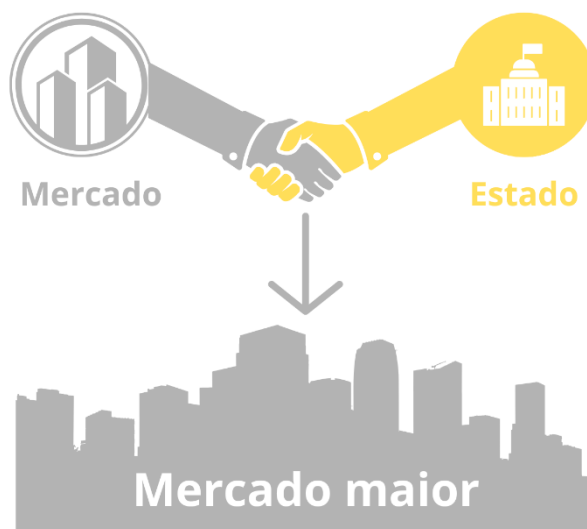


Fonte: SP Urbanismo, 2020.

Na prática, o que observo é que a OUCAE falhou no que se refere às melhorias sociais por meio da implantação de HIS. Os recursos obtidos com a venda dos CEPACs foram majoritariamente direcionados a obras de infraestrutura que serviram como instrumentos de valorização especulativa, beneficiando principalmente os agentes que adquiriram tais títulos — em detrimento da população pobre residente no território.

Parece evidente que, nessa aproximação entre Estado — representado pelo governo municipal — e Mercado para a realização de intervenções urbanas, o resultado foi o fortalecimento do próprio mercado, em um processo que transforma a cidade em mercadoria (Figura 31).

**Figura 31 – Diálogo entre Estado e mercado para o funcionamento de uma OUC**



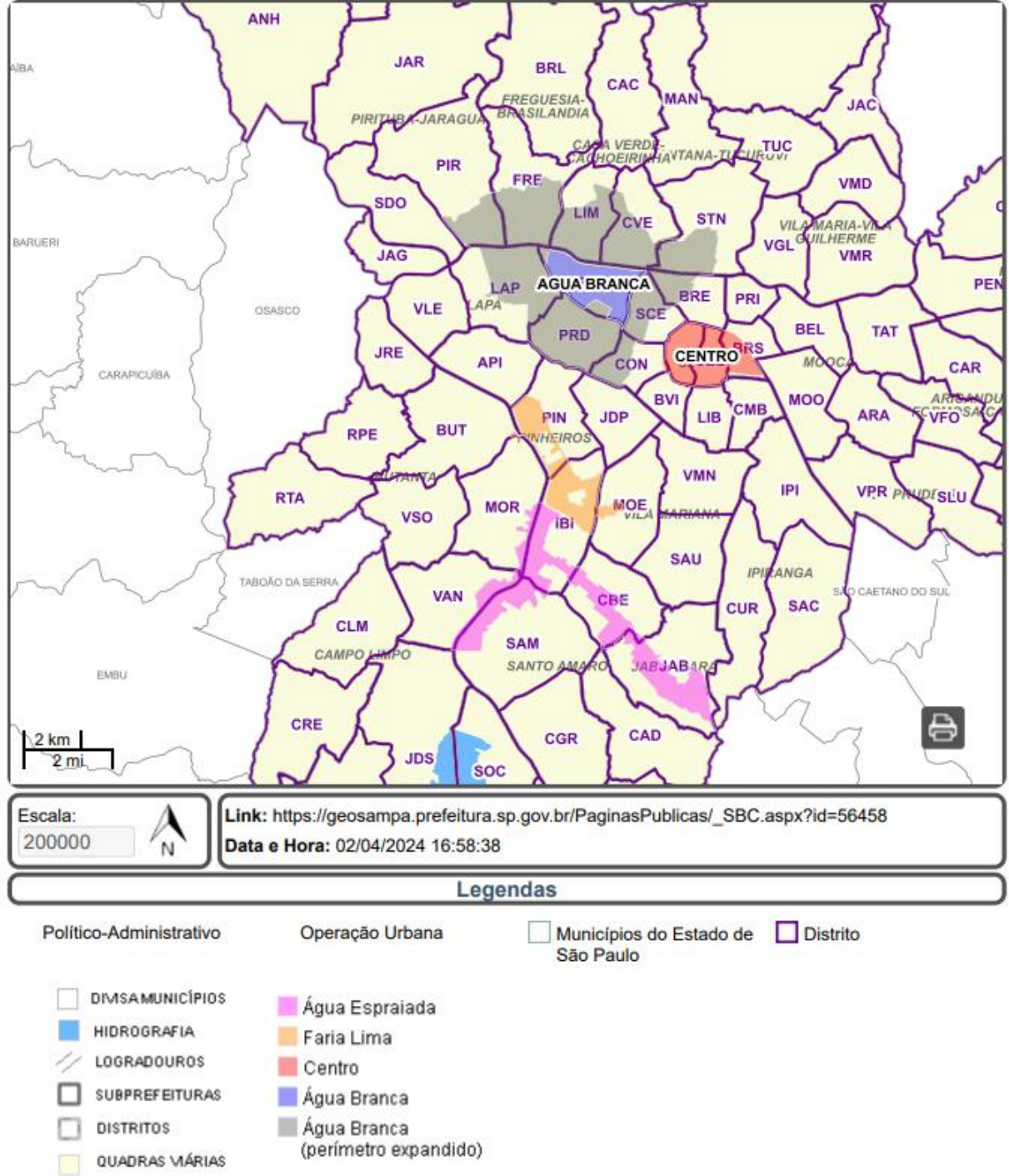
Fonte: Elaboração própria, 2025.

Todo o levantamento, caracterização do território e análise da dinâmica da OUCAE contribuem para compreender como diferentes elementos se articulam e se reforçam mutuamente na complexa engrenagem território-novo, centro-ponte-favela. Em síntese, o que se evidencia é uma produção social do espaço condicionada pelos jogos políticos e econômicos do período.

A elite paulistana elegeu um novo território para consolidar um centro econômico-financeiro e, valendo-se de instrumentos jurídicos e urbanísticos, reordenou o espaço urbano a partir de investimentos que resultaram em autobenefícios. A OUCAE promoveu a valorização de uma região que já apresentava alto valor fundiário, reforçando ainda mais a lógica de concentração de investimentos. Vale destacar que essa operação não atuou de forma isolada,

estando articulada à Operação Urbana Consorciada Faria Lima (OUCFL), situada no mesmo eixo sudoeste da cidade.

Figura 32 – Mapa das OUCs da Cidade de São Paulo



Fonte: GeoSampa, 2024.

José Auriemo Neto (Zeco), presidente do Conselho de Administração da JHSF, em entrevista à revista *VEJA São Paulo*, em setembro de 2009, afirmou que pagou 50 milhões de reais de “pedágio” (compra de CEPACs) por construir acima do limite permitido para a região,

e esse dinheiro foi utilizado pela prefeitura na construção da ponte estaiada sobre o rio Pinheiros (Duarte, 2009).

Vale ressaltar que a celeridade da construção da ponte em detrimento da morosidade no início das obras de HIS contribuiu ainda mais para a disputa de uso dessa porção do território da cidade. Na teoria, a OUCAE assegurava as mudanças sociais como um dos pilares, mas, para alguns moradores, ela serviu de instrumento de segregação socioterritorial, considerando que a ponte não tem faixa para pedestre, ciclista, tampouco circula algum ônibus de linha da São Paulo Transporte (SPTrans).

A ponte estaiada foi inaugurada em 10 de maio de 2008, e é uma das maiores obras construídas pelo poder público na cidade de São Paulo. Segundo D'Andrea (2012, p. 53-54), inicialmente, o projeto da ponte foi orçado em R\$ 147 milhões, entretanto, para sua inauguração, o projeto teve o custo aproximado de R\$ 260 milhões, sendo que 30% desse total de gastos foram provenientes dos cofres públicos, e não da venda de CEPACs da OUCAE, o que fragiliza o discurso justificador das OUC, que indicava que todas as obras no perímetro da OUCAE seriam pagas com a venda de CEPACs. Em outras palavras, cerca de R\$72 milhões dos cofres públicos foram destinados à construção da ponte estaiada.

Harvey (2007, p. 29) observa que, nas parcerias público-privadas, o setor público assume todos os riscos e o setor corporativo recolhe todo o lucro. Os interesses corporativos chegam a escrever as leis e determinam políticas públicas de forma a se beneficiarem. Na prática, o mercado se retroalimenta da valorização do capital investido numa região já valorizada e agora com um novo símbolo do futuro, a ponte.

D'Andrea (2012, p. 54) sinaliza que a ponte é um importante marco do processo de valorização da região. Tão importante que esse símbolo da valorização de uma região passou a ser o símbolo da cidade, o “novo cartão-postal”, como será discutido no próximo capítulo, que tem por objetivo analisar os discursos da/na mídia sobre os usos e representações da ponte estaiada por agentes privados e do Estado.

### 3 UMA PONTE PARA O ESPETÁCULO: OS IMAGINÁRIOS, O MERCADO IMOBILIÁRIO E O TURISMO

Os sucessos e os fracassos da arquitetura baseiam-se em grande parte nesses elementos projetuais não visíveis, muitas vezes tangíveis. (Huskinson, 2021, p. XXIII).

De que maneira a imagem da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira é construída, apropriada e ressignificada por agentes públicos e privados — incluindo mídia, mercado imobiliário e setor turístico? Que disputas simbólicas emergem desse processo? É a partir dessas perguntas que este capítulo se desenvolve.

Após descrever os processos de mercantilização do território onde a ponte estaiada foi construída, proponho-me a continuar lendo esse território como um “texto” escrito por diferentes corpos e relações de poder. Desta vez, faço uso, em especial, da imagem — presente em jornais, revistas, guias turísticos e mídias audiovisuais — para interpretar e trazer à tona possíveis interpretantes dos discursos da e na mídia sobre os usos e as representações da ponte estaiada por agentes privados e pelo Estado.

Este capítulo está dividido em cinco partes. No subcapítulo 3.1 *A construção de um cartão-postal*, abordo o “nascimento” do novo símbolo visual da cidade — a ponte estaiada — e alguns dos usos publicitários de sua imagem. No item 3.2 *A arquitetura do espetáculo e a construção do imaginário*, discuto a função da arquitetura, o espetáculo da forma e a produção do imaginário urbano por meio de símbolos visuais.

Já no subcapítulo 3.3 *Entre o concreto e o imaginário: o “pai” das pontes*, analiso como arquitetos e engenheiros contribuem para a construção da imagem icônica de seus projetos, com foco nas pontes estaiadas projetadas por Catão Ribeiro. No item 3.4 *Estratégia e tática: usos e contrausos da ponte estaiada*, mapeio os usos regulares e institucionais da ponte, com destaque para o mercado imobiliário (3.4.1 *A ponte como ativo simbólico*) e os contrausos ou usos insurgentes, que evidenciam as tensões entre o urbano idealizado e o urbano vivido (3.4.2 *Contrausos espetaculares: protesto, visibilidade e disputa simbólica*).

Por fim, no item 3.5 *O uso turístico da imagem da ponte estaiada*, examino os usos turísticos da imagem da ponte em diferentes suportes visuais, bem como a monetização dessa imagem por parte dos hotéis Hilton Morumbi, Grand Hyatt São Paulo e Novotel Morumbi, que oferecem apartamentos com a categoria/tarifa “vista para a ponte”. Além disso, discuto o processo de construção de uma imagem do destino com objetivo de compreender as etapas da imagem projetada ao turista, as visualidades que sua vista alcança.

### 3.1 A CONSTRUÇÃO DE UM CARTÃO-POSTAL

A linguagem política [...] É concebida para fazer com que as mentiras soem como verdade, o assassinato pareça respeitável e para dar uma aparência de solidez ao que é puro vento. (Orwell, 1954 *apud* Cuthbert, 2021, p. 87).

“Nasce um cartão postal”. Essa foi a capa da revista *VEJA São Paulo*, em sua edição 2.031, de 24 de outubro de 2007. Na capa (Figura 33), a imagem monumental da ponte estava acompanhada do seguinte texto: “Com pistas em curva e suspensas por 144 cabos, a ponte estaiada sobre o Rio Pinheiros é um ousado projeto de engenharia e um desafio aos 420 operários que trabalharam a até 138 metros de altura”.

**Figura 33 – Capa da revista *VEJA São Paulo* de 24 de outubro de 2007**



Fonte: Disponível em: [https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4441\\_42-24-outubro-2007.png?w=468](https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4441_42-24-outubro-2007.png?w=468). Acesso em: 6 out. 2023.

Segundo Ribeiro (2017), nesta capa, a revista *VEJA São Paulo* conferiu uma condição humana (o nascimento) à ponte estaiada, um objeto urbano ainda em construção. Cotrim (2013, p. 45) aponta que essa capa já indica a natureza emblemática da ponte mesmo antes de sua

inauguração. Para reforçar esse impacto, a capa apresenta a construção da ponte de baixo para cima, uma técnica fotográfica que realça sua grandiosidade e esplendor.

Para além da imagem, como afirma Bourdieu (1997, p. 26): [...] É preciso palavras extraordinárias. De fato, paradoxalmente, o mundo da imagem é dominado pelas palavras. A foto não é nada sem a legenda que diz o que é preciso ler [...] Nomear, como se sabe, é fazer ver, é criar, levar à existência. (p. 26)

Apesar de vivermos cercados de imagens, o discurso verbal ainda é um importante agente de significado. Ele ancora, direciona e até transforma o modo como vemos o mundo visual. E é por isso que, para lidar com esse mundo, precisamos de palavras potentes e carregadas de sentido, como a manchete da edição da revista VEJA São Paulo em questão, “Nasce um cartão postal”.

Como discutido no capítulo anterior, a ponte estaiada integra as transformações urbanísticas da OUCAE. O seu projeto foi concebido e realizado na gestão municipal da Marta Suplicy (PT/2001-2004) com uma previsão orçamentária de R\$ 147 milhões. A prefeita Marta Suplicy não foi reeleita e José Serra (PSDB/2005-2006) assumiu a prefeitura, remodelando o projeto da ponte para R\$ 85 milhões, pois a considerava o projeto caro. Inclusive, em fevereiro de 2005, dois meses depois de assumir a gestão da cidade, suspendeu a construção por cem dias, para desenhar as mudanças técnicas. Em entrevista ao jornal *Folha de S. Paulo*, no dia 11 de maio de 2005 (Figura 34), Serra afirma: “Quiseram fazer uma coisa faustosa, cara. Esse negócio de estaiada foi só por vaidade, só para gastar dinheiro. Não ajuda o trânsito e custa uma fortuna. Se tivermos tempo e condições, mudaremos o projeto.” (Harnik, 2005).

**Figura 34 – Serra e a ponte estaiada I**

C10 quarta-feira, 11 de maio de 2005 COTIDIANO FOLHA DE S. PAULO

**ADMINISTRAÇÃO Tucano limita projeto de Marta e não prevê enquanto ponte sobre rio Pinheiros na área da antiga Água Espreída**

## Serra reinicia obra de acesso à marginal

**AS OBRAS NA ÁGUA ESPREÍDA**

Os projetos para a ponte de acesso à marginal da antiga Água Espreída, em São Paulo, foram aprovados pelo Conselho Municipal de Obras e Urbanismo. O projeto prevê a construção de uma ponte estaiada, com 1,2 km de extensão, ligando a marginal da antiga Água Espreída ao rio Pinheiros. O projeto foi aprovado pelo Conselho Municipal de Obras e Urbanismo em 11 de maio de 2005.

**DEPUTADO VAI INTERPELOAR O PROCURADOR-GERAL DE JUSTIÇA**

### PT ataca o Ministério Público Estadual por ação contra Marta

O deputado estadual Cláudio Vasconcelos (PT) afirmou que vai interpor uma ação de impugnação de mandato contra o Ministério Público Estadual (MP) por uma ação que busca a cassação do mandato do deputado Cláudio Vasconcelos (PT) por suposto conflito de interesses.

O deputado Cláudio Vasconcelos (PT) afirmou que vai interpor uma ação de impugnação de mandato contra o Ministério Público Estadual (MP) por uma ação que busca a cassação do mandato do deputado Cláudio Vasconcelos (PT) por suposto conflito de interesses.

O deputado Cláudio Vasconcelos (PT) afirmou que vai interpor uma ação de impugnação de mandato contra o Ministério Público Estadual (MP) por uma ação que busca a cassação do mandato do deputado Cláudio Vasconcelos (PT) por suposto conflito de interesses.

Fonte: *Folha de S. Paulo*, de 11 de maio de 2005.

Em 13 de janeiro de 2006, a *Folha de S.Paulo* publica uma matéria informando que Serra decide retomar o projeto inicial da ponte (Figura 35), mesmo depois de considerá-la “faustosa, cara” e tecer críticas ao projeto concebido na gestão anterior, da Marta Suplicy em entrevista à *Folha de S.Paulo*, em maio de 2005. Também é importante considerar que, independentemente do comunicado na reportagem, a ponte já construía seu espaço na mídia jornalística, uma construção simbólica. Ainda que com a foto repetida do então prefeito e metade do texto exatamente copiado da reportagem anterior (Figura 34), a ponte, durante a construção, já era notícia; mesmo com as críticas, suas obras avançavam para a inauguração.

**Figura 35 – Serra e a ponte estaiada II**

C 4 sexta-feira, 13 de janeiro de 2006

COTIDIANO

FOLHA DE S.PAULO

**ADMINISTRAÇÃO** Prefeito vai concluir a ponte estaiada na avenida Jornalista Roberto Marinho, cujas obras suspendeu em 2005

## Serra retoma ponte que dizia ser ‘faustosa’

FABIO SCHIVARTCHE  
DA REPORTAGEM LOCAL

Meses depois de atacar a construção de uma ponte estaiada (suspensa por cabos de aço) sobre o rio Pinheiros e chamar a obra de “faustosa” (luxuosa), o prefeito paulistano José Serra (PSDB) decidiu retomar o projeto.

O pilar de 150 metros de altura (equivalente a um prédio de 50 andares) que vai sustentar através de cabos as duas pistas de rolamento será erguido a partir do final deste mês.

A obra, um prolongamento da avenida Jornalista Roberto Marinho que passará por cima do rio Pinheiros, na região do Brooklin (na zona sul da cidade), foi projetada durante a administração da ex-prefeita Marta Suplicy (PT).

Em fevereiro de 2005, dois me-

ses depois de assumir a prefeitura, Serra suspendeu a construção por cem dias. Disse que o projeto era muito caro e que iria analisar mudanças técnicas.

Em maio do ano passado, quando sua gestão retomou parte do projeto (a construção das alças de acesso à avenida Jornalista Roberto Marinho), o prefeito disse que a ponte estaiada foi “uma coisa faustosa, cara”.

### Vaidade

“Esse negócio de estaiada foi só para vaidade, só para gastar dinheiro. Não ajuda o trânsito e custa uma fortuna. Se tivermos tempo e condições, mudaremos o projeto”, disse o tucano à época.

Auxiliares do prefeito chegaram a dizer que o fato de a ponte ser estaiada poderia dobrar os custos finais da obra.

A assessoria de imprensa de Marta Suplicy divulgou nota por e-mail, ainda no ano passado, na qual dizia que “não há base técnica para afirmar que as obras custariam o dobro do previsto”. Também afirmava que as declarações de custos são “mera especulação, feitas sem o amparo de estudos técnicos”.

Segundo técnicos da Siurb (Secretaria Municipal de Infra-Estrutura Urbana) da gestão Serra, o pilar de sustentação da ponte vai custar cerca de R\$ 50 milhões.

As pistas e as obras de acesso devem consumir mais R\$ 30 milhões. A previsão da prefeitura é entregar todo o complexo viário —que inclui as alças de acesso à avenida Roberto Marinho pelos motoristas que trafegam pela marginal— até o final de 2007.



O prefeito de São Paulo, José Serra, visita obra na alça de acesso à avenida Roberto Marinho

Fonte: *Folha de S.Paulo*, de 13 de janeiro de 2006.

Entretanto, como já ocorrido em outras gestões na prefeitura de São Paulo, Serra não terminou o mandato e foi disputar as eleições para Governo do Estado; seu vice-prefeito, Gilberto Kassab (DEM-PSB/2007-2008; 2009-2012), inaugurou a ponte estaiada em 10 de maio de 2008, após três anos de construção, com um gasto total estimado em R\$ 260 milhões. D’Andrea (2008, p. 81) destaca que as fontes divergiram acerca do valor gasto na construção da ponte; entretanto, todas informações apontavam que a ponte não foi construída somente com venda de CEPACs, já que 30% do valor do projeto foram provenientes de recursos públicos.

Ainda para D’Andrea (2008, p. 82), essa ponte é a representação máxima em forma de obra pública do vaidoso urbanismo das elites paulistanas. O argumento urbanístico que justificou a construção da ponte foi “desafogar o trânsito” da congestionada Avenida dos Bandeirantes, por isso uma ponte para interligar a Marginal Pinheiros à recém-inaugurada

Avenida Roberto Marinho. Entretanto, ela opera como um marco da dinâmica de valorização da região e dos empreendimentos imobiliários, já que reconfigura a paisagem e viabiliza o retorno financeiro da iniciativa privada que comprou CEPACs.

A ponte estaiada reconfigurou a paisagem, mas, para isso, onerou o Estado, que, por sua vez, agiu em benefício do mercado, pagando 30% dos R\$260 milhões da construção da obra, o que equivale a R\$ 78 milhões. Sim, R\$78 milhões para a construção de uma ponte que não possui passagem para pedestres, ciclovia e tampouco ônibus municipais circulam por ela. É um objeto urbano de interesse particular sendo construído com verba pública, que reforça a dependência do automóvel como meio de transporte.

No entanto, cabe destacar que esse processo de edificar a imagem de um interesse particular com verba pública, só foi possível por meio de um intenso trabalho da mídia, que a legitimava como cartão postal antes mesmo de sua inauguração, como a manchete do *Extra*: “SP terá novo cartão postal daqui a uma semana: a ponte Estaiada” (Figura 36). Assim, a ponte passou a fazer parte de inúmeras propagandas. Esse ato recorrente de dar visibilidade insistentemente à ponte é uma forma de instituí-la como legítima, um símbolo da região legitimada (D’Andrea, 2012, p. 54).

**Figura 36 – SP terá novo cartão postal daqui a uma semana (*Extra*)**



Fonte: Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/brasil/sp-tera-novo-cartao-postal-daqui-uma-semana-ponte-estaiada-504561.html>. Acesso em: 6 out. 2023.

Segundo Ribeiro (2017, p. 30), um agente fundamental para esse processo de legitimação da ponte é a *Rede Globo*, que realiza a transmissão dos telejornais *SPTV 1ª edição*,

*SPTV 2ª edição* e *Bom Dia São Paulo* (Figuras 37 e 38), do *glass studio*<sup>23</sup> (Figura 39) com a ponte como pano de fundo. De acordo com o portal *Memória Globo* (2021):

No dia 12 de maio de 2008, o “SPTV” estreou um novo cenário com estúdio panorâmico, construído no alto do prédio da sede da Globo na capital paulista, às margens do Rio Pinheiros. O espaço permitiu que os telejornais locais tivessem como fundo a própria cidade de São Paulo, o que aumentou ainda mais a proximidade dos programas com o público. Atrás dos apresentadores, uma vista de 180 graus mostra o trânsito e o clima naquela região, além de um dos cartões postais da cidade, a ponte estaiada Octavio Frias de Oliveira. (Memória Globo, 2021).

E foi assim que a fisionomia da ponte se tornou “globalmente conhecida”. Exatamente dois dias depois da inauguração da ponte estaiada, a *Rede Globo* mudou o cenário dos seus telejornais para o estúdio de vidro, com a ponte de fundo e, como afirma Bourdieu (1997), o que mostra a televisão se afirma como legítimo.

Mais do que um elemento cenográfico, a ponte funciona como síntese visual da metrópole, reunindo em um único frame os ideais de dinamismo, verticalização e modernidade, valores historicamente cultivados na construção do imaginário da cidade de São Paulo.

Além de ser utilizada em vinhetas jornalísticas, a ponte também aparece nas aberturas de novelas e séries, funcionando como um recurso para situar rapidamente o telespectador. Ela opera como uma chave imagética de localização simbólica, ao exibir a ponte, o produto audiovisual estabelece de imediato uma referência geográfica a partir da sua *visualidade* (São Paulo) e uma leitura interpretativa por meio da sua “visibilidade” (uma cidade cosmopolita, moderna e conectada). Não por acaso, a ponte também é recorrente em programas e comerciais de alcance nacional, em comerciais das mais diferentes marcas com alcance nacional e até em transmissões esportivas, em que serve de pano de fundo para entradas ao vivo e intervalos televisivos.

A presença da ponte nesses produtos reforça os usos comunicacionais calculados dominantes da paisagem urbana. Tais usos não apenas reproduzem a imagem da cidade, mas produzem sentidos sobre ela, organizando a percepção coletiva em torno de signos que operam como condensações ideológicas. A ponte, nesse sentido, não representa a cidade tal como ela é, mas tal como se quer que ela seja vista, fazendo o uso recorrente do discurso da modernidade e inovação, com a cidade global. Ao ser inserida sistematicamente na linguagem audiovisual, sua imagem se estabiliza como símbolo de progresso, ao custo, muitas vezes, de silenciar ou

<sup>23</sup> Estúdio panorâmico de vidro com uma vista de 180° localizado na sede da *Rede Globo* em São Paulo, às margens do Rio Pinheiros.

invisibilizar os já subalternizados (Roy, 2011) moradores da FRP e as contradições urbanas que os cercam.

Esse uso reiterado da ponte em mídias televisivas e audiovisuais revela, portanto, seu papel na midiaticização da cidade. A imagem da ponte não circula de forma neutra, ela organiza o olhar sobre o espaço, atuando como instrumento de valorização simbólica, produção de consenso estético e construção de um imaginário manipulado da cidade. Tal processo, conforme Gastal (2005), faz parte de uma gramática visual, na qual certos elementos da cidade-espetáculo são destacados, iluminados e estetizados, enquanto outros, como a desigualdade, a precariedade e o conflito, são sistematicamente excluídos do enquadramento.

Segundo D'Andrea (2008, p. 84):

Para além do simbolismo insistentemente construído pela imprensa em relação a Ponte Estaiada, sua própria existência é impactante para quem a conhece de perto. Tudo nela é excessivo: a quantidade gasta em concreto (58.000 metros cúbicos), os 144 estais (totalizando 500 toneladas de aço com 19 quilômetros de extensão), os 138 metros de altura, a quantia gasta em sua construção (R\$ 260 milhões). (D'Andrea, 2008, p. 84).

Cabe destacar que esse interesse da *Rede Globo* em legitimar a ponte como o novo símbolo da cidade está relacionado ao fato de que, inicialmente, a construção se chamaria ponte Jornalista Roberto Marinho, porém, em virtude da Lei Municipal nº 14.454, de 27 de junho de 2007, decretada por Kassab, há uma proibição que dois logradouros tenham o mesmo nome na cidade.

De acordo com Ribeiro (2017, p. 22), em virtude de tal Lei municipal, a ponte recebeu o nome de Ponte Octávio Frias de Oliveira, em homenagem ao também jornalista Octávio Frias de Oliveira (1912-2007), fundador do *Grupo Folha*, falecido em abril de 2007, aos 94 anos (Figura 41).

**Figura 37 – Novo cenário do *SPTV*, 2008**



Fonte: Disponível em: <https://memoriaglobo.globo.com/jornalismo/jornalismo-e-telejornais/sptv/noticia/cenarios.ghml>. Acesso em: 06 out. 2023.

**Figura 38 – *Print* da tela do telejornal *Bom Dia São Paulo*, 2024**



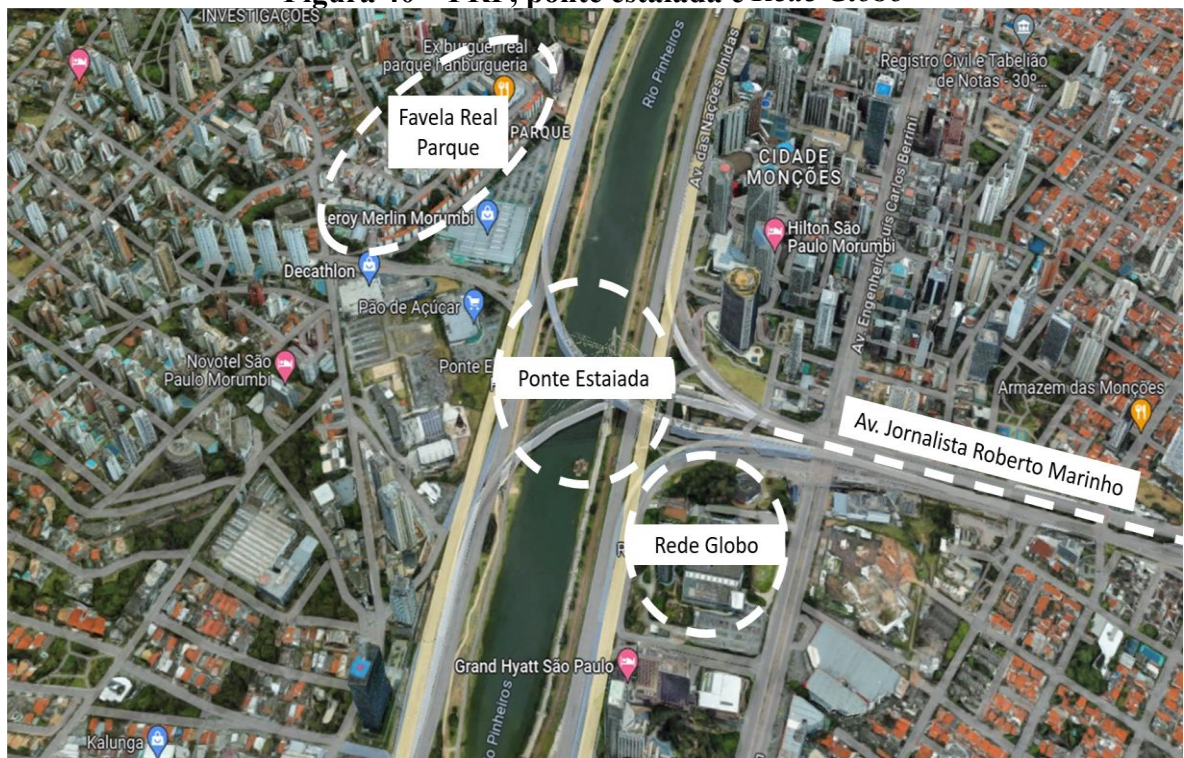
Fonte: Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/bom-dia-sp/>. Acesso em: 06 jun. 2024.

**Figura 39 – Estúdio *glass* da Rede Globo**



Fonte: Disponível em: <https://pt.foursquare.com/v/rede-globo--est%C3%BAdio-glass/514a3384e4b087398f5c245a?openPhotoId=515ded41e4b01a477972445f>. Acesso em: 06 jun. 2024.

**Figura 40 – FRP, ponte estaiada e Rede Globo**



Fonte: Google Earth, 2024, com intervenções do autor.

**Figura 41 – Octavio Frias de Oliveira em sua sala na sede da *Folha de S.Paulo***



Fonte: Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/folha90anos/877691-octavio-frias-de-oliveira-o-comerciante-que-era-reporter-e-vice-versa.shtml>. Acesso em: 06 out. 2023.

Octávio Frias de Oliveira nasceu em 1912, no bairro de Copacabana, no Rio de Janeiro, e frequentou o colégio São Luís, prestigiada instituição católica da elite de São Paulo. Apesar de ser bisneto do Barão de Itambi (Cândido José Rodrigues Torres, 1816-1877), não desfrutou por muito tempo da fortuna familiar. Frias era o oitavo de nove irmãos e perdeu a mãe aos oito anos. Filho do juiz Luiz Torres de Oliveira, enfrentou dificuldades financeiras após a morte de sua mãe e a perda do emprego de seu pai, que trabalhava nas indústrias de seu tio Jorge Street. Esse último enfrentou diversos problemas nos negócios, levando a família a enfrentar períodos difíceis. Torres de Oliveira tentou iniciar um empreendimento agrícola em Itupeva, mas não obteve sucesso e retornou à magistratura, atuando em comarcas no interior de São Paulo (Lores, 2024, p. 44-45).

Devido a essas dificuldades financeiras de sua família, Frias precisou deixar a escola aos 14 anos e começou a trabalhar como *office boy*. Sem frequentar a faculdade, desenvolveu habilidades em contabilidade enquanto lidava com uma calculadora mecânica, um instrumento raro na época. Essa habilidade o levou a um cargo na Secretaria da Fazenda de São Paulo e, posteriormente, à contabilidade do Departamento Estadual do Serviço Público, onde trabalhou por catorze anos (Lores, 2024, p. 45).

De acordo com Ribeiro (2017, p. 34), anteriormente à aquisição do jornal *Folha de S.Paulo*, em agosto de 1962, com seu sócio, Carlos Caldeira Filho, com quem já tinha fundado

a Estação Rodoviária de São Paulo<sup>24</sup>, Frias fundou com Orozimbo Roxo Loureiro, o Banco Nacional Imobiliário (BNI), mais tarde Banco Nacional Interamericano, foi empresário na construção civil, construído vários edifícios, entre eles, o Copan, edifício projetado por Oscar Niemeyer, um dos símbolos de uma São Paulo do passado.

Segundo Lores (2024, p. 224), na década de 1980, Frias e Roxo Loureiro projetaram alguns empreendimentos de luxo no próprio Real Parque, no Morumbi, bem como no Campo Limpo, e um *flat* na região da Paulista, mas com detalhamento e materiais bem menos sofisticados que seus residenciais dos anos áureos, no bairro do Higienópolis, na região central de São Paulo.

Assim, em maio de 2008, o fundador do grupo *Folha de S.Paulo* e empresário da construção civil recebeu a homenagem e teve seu nome atribuído ao novo símbolo da cidade, a ponte estaiada.

Ribeiro e Brusadin (2023)<sup>25</sup> afirmam que, no dia 10 de maio de 2008, durante a cerimônia de inauguração da ponte, ocorreu uma série de manifestações com a presença de ciclistas e moradores da região que reivindicavam visibilidade e solução para suas demandas, o direito de circular pela ponte, o direito à cidade numa perspectiva lefebvriana de habitar, usar e participar das produções da cidade.

As manifestações dos ciclistas questionavam que a ponte não atendia à legislação municipal em vigor da época, que previa a inserção das bicicletas no sistema viário. A Lei nº 14.266/2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovário no Município de São Paulo e dá outras providências, sancionada pelo próprio prefeito Gilberto Kassab, determina no inciso II, artigo 3º: “[...] implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d’água, nos parques e em outros espaços naturais”; e, no artigo 11: “As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade”.

Em outras palavras, a ponte era a institucionalização da exceção, mesmo com a legislação municipal prevendo a inserção das bicicletas no sistema viário. “*É uma ponte que só*

<sup>24</sup> A Estação Rodoviária de São Paulo ficou popularmente conhecida como Rodoviária da Luz, e funcionou até 1982, ano de inauguração do Terminal Rodoviário do Tietê, maior terminal rodoviário da cidade de São Paulo até os dias de hoje.

<sup>25</sup> Artigo *Cidade e imaginário: uma breve leitura da Ponte Estaiada* Octávio Frias de Oliveira, publicado na *Revista de Desenvolvimento Econômico*, como produção preliminar oriunda desta tese. Disponível em: <https://revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/viewFile/8768/5124>. Acesso em: 09 maio 2024.

*privilegia o transporte que já se mostrou ineficaz na cidade. Ela é um símbolo da insistência de privilegiar o que é um erro”, afirma um cicloativista em reportagem ao portal G1 (2008). Além dos ciclistas, estavam presentes outros manifestantes que questionavam a inexistência da passagem de pedestres, bem como moradores da favela que aguardavam serem beneficiados com a HIS e que sofriam com a “limpeza social” na região.*

**Figura 42 – Ciclistas manifestam na inauguração da ponte estaiada**



Fonte: Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL465374-5605,00-INAUGURACAO+DE+PONTE+EM+SP+TEM+PROTESTO+POR+MORADIA+E+CICLOVIAS.html>. Acesso em: 6 out. 2023.

**Figura 43 – Manifestação na inauguração na ponte estaiada I**



Fonte: Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/gutooo/2480709301/in/photostream/>. Acesso em: 6 out. 2023.

**Figura 44 – Manifestação na inauguração na ponte estaiada II**



Fonte: Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/gutooo/2480708859/in/photostream/>. Acesso em: 6 out. 2023.

Também durante a inauguração da ponte, ocorreu o ritual planejado pelo Estado (supostamente laico) com discurso do então governador José Serra e do prefeito Gilberto Kassab (Figura 45) e a benção do padre Marcelo Rossi e de Dom Fernando Figueiredo, bispo da Diocese de Santo Amaro, distrito que já foi responsável pelo bairro Real Parque, quando ainda era um município independente até 1935, conforme ilustrado no mapa da Figura 10. Sim, a ponte “nasceu” e recebeu a “benção” (Figura 46).

Ainda durante a cerimônia de inauguração da ponte, Maria Cristina, filha de Octávio Frias de Oliveira, em entrevista afirmou que:

Uma ponte é sempre uma promessa de um encontro, de uma reunião, de uma convergência. Nesse sentido, o batismo dessa obra é uma homenagem apropriada para quem conheceu Octávio Frias de Oliveira. Meu pai era um homem de diálogo, que gostava de aproximar as pessoas umas das outras, que gostava de promover a reunião de pontos de vista diferentes. Ele próprio foi a ponte do que muitas pessoas eram para o que viriam a ser. (Credendio; Takahashi, 2008).

Dessa maneira, “o homem do diálogo” foi homenageado com duas pistas independentes, curvas e estaiadas, que são conectadas a um mesmo mastro, que mede 138 metros de altura, o que a torna comparável com um prédio de 46 andares. A torre é ligada a 144 estais pintados de amarelo que se conectam na extensão das duas pistas de concreto de 900 metros cada uma. Sua iluminação é composta por holofotes, que normalmente projetam luz branca, mas que podem assumir outras cores ou combinações cromáticas (Ribeiro, 2017, p. 25).

**Figura 45 – Cerimônia de inauguração da ponte estaiada**



Fonte: Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/gutooo/2481520250/in/photostream/>. Acesso em: 6 out. 2023.

**Figura 46 – Benção na cerimônia de inauguração da ponte estaiada**



Fonte: Disponível em: <https://www.skyscrapercity.com/threads/ponte-estaiada-octavio-frias-de-oliveira-av-roberto-marinho-thread-oficial.445341/page-83>. Acesso em: 6 out. 2023.

Cotrim (2013) sinaliza que, desde sua inauguração, a ponte recebeu muitos eventos programados. A autora fez um robusto mapeamento de vários usos publicitários, como: i) as gravações do filme *Ensaio sobre a cegueira*, de Fernando Meireles, inspirado no romance de José Saramago (Figura 47); ii) *World Bike Tour*, um evento sem objetivo competitivo que teve a participação de 8.000 ciclistas em 2013; iii) Ponte Iluminada da Telefônica, patrocinada pelas empresas *Vivo* (antiga *Telefônica*); iv) a Maratona Internacional de São Paulo, que teve a

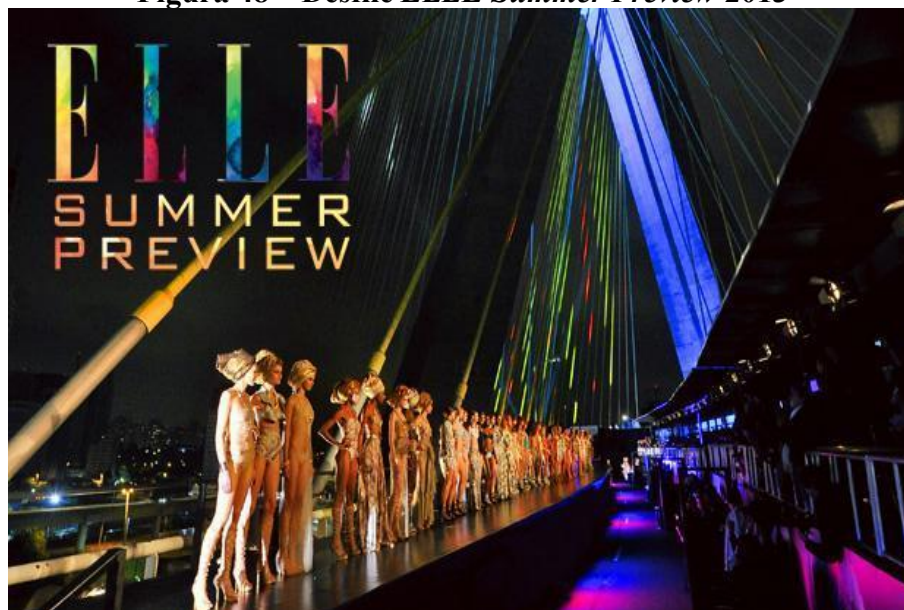
largada na avenida Jornalista Roberto Marinho e reuniu cerca de 20 mil competidores em sua 18ª edição; v) desfile de moda *Elle Summer Preview*, que transformou a ponte em uma passarela para modelos internacionais, em comemoração ao 24º aniversário da revista (Figura 48); vi) divulgação do Grande Prêmio de Fórmula 1 no Brasil, em que Emerson Fittipaldi correu a 200km/h com uma Lotus 72 do Shopping Cidade Jardim, passando pela Marginal Pinheiros e finalizando na ponte estaiada; entre outros eventos. Outros usos oficiais, promocionais e comerciais da ponte serão abordados com mais profundidade no item 4 deste capítulo.

**Figura 47 – Cenário do Filme *Ensaio sobre a cegueira***



Fonte: Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/apartes-anteriores/revista-apartes/numero-4-dezembro2013/no04-sao-paulo-nas-telas/>. Acesso em: 6 out. 2023.

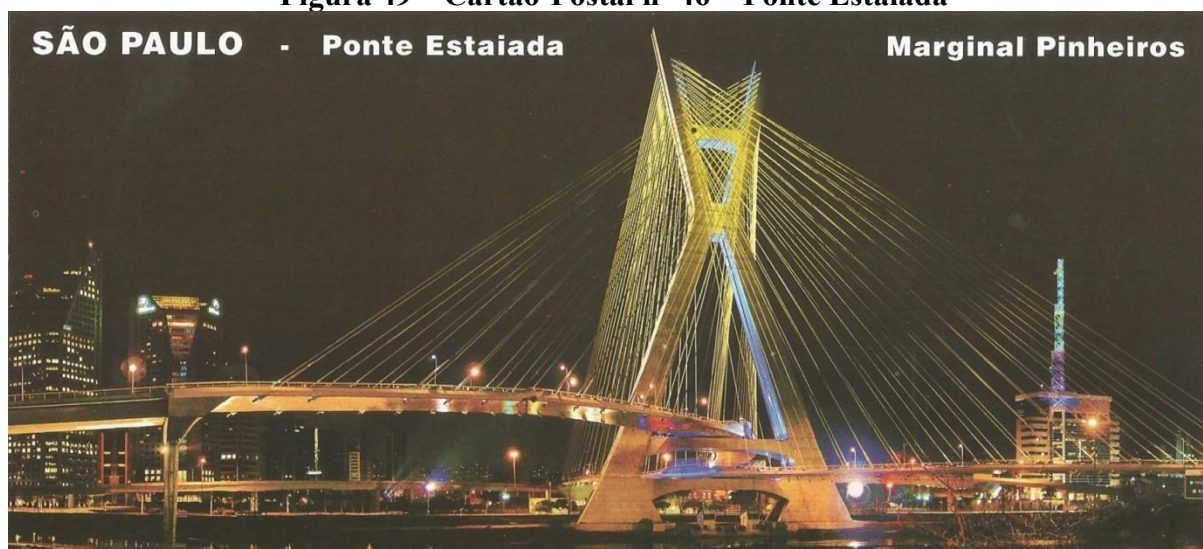
**Figura 48 – Desfile *ELLE Summer Preview* 2013**



Fonte: Disponível em: <https://claudia.abril.com.br/moda/segunda-edicao-do-elle-summer-preview-acontece-no-dia-09-de-marco>. Acesso em: 6 out. 2023.

O que se observa, é que todos esses usos contribuíram para a legitimação da ponte estaiada como novo símbolo da cidade de São Paulo. A estrutura tornou-se um cartão-postal contemporâneo, presente em bancas de jornal e souvenirs turísticos da cidade, conforme documentado nas imagens de Roberto Stajano (2008).

**Figura 49 – Cartão-Postal nº 46 – Ponte Estaiada**



Fonte: Stajano, 2008.

**Figura 50 – Cartão-Postal nº 63 – Ponte Estaiada**



Fonte: Stajano, 2008.

Esse ato de virar cartão-postal é uma repetição da lógica de legitimação de símbolo turístico. Na cidade de São Paulo, os símbolos sempre estiveram relacionados ao território do capital econômico-financeiro. Até a década de 1960, os cartões-postais reproduziam imagens do atual Centro Velho (região da Sé e Anhangabaú). A partir dos anos 1970, a região da avenida Paulista começa a ganhar notoriedade por sua importância econômica, mas, somente em 1990, a avenida Paulista se torna, de fato, símbolo da cidade.

De acordo com Frúgoli Junior (2000, p. 134), em dezembro de 1989, às vésperas da comemoração do centenário da avenida Paulista, foi lançada a campanha *Eleja São Paulo*<sup>26</sup>, do Banco Itaú em parceria com a *Rede Globo*, que tinha por objetivo eleger um símbolo da cidade de maneira democrática, por meio de votos populares coletados nas agências do Banco Itaú. A campanha se pautava na justificativa de que a população paulistana carecia de símbolos, quando comparada aos cariocas, que tinham, por exemplo, o Cristo Redentor.

A avenida Paulista foi o símbolo eleito com 332,4 mil votos (22,9%) dos 1.454.211 votos populares coletados nas agências do Banco Itaú. E, por mais que a votação possa ter sido arbitrária ou influenciada, como o jornal *O Estado de S. Paulo* aponta, considerando que a avenida Paulista não é necessariamente um símbolo, mas um território que condensa símbolos, a Paulista foi eleita.

Mesmo que esses valores não sejam inerentes, mas atribuídos socialmente e possam ser modificados, a avenida Paulista em determinado momento foi eleita o símbolo da cidade

<sup>26</sup> Propaganda da campanha *Eleja São Paulo* pode ser observada em *Propagandas Banco Itaú – A história*. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=PFkDIW4wDZ8>. Acesso em: 5 jun. 2024.

“democraticamente”. A Paulista foi “escolhida”, ainda que de forma arbitrária, para ser símbolo e se materializar em cartão-postal. Já a ponte estaiada foi chamada de símbolo antes mesmo de “nascer”.

### 3.2 A ARQUITETURA DO ESPETÁCULO E A CONSTRUÇÃO DO IMAGINÁRIO

Em um dicionário de definição, a palavra “arquitetura” pode ser entendida como arte e técnica de organizar espaços e criar ambientes para abrigar os diversos tipos de atividades humanas, visando à determinada intenção plástica (Houaiss, 2024), enquanto para o senso comum é reduzida à prática de pensar a construção.

Para Le Corbusier (2011), é a arte que combina estética, funcionalidade e harmonia para criar espaços que melhorem a qualidade de vida das pessoas. Ela consiste em estabelecer relações comoventes com materiais brutos e está além das coisas utilitárias. Para o arquiteto-urbanista, “[...] a construção é para sustentar; a arquitetura é para emocionar. Arquitetura consiste em ‘relações’, é ‘pura criação do espírito’” (p. 10).

Contudo, Coelho Netto (2014, p. 173) destaca que a arquitetura só existe como construção efetiva, não como conceito. As pessoas precisam de um lugar para habitar, onde se proteger, esconder-se se for o caso. Para o autor, a arquitetura se resume à “arte” de equacionar adequadamente forças, material, tempo e dinheiro, especialmente estes dois últimos elementos.

Dessa forma, é possível entender a arquitetura como a arte de manejar os recursos para o ordenamento, disposição e distribuição harmoniosa e funcional do espaço. Entretanto, é importante pontuar que essa arte e técnica de “ocupação do espaço” é um ato de vontade consciente de ocupar o espaço e construir a dimensão dos imaginários. Ou seja, todo projeto arquitetônico é também ideológico.

As cidades não são construídas por acaso. Há discursos e ideologias que sustentam a trama de toda paisagem urbana. O que acontece é que alguns fios, como o mercado, são mais fortes e costuram mais objetos na espacialidade, enquanto ocultam tantos outros. Pouler (1994, p. 177) alerta que a arquitetura é o meio perfeito por meio do qual são perpetuadas as estruturas dominantes de poder.

Para Cuthbert (2021, p. 118), o espaço urbano é onde a ideologia se materializa de forma concreta. Mesmo o trecho mais pobre ou fragmentado do tecido urbano pode servir a propósitos ideológicos. As formas urbanas são os meios pelos quais os valores dominantes são preservados e transmitidos, as histórias são contadas, os indivíduos são exaltados, a nacionalidade é

estabelecida e o poder institucional do Estado, dos militares e da religião organizada é reafirmado.

Por ideologia, Coelho Netto (2014, p. 99) compreende a representação produzida pelos homens a respeito das relações por eles mantidas com suas condições reais de existência. Entretanto, é importante refletir quem são esses homens e o que eles desejam manter, sustentar ou apagar do espaço.

No pensamento marxista (Marx; Engels, 1984), a ideologia é um conjunto de proposições desenvolvido na sociedade burguesa com o objetivo de fazer os interesses da classe dominante parecerem interesses coletivos, construindo, assim, sua hegemonia. Trata-se de uma falsa consciência da realidade, um instrumento utilizado pela classe dominante para ocultar a verdade e se sobrepor às outras classes, legitimando desigualdades e dominação.

De acordo com Harvey (2005), o projeto de desenho urbano é “a paisagem do capital”. Por isso, Cuthbert (2021) sinaliza que, para entender o projeto urbano, precisamos saber como essa paisagem é criada, como o significado urbano surge, quais ideologias estão por trás disso e como a conquista simbólica do espaço urbano acontece. Precisamos entender quem se beneficia e quem é prejudicado nesse processo e, principalmente, como a forma da cidade surge a partir dessas interações.

Ainda para o autor, o espaço é uma forma de capital e, assim como outros recursos, é mercantilizado e vendido como qualquer outra mercadoria. Sendo assim, ele é profundamente ideológico, pois permite que todas as formas de capital funcionem e controlem as condições de acumulação e reprodução social (Cuthbert, 2021, p. 88).

Cuthbert (2021, p. XXV) sinaliza ainda que, se se quer entender como o espaço urbano é formado, a economia política espacial deve ser o ponto de partida. Contudo, as ciências que estudam o urbano tendem a se colocar nas caixinhas de Geografia, Urbanismo, Ciências Sociais ou Economia, por exemplo. Contudo, uma “ciência do urbano” só é possível por meio de um olhar e abordagem interdisciplinar. É necessário se desvencilhar das vaidades das “ciências superiores” e construir novas leituras com contribuições de diferentes áreas do conhecimento.

Para compreender a arquitetura do espetáculo, por exemplo, é necessário discutir a construção do imaginário urbano, tendo em vista que todas as cidades são, entre outras coisas, uma projeção dos imaginários sociais no espaço (Baczko, 1985, p. 313).

A cidade é o lugar do olhar e, por esse motivo, a comunicação visual se torna o seu traço característico (Canevacci, 2004, p. 43). Podemos aprender com as imagens, compreender com elas. De acordo com Gomes (2013, p. 7), atualmente, é quase trivial afirmar que vivemos em

uma era de imagens. Elas estão abundantemente presentes em todos os aspectos da vida social, sendo responsáveis por grande parte da comunicação e da informação.

Traçando um histórico, ao longo do século XX, o imaginário foi tema de interesse de teóricos como Freud, Bachelard, Durand, Lacan, Castoriadis, Baczko, Charaudeau, entre todos outros. Da mesma forma que a cidade, o imaginário foi e é estudado por muitos, mas nem sempre os campos e conceitos têm diálogos profícuos, em especial quando tensionamos o conceito para o estudo do urbano.

Para Charaudeau (2017, p. 576), o vocábulo “imaginário” cria também um problema, não apenas em razão do sentido que adquire em seu uso corrente, mas pela forma com que é empregado em certas disciplinas. Em seu uso corrente, o termo “imaginário” é empregado no sentido daquilo “[...] que existe apenas na imaginação, que não tem realidade”.

Quando aplicado a uma pura invenção de espírito que descreve qualquer coisa que não possui correspondente na realidade e que, portanto, não é verdade, lhe são dados como sinônimos os termos de mito, lenda e ficção (Charaudeau, 2017, p. 576), mas não é dessa compreensão de imaginário que me refiro.

Quando recorro à Antropologia, deparo-me com o conceito de imaginário de Durand (1988 *apud* Coelho, 1997) no *Dicionário crítico de política cultural: cultura e imaginário*, em que ele define imaginário como:

[...] o conjunto das imagens não gratuitas e das relações de imagens que constituem o capital inconsciente e pensado do ser humano. Este capital é formado pelo domínio do arquetipal - ou das invariâncias e universais do comportamento do gênero humano - e pelo domínio do idiográfico, ou das variações e modulações do comportamento do homem localizado em contextos culturais específicos e no interior de unidades grupais. Não se trata, portanto, de um conjunto de fantasias no sentido de irrealidades, mas de um substrato simbólico ou conjunto psicocultural (presente tanto no pensamento "primitivo" quanto no civilizado, no racional como no poético, no normal e no patológico), de ampla natureza, que se manifesta sob diferentes formas [...]. (Durand, 1988 *apud* Coelho, 1997, p. 211).

É por essa compreensão de imaginário que me interesso, um conjunto de imagens reais, e não um conjunto de irrealidades. Para Gomes (2013, p. 122), o imaginário corresponde a um conjunto articulado de imagens do qual são extraídas e produzidas significações. Em consonância com Durand (1988) e Gomes (2013), e na busca de um conceito de imaginário que dialogue diretamente com o urbano, Baczko (1985) parece o mais adequado, pois compreende o imaginário como o conjunto de representações coletivas associadas ao poder. Para ele, o imaginário é um aspecto da vida social, já que é por meio dos imaginários sociais que os sujeitos

constroem suas identidades, elaboram certa representação de si, um dos mecanismos que regulam a vida coletiva (Baczko, 1985, p. 309).

Para Baczko (1985, p. 311):

O imaginário social torna-se inteligível e comunicável através da produção dos “discursos” nos quais e pelos quais se efetua a reunião das representações coletivas numa linguagem. Os signos investidos pelo imaginário correspondem a outros tantos símbolos. E assim que os imaginários sociais assentam num simbolismo que é, simultaneamente, obra e instrumento.

Logo, podemos entender que os dispositivos simbólicos urbanos são obra e instrumento, são objetos inseridos na trama, matérias que comunicam, que introduzem valores e modelam suas formas. Como afirma McLuhan (n.d. *apud* Cuthbert, 2021, p. 251), o meio é a mensagem, é como se o meio e a mensagem se fundissem. A arquitetura é mais que técnica e matéria, é linguagem também, e possui um poder simbólico.

Bourdieu (2002, p. 8) afirma que o poder simbólico é um poder invisível, o qual só pode ser exercido com a cumplicidade daqueles que não querem saber que lhe estão sujeitos ou mesmo que o exercem. É um poder invisível, mas vivido cotidianamente e que constrói as realidades do mundo real.

Entretanto, para Bachelard (1998, p. 126), o imaginário não encontra suas raízes profundas e nutritivas nas imagens; a princípio, ele tem necessidade de uma presença mais próxima, mais envolvente, mais material. Assim, ao caminhar pelas cidades, é possível observar símbolos edificadas, enclaves urbanos cravados no solo.

O espaço urbano é repleto desses símbolos de arquitetura icônica que estão à disposição do Estado-Mercado para a promoção e venda das cidades, inseridos na lógica do *city marketing*. Contudo, é preciso perguntar se a estética desses símbolos urbanos exagera o aspecto visual das cidades ao ponto de desvalorizar a experiência cidadina.

Não se trata de um espetáculo pelo espetáculo. Trata-se, antes, de um “espetáculo-ímã”, concebido para atrair novos investidores e impulsionar a produção de novas espetacularizações urbanas, cada vez mais modernas e sofisticadas. Esses ícones urbanos, carregados de pirotecnia simbólica, não surgem ao acaso: são legitimados por uma comoção social que reconhece e reforça sua relevância. Operam como dispositivos de atração de fluxos de capital justamente por mobilizarem o imaginário coletivo — tanto dos que vivem no território, quanto daqueles que apenas o consomem visualmente, seja por meio de cartões-postais, seja pelas imagens reproduzidas nas mídias.

Por imaginário coletivo, refiro-me às “imagens públicas”, definida por Lynch (2011, p. 8) como imagens mentais comuns a vastos contingentes de habitantes de uma cidade. Ou melhor, habitantes da cidade e turistas também. Afinal, os próprios turistas viajam para colecionar esses símbolos.

Para essa discussão ganhar forma e a cidade fisionomia, podemos citar a imagem da *skyline* de Manhattan, por exemplo, que pode simbolizar vitalidade, poder, decadência, mistério, congestionamento, grandiosidade ou qualquer outro conceito, mas, em cada caso, essa imagem marcante cristaliza e reforça o significado (Lynch, 2011, p. 10).

E, embora a forma da cidade possa ser facilmente comunicada, os significados individuais são tão variados que parece impossível separar significado da forma. Como já discutido, o meio é a mensagem (McLuhan, n.d. *apud* Cuthbert, 2021, p. 251). E quando volto para o território da pesquisa em questão, questiono-me, qual é a meio mensagem da ponte? Qual o significado de sua forma?

Para início da análise, o significado da sua forma é um marco na paisagem. A voluptuosidade da ponte invade qualquer campo de visão de quem passa por metros de distância dali. A ponte é um ponto de referência; para aqueles mais habituados com a trama urbana da cidade, a ponte serve como um guia, um sistema de localização do quadrante sudoeste, considerando sua singularidade projetada no campo de visão.

De acordo com Lynch (2011, p. 88), o uso desses marcos implica uma escolha de um elemento entre várias possibilidades, sendo a singularidade a característica física principal dessa classe, um aspecto que seja único ou memorável no contexto.

Ainda para Lynch (2011, p. 88):

Os marcos se tornam mais fáceis de identificar e mais passíveis de serem escolhidos por sua importância quando possuem uma forma clara, isto é, se contrastam com seu plano de fundo e se existe alguma proeminência em termos de sua localização espacial. O contraste entre figura e plano de fundo parece ser o fator principal. O plano de fundo contra o qual um elemento sobressai não precisa estar restrito aos seus arredores imediatos.

No caso da ponte estaiada, o contraste com o plano de fundo pode ser complexo, dependendo do ponto de vista ou enquadramento do olhar que vê. A paisagem que a ponte integra é formada pelo conjunto de prédios de aço e vidro do CENU, mas pela FRP.

Contudo, no regime de visibilidade da paisagem em questão, a ponte é um objeto que se impõe sobre as marcas da desigualdade do território e parece legitimamente gozar do direito de ofuscar as favelas, em especial, o Real Parque.

Sobre a questão da visibilidade, Ferrara (2002, p. 74) distingue visualidade e visibilidade como categorias dos modos de ver. A visualidade diz respeito ao registro de elementos físicos e referenciais, enquanto a visibilidade possui natureza semiótica, ativando um processo perceptivo complexo que gera conhecimento contínuo, individual e social. Diferentemente da visualidade, na visibilidade o olhar e o visual não se conectam diretamente, mas se distanciam para ampliar a percepção. Esse olhar estratégico e investigativo analisa o visual comparativamente, inserindo-o na pluralidade de experiências subjetivas e coletivas, situadas no tempo e no espaço.

A partir da perspectiva da autora, a visualidade da ponte está na sua materialidade, no fato de ser um marco urbano reconhecível que compõe a identidade visual concreta da cidade de São Paulo. Já a visibilidade da ponte trata da sua interpretação de signos visuais, dos sentidos, valores e disputas simbólicas que ela carrega. A partir da sua visualidade, podemos afirmar que a ponte é um símbolo turístico da cidade de São Paulo, já sua visibilidade nos indaga a refletir que a ponte não é apenas infraestrutura, mas símbolo da modernidade, da riqueza, do poder econômico da cidade.

**Tabela 3 – Visualidade e visibilidade da ponte**

| <b>Categoria</b> | <b>Natureza</b>            | <b>Relação com o olhar</b>          | <b>Função principal</b>                 |
|------------------|----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------|
| Visualidade      | Física e referencial       | O olhar e o objeto estão conectados | Registrar o visível de forma direta     |
| Visibilidade     | Semiótica e interpretativa | O olhar se distancia da imagem      | Interpretar e produzir sentidos sociais |

Fonte: elaboração própria a partir de Ferrara (2002).

Gomes (2013, p. 52) aponta que os regimes de visibilidade indicam o que deve ser visto, como deve ser interpretado e, ao mesmo tempo, o que não merece ser notado. Ou seja, na espacialidade visual do Real Parque, a ponte é vista e oculta a FRP.

Se ambas não disputassem a mesma trama locacional, seria possível uma leitura diferente. Talvez, a favela pudesse ser um marco. Contudo, o lugar, o contexto e a narrativa podem fazer mudar completamente o estatuto de um objeto, já que a espacialidade é uma condição fundamental ao fenômeno da visibilidade (Gomes, 2013).

A ponte, por sua monumentalidade arquitetônica, já carrega a vocação de ser um marco — um locus de exposição do capital. Além disso, mesmo antes de sua construção, ela já havia sido instituída pelo Estado-Mercado como um lugar de visibilidade (e de desigualdade).

Trata-se de um monumento que nasceu para ser emblema (ou problema). Um objeto estratégico do poder público para projetar essa região da cidade como global. Como todo

símbolo, busca sintetizar uma identidade — neste caso, a identidade paulistana. A ponte representa o capital codificado na paisagem, funcionando também como instrumento de segregação urbana. E, mesmo tendo mudado seu “nome de gestação”, continua sendo conhecida como a ponte da Rede Globo e da elite paulistana.

Para Gomes (2013, p. 186), as cidades se definem tanto pelo que se faz visível, quanto pelo que se adivinha ou se deduz estar presente, ainda que não seja visível. O invisível não é inexistente. A favela existe, mas há uma insistência em apagá-la ou escondê-la sob um urbanismo de fachada. O autor enfatiza que, nas cidades modernas, há espaços — os públicos — onde a exposição se torna norma, o espetáculo é contínuo e o olhar nunca descansa.

### 3.3 ENTRE O CONCRETO E O IMAGINÁRIO: O “PAI” DAS PONTES

De acordo com Mazarim (2011), o princípio estrutural das pontes estaiadas (construção suportadas por cabos, cordas e correntes) é uma solução utilizada desde as antigas civilizações, como no Egito, para a sustentação dos mastros de suas embarcações e, índios norte-americanos, que construíram passarelas de madeira sustentadas por cordas. Entretanto, o aperfeiçoamento das pontes estaiadas ocorreu em paralelo com o das pontes pênséis, por meio do avanço das ligas metálicas; essas estruturas começaram a se tornar mais viáveis entre a transição dos séculos XIX e XX.

Contudo, por mais que esse princípio estrutural não seja novidade para a engenharia, no Brasil, essa forma ganhou visualidade a partir dos projetos de Catão Francisco Ribeiro (Figura 51), popularmente conhecido como *Pai das pontes estaiadas*, título conferido pelo jornal *O Estado de S. Paulo* em março de 2013 (Figura 52). Catão tem seu nome associado às mais emblemáticas pontes estaiadas do Brasil, pois projetou uma extensa lista delas (Figura 53).

**Figura 51 – Catão Francisco Ribeiro**

Fonte: Enescil. Disponível em: <https://enescil.com.br/historia/>. Acesso em: 16 abr. 2025.

**Figura 52 – Engenheiro é o ‘pai’ da ponte estaiada**

Fonte: Disponível em: <https://www.estadao.com.br/sao-paulo/engenheiro-e-pai-da-ponte-estaiada-imp-/>. Acesso em: 6 out. 2023.

**Figura 53 – Pontes estaiadas projetadas por Catão Francisco Ribeiro**



Fonte: Elaboração própria com a ferramenta *Google My Maps*, 2024.

É importante observar que esse apelido de “Pai das pontes” vai além de um reconhecimento técnico, simboliza um protagonismo raro entre engenheiros, historicamente mais anônimos no imaginário coletivo urbano, quando comparados aos arquitetos, por exemplo.

Catão, é engenheiro civil formado pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP) e o atual diretor executivo da Enescil, empresa fundada por seu tio, o engenheiro Jéthero de Faria Cardoso em parceria com o engenheiro Nicolaj Lebedev em 1970 (Enescil, n.d.). Catão ingressou na Enescil em 1972 e, considerando a aposentadoria Nicolaj Lebedev em 1976 e o falecimento do seu tio, Jéthero de Faria Cardoso, em 1982, Catão logo se tornou o responsável técnico da empresa de engenharia de projetos.

Entre os mais de 4.000 projetos estruturais da Enescil, destacam-se as pontes estaiadas. Em 1998, a empresa desenvolveu seu primeiro projeto de ponte estaiada, a Ponte Estação Metroviária Engenheiro Jamil Sabino, que faz parte da ligação metroviária Capão-Redondo – Chácara Klabin, da Linha 5-Lilás do metrô da cidade de São Paulo, ou seja, a ponte é de fato uma estação de metrô (estação Santo Amaro), construída sobre o Rio Pinheiros (Figura 54) (Enescil, n.d.).

**Figura 54 – Ponte estaiada com Estação Metroviária Engenheiro Jamil Sabino**

Fonte: Disponível em: <https://enescil.com.br/projetos/jamil-sabino/>. Acesso em: 6 out. 2023.

Contudo, não foi a “ponte estação” que ganhou tamanha visibilidade dos veículos de comunicação, mas sim a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, que favorece o veículo em detrimento do transporte coletivo, por questões já apresentadas anteriormente, e é cenário para os telejornais da *Rede Globo*.

Em diálogo com as tendências e tecnologias estruturais de seu tempo, Catão foi responsável por projetos de pontes estaiadas que aliam sofisticação técnica, impacto estético e valorização imobiliária (Tabela 4). Em suas obras, é comum que a forma se sobreponha à função: não se trata apenas de estruturas destinadas à transposição de pessoas e veículos, mas de construções que comunicam, produzem sentidos, reconfiguram o espaço urbano e se impõem como monumentos — e, não raramente, como símbolos turísticos.

**Tabela 4 – Pontes estaiadas projetadas por Catão Francisco Ribeiro**

| <b>Ponte estaiada (ou viaduto)</b>                              | <b>Localização</b>                            | <b>Inauguração</b> |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------|
| Ponte Engenheiro Jamil Sabino (Estação metroviária)             | São Paulo, SP                                 | 2002               |
| Ponte Octávio Frias de Oliveira                                 | São Paulo, SP                                 | Maio de 2008       |
| Ponte Anita Garibaldi                                           | Laguna, SC                                    | Julho de 2015      |
| Ponte Jornalista Phelippe Daou (conhecida como Ponte Rio Negro) | Manaus, AM                                    | Outubro de 2011    |
| Ponte João Isidoro França                                       | Teresina, PI                                  | Março de 2010      |
| Ponte Newton Navarro                                            | Natal, RN                                     | Novembro de 2007   |
| Viaduto Dom Luciano Mendes de Almeida                           | São Paulo, SP                                 | Agosto de 2011     |
| Ponte da Integração Brasil - Paraguai                           | Foz do Iguaçu, PR (liga o Brasil ao Paraguai) | Agosto de 2023     |
| Ponte Governador Almir Gabriel                                  | Liga Belém, PA à Acará, PA                    | 2002               |
| Ponte da Esperança                                              | Hortolândia, SP                               | Maio de 2019       |

| Ponte estaiada (ou viaduto)                                                           | Localização                                 | Inauguração           |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------|
| Ponte Prefeito Pereira Passos (conhecida como Corredor BRT Transcarioca)              | Rio de Janeiro, RJ                          | Junho de 2014         |
| Ponte Governador Orestes Quércia                                                      | São Paulo, SP                               | Julho de 2011         |
| Ponte Rio Capivari (BR 116)                                                           | Campina Grande do Sul, PR                   | Fevereiro de 2016     |
| Passarela Dr. Aninoel Dias Pacheco                                                    | Piracicaba, SP                              | Maio de 2013          |
| Ponte Juana Blanco Gomez (Conhecida como Arco da Inovação)                            | São José dos Campos, SP                     | Abril de 2020         |
| Ponte Estaiada de Salto (Rodovia da Convenção)                                        | Salto, SP                                   | Junho de 2016         |
| Ponte Dom Affonso Felipe Gregory                                                      | Imperatriz, MA                              | Dezembro de 2009      |
| Ponte Jorge Amado                                                                     | Ilhéus, BA                                  | Julho de 2020         |
| Puente Héroes del Chaco                                                               | Assunción, Paraguai                         | Março de 2024         |
| Projeto Básico da Ponte Estaiada sobre o Canal do Porto de Santos                     | Santos – Guarujá, São Paulo                 | Projeto não executado |
| Projeto Executivo da Ponte Estaiada sobre o Rio São Francisco                         | Brejo Grande – Piaçabuçu, Sergipe – Alagoas | Projeto não executado |
| Projeto Básico da Ponte Estaiada Salvador – Itaparica sobre a Baía de Todos os Santos | Salvador – Itaparica, Bahia                 | Projeto não executado |
| Projeto Básico da Ponte Estaiada sobre o Rio Xingu                                    | Belém, PA                                   | Projeto não executado |
| Projeto Básico da 2ª Ponte sobre o Rio Paraná na Ligação entre Paraguai – Brasil      | Foz do Iguaçu, PR                           | Projeto não executado |

Fonte: Elaboração própria, 2024.

Para Urry e Larsen (2021, p.180), considerando que grande parte do consumo turístico envolve o visual e o significado simbólico das construções como objetos que orientam o olhar, torna-se essencial analisar as transformações no *design* estético, nos padrões, nas formas e nos temas que essas edificações podem assumir.

Essa difusão de princípio estrutural de ponte não deve ser lida apenas como uma tendência estética, mas uma tendência de valores e sentidos que sua visibilidade produz. As cidades desejam uma ponte com esse *design* de estrutura para se inserirem numa disputa simbólica marcada pela distinção (Bourdieu, 2011).

Catão Francisco Ribeiro venceu inúmeros prêmios pelos seus projetos, entre eles: o Prêmio Gerdau Talento Engenharia Estrutural, na categoria Infraestrutura, em 2008, com a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira (São Paulo-SP); em 2010, com a Ponte João Isidoro França (Teresina-PI); em 2014, com a Ponte Prefeito Pereira Passos (sobre a Baía da Guanabara, no Rio de Janeiro-RJ); e, em 2018, com a Ponte Anita Garibaldi (Laguna-SC). Essas distinções não apenas reconhecem o mérito técnico de suas obras, mas consolidam seu protagonismo na transformação da engenharia estrutural em linguagem visual com impacto simbólico. Em entrevista, Catão afirmou:

Muitos dos meus projetos se transformaram em elementos turísticos dentro das cidades. Em Teresina, no Piauí, única capital nordestina sem praias, a ponte estaiada tem um mirante panorâmico em que é possível enxergar o mar. Orgulha-me também ter projetado a ponte sobre o rio Negro, em Manaus. É uma obra já considerada tão relevante quanto a ponte Rio-Niterói. (Santos, 2012).

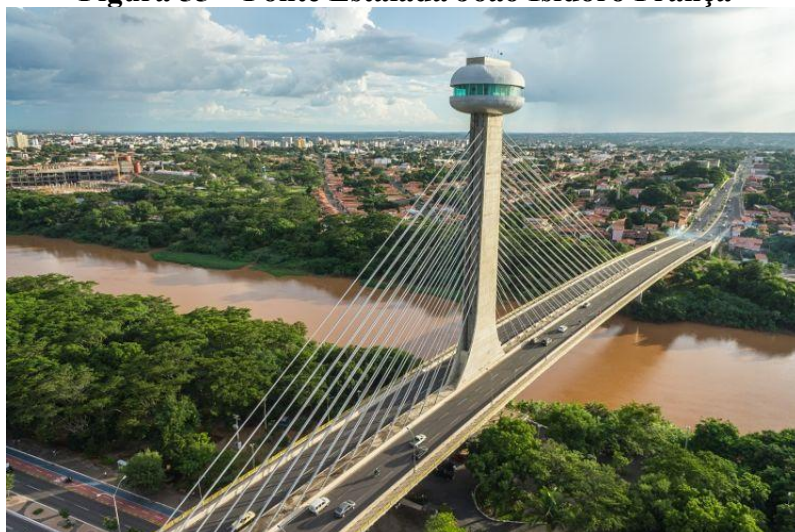
Mesmo que não seja literalmente possível enxergar o mar da ponte de Teresina — já que a costa litorânea se encontra a aproximadamente 340 km da cidade — a fala do engenheiro revela um ponto fundamental: a capacidade simbólica de suas obras em ampliar os horizontes imaginários do espaço urbano. A ponte não apenas liga margens, mas cria sentidos a partir da sua imagem.

A Ponte João Isidoro França integra uma espécie de complexo turístico equipada com mirante, iluminação cênica e passarela para pedestres, um dispositivo de lazer, um “marco” na paisagem (Lynch, 2011). Essa apropriação das pontes como espaços turísticos híbridos — entre a infraestrutura e o espetáculo — revela como o turismo contemporâneo se vincula à estética monumental e à simbologia urbana. Como afirma Debord (1997, p. 18), em sua 15ª tese de *A sociedade do espetáculo*: “[...] o espetáculo é a principal produção da sociedade atual”.

Jeremy Rifkin (2001), em *A era do acesso*, afirma que o turismo é a transformação da experiência cultural em mercadoria. Tal como a indústria do entretenimento, ele é uma indústria da experiência, mas cuja particularidade é a venda de experiências autênticas e memoráveis — que são, contudo, cada vez mais artificialmente produzidas e espetacularizadas.

É dentro dessa lógica que a Ponte Estaiada João Isidoro França foi construída. “Nasceu” para ser um símbolo turístico e conta com um complexo que inclui elevador panorâmico e mirante. O projeto recebeu um investimento total de R\$ 87,7 milhões, dos quais R\$ 26,42 milhões foram subsidiados pelo Ministério do Turismo (MTur), sendo o restante dividido entre a Prefeitura e o Governo do Estado (Grandes Construções, 2010).

**Figura 55 – Ponte Estaiada João Isidoro França**



**Fonte:** OitoMeia, 2017.

**Figura 56 – Projeto do píer na Ponte Estaiada João Isidoro França**



**Fonte:** Prefeitura Municipal de Teresina, 2020

Inicialmente, a Ponte Estaiada João Isidoro França foi batizada como “Ponte do sesquicentenário”, pois sua entrega havia sido prometida durante as comemorações dos 150 anos de Teresina. No entanto, o nome foi posteriormente alterado para João Isidoro França, em homenagem ao mestre de obras português de data de nascimento e morte imprecisas. Sabe-se que ele foi o responsável pelo ordenamento territorial de Teresina, atuava como braço direito do Conselheiro Antônio Saraiva (1823-1895), fundador da Vila Nova do Poti (primeira denominação de Teresina), e responsável pela transferência da capital do Piauí de Oeiras para Teresina.

A ideia da construção da ponte surgiu a partir de uma conversa entre o prefeito Firmino Filho (PSDB – 1997-2004 e 2013-2020), então em seu segundo mandato, e Fenelon Rocha,

jornalista e professor da Universidade Federal do Piauí (UFPI). Em entrevista ao portal *OitoMeia* (2017), Fenelon relata que dizia ao prefeito: “Teresina é carente de ícones. São poucas referências visuais que temos. Se o senhor tiver condições de fazer essa ponte, faça-a com o mirante. Além de o senhor resolver a questão do tráfego, será dada a Teresina uma referência”.

A ponte, de fato, tornou-se essa referência, sendo uma imagem recorrente nos cartões-postais da capital piauiense. Esse ícone urbano, com 95 metros de altura, integra o imaginário de turistas e moradores locais, que veem na estrutura uma alternativa de lazer. Pensando nisso, em dezembro de 2020, a Prefeitura de Teresina e a União assinaram um termo para a construção de um píer na Ponte Estaiada — obra estimada em R\$ 400 mil, com o objetivo de ampliar a atratividade turística da ponte (Figura 56) (Prefeitura Municipal de Teresina, 2020).

Entretanto, nem tudo é encantamento. Pelo contrário, a construção da ponte alterou a dinâmica territorial dos dois lados do rio Poty, causando a desapropriação de 95 terrenos — 26 na zona Leste (bairro de Fátima) e 69 na zona Norte (Morro da Esperança). Para interligar a Avenida Dom Severino à Alameda Parnaíba e promover melhorias no trânsito da região, a ponte gerou insatisfação e desespero entre os moradores. Isso porque, além de sofrerem com a mudança de bairro e o rompimento dos laços afetivos com os vizinhos, os imóveis foram desvalorizados no processo de desapropriação, e o valor das indenizações não foi suficiente para que as famílias pudessem adquirir novas casas em bairros próximos (Portal 180, 2009).

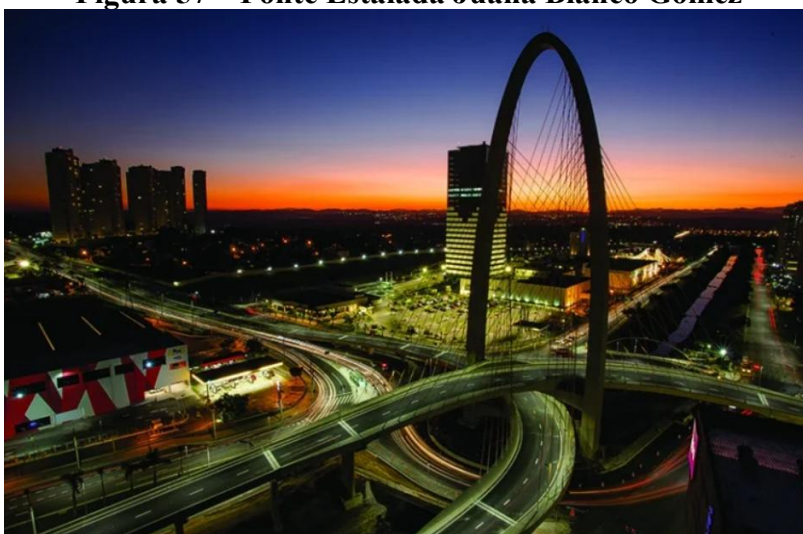
O padrão rotineiro se reproduz. Observa-se, mais uma vez, a mercantilização do espaço, onde terrenos são desvalorizados, famílias são desapropriadas e, em seguida, o espaço urbano é submetido a uma urbanização higienista e pasteurizada.

O próprio bairro de Fátima, localizado em um dos lados da ponte, que antes da construção do cartão-postal era predominantemente residencial, composto por casas, transformou-se no receptáculo de diversos condomínios e restaurantes badalados. Trata-se da desavergonhada mercantilização de tudo, que escancara as desigualdades socioespaciais e fragiliza os lugares. O efeito da imagem é global, mas o impacto é local (Harvey, 2005, p. 39).

Esse fenômeno de visualidade e visibilidade não é exclusivo de Teresina e São Paulo. Em São José dos Campos (SP), a Ponte Estaiada Juana Blanco Gomez, conhecida como Arco da Inovação (Figura 57), inicialmente concebida como solução viária, tornou-se um ícone visual presente nos produtos promocionais da cidade. A monumentalidade das pontes projetadas por Catão inscreve-se, portanto, em uma lógica de produção de ícones urbanos, em que o turismo é mobilizado como vetor de valorização simbólica e econômica do espaço, à medida que reconfigura a paisagem.

Tais pontes deixam de ser apenas objetos de passagem para se tornarem lugares de permanência e produção de sentido, articulando-se com dinâmicas de *city marketing* e com o imaginário da cidade global. No caso da ponte de São José dos Campos (SP), por exemplo, sua estrutura singular reforça a imagem da cidade como polo de inovação e tecnologia. De forma mais ampla, as pontes estaiadas evidenciam como a engenharia pode atuar não apenas como campo funcional, mas como narrativa visual, influenciando diretamente a maneira como o espaço urbano é percebido, consumido e representado.

**Figura 57 – Ponte Estaiada Juana Blanco Gomez**



Fonte: Enescil/Claudio Vieira, 2020.

Vale observar que essa crescente estetização da infraestrutura como estratégia simbólica de distinção e visibilidade urbana está atrelada à estratégia da contratação de arquitetos e engenheiros famosos, como Catão Ribeiro. A contratação de arquitetos famosos — que podem ser considerados verdadeiros “entes icônicos” — agrega valor simbólico aos ícones urbanos e arquitetônicos, uma vez que seu reconhecimento profissional e sua notoriedade contribuem para a mitificação dessas construções desde o momento de sua concepção (Paiva, 2016, p. 307) – no caso da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, antes mesmo de “nascer” já era capa de revista.

Ainda de acordo com Paiva (2016, p. 307):

[...] Os prêmios e concursos internacionais da arquitetura; a articulação dos arquitetos com as marcas, campanhas publicitárias e debates culturais; e a publicação em revistas impressas e digitais de seus projetos emblemáticos sustentam a criação de ícones urbanos e arquitetônicos como uma prática recorrente da arquitetura contemporânea, com impactos incontestáveis na reprodução da atividade turística. (p. 307).

Esse cenário descrito por Paiva (2016, p. 307) dialoga diretamente com o fenômeno dos *starchitects*<sup>27</sup> — arquitetos-celebridade cuja atuação ultrapassa os limites do projeto técnico e se projeta como imagem pública, marca pessoal e ativo simbólico — e de distinção dos territórios que possuem um dos seus projetos. Esses profissionais são frequentemente envolvidos em obras de grande visibilidade midiática, cuja estética monumental contribui para a construção de ícones urbanos, que são transformados em símbolos turísticos. A notoriedade desses profissionais é alavancada justamente por prêmios, publicações e articulações com a mídia, reforçando a lógica da arquitetura como espetáculo. Assim, a figura do *starchitect* é parte integrante de uma engrenagem que transforma objetos urbanos em símbolos territoriais e cidades em vitrines globais. Como Vargas (2014b, p. 5) sinaliza, é uma espécie de "comodificação" da arquitetura, ou seja, a sua transformação em mercadoria, — que, por sua vez, desconfigura a ideia de ponte como espaço de passagem e/ou caminhabilidade.

Vargas (2003, p. 4) observa que, com frequência, os arquitetos preferem projetar essas obras singulares e monumentais, pois são justamente essas obras que lhes conferem maior destaque profissional. No cenário contemporâneo, em que tais construções podem ser amplamente divulgadas e vistas em escala global, por meio de mídias digitais, redes sociais, revistas especializadas e campanhas publicitárias, a visibilidade do autor — normalmente o arquiteto, mas nesse caso, o engenheiro — confunde-se com a visibilidade da empresa promotora, da cidade onde a obra está inserida ou mesmo da imagem projetada por um país. Esse fenômeno está diretamente associado à lógica dos *starchitects*, em que a autoria arquitetônica é mobilizada como capital simbólico (Bourdieu, 2011) para atrair atenção, investimentos e prestígio.

Contudo, os engenheiros tradicionalmente não priorizam a monumentalidade ou a singularidade estética em seus projetos. De modo geral, sua atuação está voltada para a eficiência estrutural, a viabilidade técnica e econômica, a durabilidade, a segurança e a resolução de problemas concretos, como mobilidade, cargas, tráfego e impactos ambientais. Em outras palavras, os engenheiros tendem a projetar com foco na função, e não na forma. Esse perfil se reflete em obras como pontes, túneis, barragens, viadutos, torres, estruturas de suporte e fundações — construções que, geralmente, não recebem a mesma atenção simbólica e midiática destinada aos edifícios concebidos por arquitetos.

Embora o fenômeno dos *starchitects* esteja predominantemente associado ao campo da arquitetura, é possível identificar dinâmicas semelhantes na engenharia, no caso das pontes estaiadas, pois a autoria técnica apresenta projeção simbólica. Nesse sentido, Catão Francisco Ribeiro ocupa uma posição singular: engenheiro cuja atuação o projeta para além da dimensão

---

<sup>27</sup> Em língua portuguesa, “arquiteto estrela”, no sentido de celebridade.

funcional dos cálculos estruturais, inscrevendo-o no campo discursivo da reconfiguração urbana. As pontes que assina — como a Octávio Frias de Oliveira, a João Isidoro França, a Newton Navarro (Figura 58) e a Juana Blanco Gomez (Arco da Inovação) — não apenas existem para resolver uma demanda de mobilidade urbana, mas se tornam marcos visuais, símbolos turísticos e imagens-síntese de seus destinos, além de produzirem valores como modernidade, progresso e inovação, características do *city marketing*.

**Figura 58 – Ponte Estaiada Newton Navarro**



Fonte: Enescil, n.d.

Assim como os *starchitects*, Catão integra um circuito de visibilidade em que o reconhecimento público da obra está indissociavelmente ligado ao prestígio de seu autor. As pontes participam da lógica da arquitetura do espetáculo, em que a forma monumental e icônica é projetada para se destacar na paisagem, ser fotografada, circular nas mídias e se converter em mercadoria simbólica — o que acarreta a gentrificação. Nessa perspectiva, o engenheiro emerge como figura estratégica na composição do imaginário urbano contemporâneo, assumindo um papel autoral na construção de narrativas visuais que articulam infraestrutura, representação e capital simbólico (Bourdieu, 1989; 2011).

Contudo, o caso de Catão apresenta uma particularidade, desafia a tradicional invisibilidade do engenheiro no processo de produção simbólica do espaço urbano, revelando um deslocamento discursivo em que a engenharia passa a disputar com a arquitetura o campo da representação e da autoria simbólica. Por mais que o arquiteto João Valente Filho (1949-2011), tenha assinado o projeto da ponte estaiada de São Paulo, foi Catão, engenheiro responsável pelo projeto estrutural que ficou eternizado como “pai da ponte”, uma espécie de

“stengineer”<sup>28</sup>, cuja obra não apenas opera fisicamente, mas comunica, representa e condensa sentidos coletivos, aproximando-se da lógica dos dispositivos estéticos e midiáticos que moldam a cidade contemporânea, a partir de sua visibilidade.

Cabe destacar que a visibilidade das obras arquitetônicas e de infraestrutura, projetadas por Catão Francisco Ribeiro, está longe de ser neutra. Não existe visibilidade neutra. Trata-se de uma imagem construída e induzida para venda, como irei explicar mais adiante. Essa visibilidade é funcional às estratégias do mercado imobiliário, que, por sua vez, se apropria da monumentalidade estética para agregar valor aos empreendimentos urbanos. A monumentalidade dessas estruturas é mobilizada como ativo visual e mercadológico, contribuindo para a valorização imobiliária, a atração de turistas, a reconfiguração de territórios, por meio de transformações urbanísticas estruturais; em muitos casos, havendo a legitimação de processos de gentrificação e remoção – como é o caso da OUCAE.

À luz da teoria de Bourdieu (1989; 2011), essa dinâmica revela a conversão entre capital simbólico — o reconhecimento coletivo da obra como símbolo de modernidade, distinção e poder — e capital econômico — traduzido na valorização do solo e nos investimentos decorrentes de sua visibilidade.

Como observa Sklair (2005 *apud* Cuthbert, 2021, p. 251), a chamada “arquitetura icônica” é composta por edifícios e espaços que se tornam famosos tanto por seus autores, quanto por sua forte carga simbólica visual. Nesse sentido, arquitetos — e, como proponho aqui, engenheiros como Catão Francisco Ribeiro — também podem ser considerados icônicos. A assinatura autoral, nesse contexto, transforma-se em valor agregado, alimentando o mercado da exclusividade.

Como aponta Arantes (2012, p. 57-58), diferentemente dos modernos, os arquitetos (e nesse caso o engenheiro) da era financeira não buscam soluções universalistas, mas projetos inéditos, únicos e irrepetíveis. A obra não é apenas infraestrutura ou objeto técnico, mas uma mercadoria visual de prestígio, cuja função é afirmar *status*, distinguir e capitalizar a cidade como imagem. Nesse jogo de visibilidade, o engenheiro-autor revela que, na contemporaneidade, o cálculo estrutural também pode ser um ato de criação simbólica.

O legado de Catão ultrapassa as toneladas de concreto armado utilizadas nas diferentes pontes estaiadas em que projetou. Ele inscreveu-se no espaço por meio da mudança do olhar que provoca. É impossível passar por uma de suas pontes sem tais objetos invadirem o campo de visão. A visualidade das pontes é imediata e sua visibilidade reverbera. A forma-imagem-

---

<sup>28</sup> Em analogia ao *starchitects*, o *stengineer* é um engenheiro estrela cujas obras transcendem a função e ganham *status* simbólico, em virtude de sua forma, que comunicam poder e modernidade, por exemplo.

-forma de suas obras é obscena, pois representa o estágio final da forma-mercadoria (Arantes, 2015, p. 49).

O “pai das pontes” é um dos agentes-autores dessa cidade-mercadoria. E, por mais que as obras arquitetônicas da era financeira (Arantes, 2012) valorizem projetos irrepetíveis, Catão, para inscrever-se no espaço, replicou seu modelo estrutural de pontes por onde passou. Contudo, cada projeto apresentou uma particularidade, seja mirante com elevador panorâmico, mastro em X ou arco central arredondado, que se assemelha ao formato do bolinho caipira, prato típico em São José dos Campos, por exemplo. Seu legado é técnico, mas simbólico. Seu modelo estrutural é dotado de produção de sentido, à medida que faz uso reiterado do discurso e da forma monumental. Isso ocorre porque os imaginários midiáticos colocam em circulação símiles convincentes, que permanecem em nossas mentes (Silva, 2014, p. 77).

Essa repetição do estilo de construção da ponte opera como um duplo, ao mesmo tempo em que impõe um estatuto da imagem-forma dos objetos urbanos, ela desterritorializa o lugar, pasteuriza a imagem da ponte. Segue um modelo, mas cada projeto é “único”.

Em entrevista concedida a um vídeo documental do canal *Papo de Obra*, da Votorantim Cimentos, Catão (2019) afirma que:

A gente considera que os ganhos com a projeção que a obra nos deu valeram a pena, né? E, para mim, meu legado mesmo — como eu estava dizendo para as minhas filhas — são as pontes que eu projeto. Eu quero olhar para trás e ver as pontes que eu projetei e sentir que elas servem para alguma coisa, que duram, que eu vou morrer e elas vão ficar. Então esse é o meu objetivo maior. [...] Não importa: eu quero fazer a obra do ponto de vista mais econômico possível, com o máximo de durabilidade possível. Então, as pontes são projetadas para durarem mais de cem anos, pelo menos — e com o máximo de novidade tecnológica, que é o que eu chamo de “estado da arte”, o que tem de mais moderno. [...] Isso é uma coisa que, às vezes, alguém fala assim: “Ah, pega essa ponte, pega a ponte tal que é muito parecida com essa”. Eu digo: “Não, não pega a ponte tal que é muito parecida com essa. Vamos pegá-la como referência, mas vamos fazer um estudo específico.” Cada ponte tem a sua própria identidade, suas próprias características de fundação, seu vão a ser vencido e vamos trabalhar em cima do que é o certo.

Em síntese, ao replicar um modelo estrutural monumental em diferentes cidades, Catão não apenas projeta pontes, mas inscreve um padrão de visualidade e visibilidade que servem ao capital. Suas obras, ainda que dotadas de mérito técnico, operam como objetos simbólicos que reforçam uma lógica urbana voltada à distinção, à valorização imobiliária e gentrificação. Nesse sentido, o “pai das pontes” contribui ativamente para a reprodução das cidades-mercadorias, convertendo cálculo estrutural em narrativa de distinção e poder (Bourdieu, 1989; 2011).

### 3.4 ESTRATÉGIA E TÁTICA: USOS E CONTRAUSOS DA PONTE

Desde que inaugurada, em 2008 – ou antes mesmo de “nascer” –, a ponte foi transformada em um dos principais ícones visuais da cidade de São Paulo. Considerando sua estrutura monumental e o *design* arrojado, para a época em que foi construída, a imagem da ponte passou a integrar campanhas publicitárias, reportagens televisivas, guias turísticos e anúncios de empreendimentos imobiliários, desempenhando papel importante na construção da ideia de uma cidade moderna, conectada e globalizada. Entretanto, como todo símbolo urbano, sua “visibilidade” não é neutra. A ponte é também palco de tensões, disputas e ressignificações que revelam os conflitos urbanos implícitos à paisagem espetacularizada.

Este subcapítulo parte da hipótese de que a ponte estaiada, como objeto urbano e signo visual, é mobilizada simultaneamente por distintos agentes sociais, que a inscrevem em usos institucionalizados e em contrausos simbólicos. De um lado, está a apropriação da ponte pelo mercado imobiliário, pela publicidade televisiva e audiovisual e pelo poder público, que a utilizam como ativo de valorização territorial e dispositivo de *city marketing*. De outro, emergem práticas insurgentes que tensionam a lógica espetacular da cidade, como as manifestações realizadas por ciclistas e pedestres na cerimônia de inauguração da ponte (2008), por trabalhadores da construção civil (2009), pelo Movimento Passe Livre (MPL) nas jornadas de junho (2013), por donos de autoescolas em crítica ao Detran (2020), por trabalhadores de aplicativos — o Breque dos Apps (2020) — e por “ativistas” de um movimento antirracista, que pintaram a frase “#PareOAbusoDePoder” numa pista da ponte estaiada e transformaram a ponte em espaço de protesto e visibilidade política.

A partir de achados da pesquisa em jornais e revistas *online* e mídias audiovisuais, proponho-me a discutir os usos comunicacionais do espaço urbano e a cidade como superfície mediatizada, analisando a ponte estaiada como um texto urbano em disputa, onde diferentes agentes – com discrepantes estruturas de poder – produzem sentidos.

Estruturado em duas seções, a análise contempla tanto os usos oficiais e comerciais da imagem da ponte, com maior atenção do setor imobiliário, que recorrentemente utiliza o discurso da “vista para a ponte” como fator de valorização do empreendimento e distinção social (3.4.1 A ponte como ativo simbólico); quanto os contrausos simbólicos e performativos, que evidenciam as tensões entre monumentalidade e desigualdade, entre o urbano idealizado e o urbano vivido (3.4.2 Contrausos espetaculares: protesto, visibilidade e disputa simbólica). Para tais análises, vou recorrer às categorias de “estratégia” e “tática” de Certeau (1998), já

utilizadas anteriormente por Leite (2007) para compreensão de conflitos no uso do espaço urbano.

Para Leite (2007), o uso refere-se à apropriação do espaço de maneira funcional, regular ou institucionalizada, em geral conforme as normas estabelecidas por autoridades públicas ou por forças hegemônicas (como o mercado, os meios de comunicação ou políticas urbanas, por exemplo). Esses usos são legitimados pelo discurso do planejamento urbano; regulamentados em termos de circulação, consumo, mobilidade; e alinhados à forma como o “poder” quer que a cidade seja vivida e representada.

Contudo, é importante lembrar que a cidade não depende exclusivamente de um único agente anímico: é sempre o resultado, às vezes dissonante, de diferentes influências formais e cotidianas (Simmel, 1998). Diferentes agentes e instituições com distintas aparelhagens de poder que disputam o mesmo espaço.

Acerca dessas formas de uso do espaço, Certeau (1998) apresenta uma categoria relevante, a “estratégia”, que ele compreende como um conjunto de práticas que articulam espaço e poder. Assim como as “paisagens de poder” descritas por Zukin (2000), as estratégias produzem demarcações físicas por meio das quais o poder se distribui e se consolida (Leite, 2007, p. 214).

Em *A invenção do cotidiano*, Certeau (1998) escreve:

Chamo de estratégia o cálculo (ou a manipulação) das relações de força que se torna possível a partir do momento em que o sujeito de querer e poder (uma empresa, um exército, uma instituição científica) pode ser isolado. A estratégia postula um lugar suscetível de ser circunscrito como algo próprio e ser a base de onde podem gerir as relações como uma exterioridade de alvos e ameaças (os clientes ou os concorrentes, os inimigos, o campo em torno da cidade, os objetivos e objetos da pesquisa, etc. (Certeau, 1998, p. 99).

Essa noção de “estratégia” como “algo próprio” remete à ideia de autonomia e de estabilidade espacial frente às circunstâncias e efemeridades do tempo. Ao circunscrever um lugar como seu, a estratégia se comunica como um poder espacializado, sustentando uma visão totalizante – um olhar panóptico que, como em Zukin, produz uma verdadeira “paisagem de poder”.

Em contraste, as “táticas” operam de maneira imprevisível e heterogênea em espaços que não lhes pertencem. Segundo Certeau (1998, p.100):

[...] chamo de tática a ação calculada que é determinada pela ausência de um próprio. Então nenhuma limitação de fora lhe fornece a condição de autonomia. A tática não tem por lugar senão o do outro. E por isso deve jogar com o terreno que lhe é imposto tal como o organiza a lei de uma força estranha. [...] a tática é um movimento “dentro

do campo de visão do inimigo” [...] e no espaço por ele controlado. (Certeau, 1998, p. 100).

Na visão de Certeau (1998), a “tática” é definida pela ausência de um aparelhamento de poder, diferente da “estratégia” que é organizada por uma rede de dominação. Em analogia à “tática” de Certeau (1998), recorro ao “contrauso” de Leite (2007), que são os usos não esperados dos espaços públicos, por meio de ações deliberadamente conflituosas, ou seja, os usos comunicacionais insurgentes.

O contrauso é uma prática dissidente, muitas vezes informal, que se opõe aos usos instituídos do espaço público. Ele surge da fricção entre as normas dominantes e os desejos, necessidades ou resistências de determinados sujeitos sociais (especialmente os subalternizados). Leite (2007) observa o contrauso como produtor de novos sentidos urbanos – frequentemente invisíveis no discurso oficial.

Ainda para o autor, o contrauso não precisa ser violento ou explícito. Ele pode ser silencioso, cotidiano, mas carrega uma potência crítica (Leite, 2007). O espaço não é dado, mas construído socialmente pela prática, e essa prática inclui tanto usos previstos, quanto contrausos. Portanto, o espaço urbano é sempre um território em disputa simbólica e comunicacional, como será apresentado com os exemplos a seguir.

### **3.4.1 A ponte como ativo simbólico**

Desde sua construção, a ponte estaiada vem sendo mobilizada como um poderoso ativo simbólico na construção da imagem contemporânea da cidade de São Paulo. Sua monumentalidade, associada à leveza aparente da estrutura estaiada, tornou-se rapidamente um elemento visual recorrente em campanhas publicitárias, programas de televisão, reportagens jornalísticas, produtos culturais e lançamentos imobiliários. Tal presença contínua e intensiva da imagem da ponte em diferentes suportes midiáticos revela sua conversão em um símbolo de distinção urbana, capaz de agregar valor estético, econômico e político a produtos, serviços e territórios.

A ponte atua como ícone urbano edificado e codificado, cujos atributos formais – modernidade, verticalidade, simetria – são alinhados a valores como progresso, conectividade e sofisticação. Sua imagem é frequentemente associada ao desenvolvimento e à internacionalização da cidade, compondo uma narrativa de São Paulo como metrópole global. Essa associação simbólica, contudo, não é espontânea: ela é produzida e reiterada por meio de

uma série de práticas discursivas, visuais e comerciais que integram o circuito institucional de valorização da cidade.

No setor imobiliário, a ponte é utilizada como estratégia de valorização territorial e distinção social. Lançamentos residenciais e comerciais situados em seu entorno frequentemente anunciam “vista para a ponte estaiada” como atributo nobre, à luz da teoria de Bourdieu (2011), de distinção, com impacto direto sobre o valor dos imóveis. A paisagem urbana, nesse contexto, é transformada em capital simbólico (Bourdieu, 1989), e sua estética monumental converte-se em diferencial mercadológico. A infraestrutura urbana deixa de ser apenas funcional e passa a operar como componente narrativa do produto imobiliário, reforçando os mecanismos de segregação e especulação que marcam a produção do espaço urbano.

Além disso, a ponte foi incorporada ao imaginário oficial da cidade. Sua imagem é recorrente em campanhas da Prefeitura e do Governo do Estado, em peças promocionais do turismo, em sinalizações institucionais e materiais de captação de investimentos. Trata-se da inserção da ponte em uma lógica de *city branding* (Kavaratzis, 2004), na qual ícones arquitetônicos e infraestruturais são transformados em marcas da cidade, em um processo de comunicação simbólica e identitária da cidade, construído por múltiplos atores urbanos.

Esse processo de *city branding* está vinculado à midiaticização do espaço urbano e ao uso da imagem na gestão das cidades contemporâneas. A ponte estaiada, nesse sentido, não é apenas uma obra de engenharia, é um instrumento comunicacional que atua na organização simbólica do espaço e na disputa por visibilidade no cenário global.

Entre os usos do espaço alinhados à categoria de “estratégia” de Certeau (1998), além dos usos mapeados por Cotrim (2013) e apresentados no subcapítulo 3.1 (*A construção de um cartão-postal*) como mecanismo de legitimação da ponte estaiada na condição de novo símbolo da cidade de São Paulo, proponho-me a apresentar e analisar os usos em i) publicidade imobiliária; ii) campanhas institucionais, como a iluminação especial para o Dia da Europa (2024); iii) campanhas publicitárias, como o Natal da Sadia (2019); e iv) e a representação em produções audiovisuais, como na série *Os Simpsons* (2014). Os usos televisivos, como as vinhetas dos telejornais da *Rede Globo* também já foram apresentados no subcapítulo 3.1, já o uso turístico da imagem da ponte, terá uma seção exclusiva, o próximo subcapítulo (3.5).

O mercado imobiliário é um agente interessante de ser observado, pois, ao mesmo tempo em que se beneficiou das transformações urbanísticas estruturais na região, em virtude da OUCAE, também lucra mais ao vender a “vista para a ponte”, que pode ser interpretada como um aparato de distinção (Bourdieu, 2011).

Vargas (2014c, p. 59) sinaliza que, na publicidade imobiliária, observa-se que os principais motes de venda – as manchetes que anunciam os empreendimentos – concentram-se, em geral, na valorização da localização e nos atributos de diferenciação social, que têm se tornado cada vez mais presentes, especialmente diante de uma oferta crescente de produtos homogêneos voltados a diferentes estratos de renda.

A seguir, é possível observar algumas publicidades de empreendimentos imobiliários que se distinguem pelos fatores de localização e “vista para a ponte”.

**Figura 59 - Viz Ponte Estaiada – Benx Incorporadora**



Fonte: Viz Ponte Estaiada. Disponível em: <https://www.benx.com.br/empreendimento/viz-ponte-estaiada>

O empreendimento *Viz Ponte Estaiada*, da Benx Incorporadora, localizado no bairro Real Parque, em São Paulo, destaca-se por sua proximidade com a ponte. Nos primeiros segundos do vídeo promocional, a seguinte frase é apresentada: “Sabe aquela vista de cartão-postal? More dentro dela”. A campanha publicitária enfatiza a “vista magnífica para a ponte estaiada” como um dos principais atrativos do imóvel. Além disso, o projeto oferece infraestrutura completa e acesso facilitado à Marginal Pinheiros, reforçando a valorização do local.

**Figura 60 – Nathália Imóveis – Only Cidade Jardim**



Vista privilegiada para a Ponte Estaiada, Em um apartamento de altíssimo padrão. Valor Venda: a partir de: R\$ R\$ 4.613.450,19

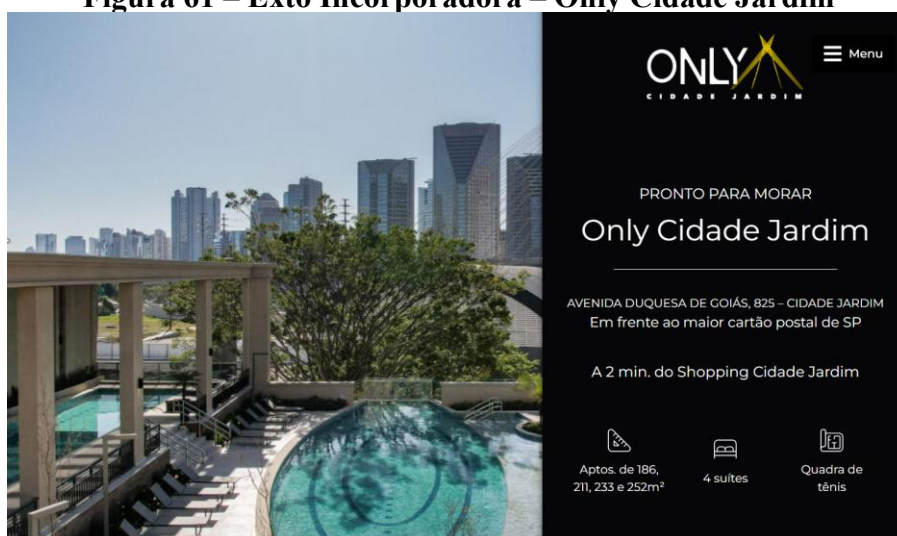
Home > Imóveis > À venda > Apartamento > São Paulo > Cidade Jardim > ...



Fonte: Nathália Imóveis. Disponível em: [https://www.nathaliaimoveis.com.br/imovel/apartamento-sao-paulo-3-quartos-211-m/AP0683-NAVZ?utm\\_](https://www.nathaliaimoveis.com.br/imovel/apartamento-sao-paulo-3-quartos-211-m/AP0683-NAVZ?utm_)

O *Only Cidade Jardim*, da Exto Incorporadora, divulgado na Nathália Imóveis é um empreendimento que se beneficia diretamente da localização “em frente à Ponte Estaiada”, primeira frase no descritivo no imóvel, inclusive. A campanha destaca a vista privilegiada para o cartão-postal da cidade, associando o projeto à sofisticação e exclusividade. A incorporadora ressalta que o empreendimento redefine o conceito de sofisticação em cada detalhe, desde o pé-direito das unidades até o paisagismo exuberante, assinado por Benedito Abbud, um *starchitects* do paisagismo.

**Figura 61 – Exto Incorporadora – Only Cidade Jardim**



Fonte: Exto Incorporadora. Disponível em: <https://www.exto.com.br/empreendimentos/only-cidade-jardim>

No *site* da Exto Incorporadora, uma frase na página inicial chama atenção: “Em frente ao maior ‘cartão postal’ de SP”. Vargas (2014c, p. 56-59) sinaliza que a adequação do produto

imobiliário ao seu público vai além do preço e das condições de pagamento, exigindo que ele assuma determinadas marcas e significados que o diferenciem dos demais ofertados pela concorrência. Nesse caso, as condições de pagamento não são uma questão relevante, mas a localização em frente à ponte e a distância de 2 minutos do Shopping Cidade Jardim.

**Figura 62 – Exto Incorporadora – Only Cidade Jardim II**

FOLHA DE S. PAULO \*\*\* 5

**ONLY**  
CIDADE JARDIM  
UM MARCO PARA SÃO PAULO

DESFRUTE DO ALTÍSSIMO PADRÃO EXTO A 2 MIN.  
DO SHOPPING CIDADE JARDIM

**4 SUÍTES** | **PRONTO PARA MORAR**  
**EM FRENTE À PONTE ESTAIADA**  
**2 A 5 VAGAS**

AGENCIE UMA VISITA AO APARTAMENTO DECORADO  
E CONFIRA A GRANDIOSIDADE DO PROJETO.

**EXTO.COM.BR**  
Av. Duquesa de Goiás, 825

DIGITE **ONLY**  
**CIDADE JARDIM**  
NO SEU WAZE

**exto**  
INCORPORAÇÃO E CONSTRUÇÃO

EXTO VOTA EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA - AV. S. GOV. DE ALMEIDA 1446 - B. SANTANA - SÃO PAULO - SP - KENMAS - EXTO CONEXÃO PARA O VENDEDOR LTDA - CRO20 28544U - CERTIFICADO DE CONCLUSÃO - HABIT 02 - 2022-00043-00

Fonte: Jornal *Folha de S. Paulo* de 12 de abril de 2022.

A Exto Incorporadora recorreu a diferentes mídias para divulgar o empreendimento Only Cidade Jardim, entre elas, as versões impressa e digital do jornal *Folha de S. Paulo*. Na

publicidade impressa no jornal *Folha de S.Paulo* constrói um discurso poderoso de exclusividade a partir da palavra “única”, associando o imóvel à localização privilegiada e a um estilo de vida distinto, simbolizado pela ponte estaiada. Trata-se de uma operação de *city branding*, que transforma espaço urbano em mercadoria simbólica. Nesse processo, a ponte deixa de ser apenas uma estrutura viária e passa a operar como um selo de distinção imobiliária.

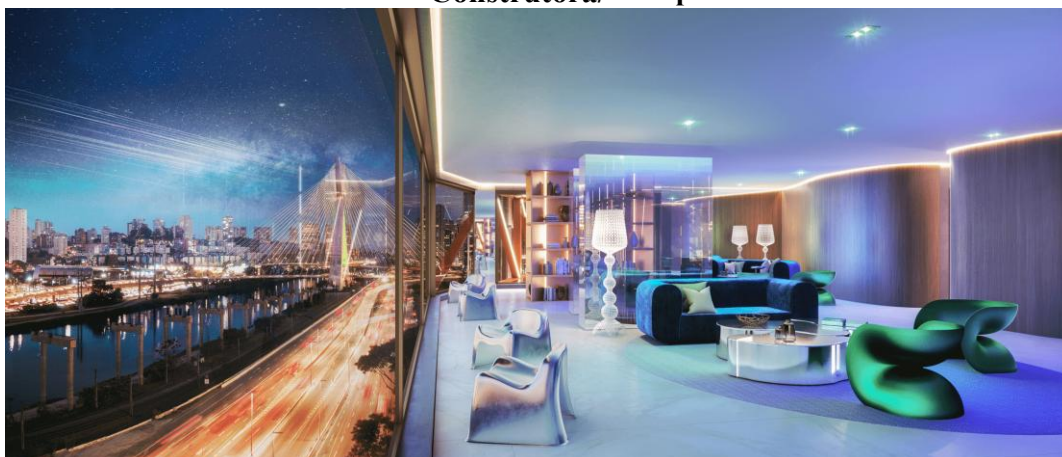
**Figura 63 – Publicidade da Exto Incorporadora**



Fonte: Jornal *Folha de S.Paulo* de 9 de junho de 2018.

Em 2023, a construtora e incorporadora Cyrela lançou uma torre residencial na região do Brooklin, em São Paulo, o *Mandarin The Legend*, ainda em construção, com unidades que variam de 89 a 140 metros quadrados. A campanha publicitária enfatiza que os apartamentos terão vista para a Ponte Estaiada, utilizando o ícone arquitetônico como diferencial competitivo e símbolo de *status*. Cabe destacar que se trata de uma grande construtora que, em entrevista ao jornalista Guilherme Queiroz, da *Veja SP*, Orlando Pereira (2023), diretor comercial da empresa, afirmou: “Nosso principal desafio, hoje, é continuar comprando terrenos para os prédios”, ou seja, destruir casas que configuram as paisagens para construir edifícios, elemento típico da lógica de especulação imobiliária.

**Figura 64 – Perspectiva ilustrada do *Mandarin The Legend* – Cyrela Construtora/Incorporadora**



Fonte: Cyrela. Disponível em: <https://www.cyrela.com.br/empreendimentos/cyrela-mandarin-legend>

O apartamento do Condomínio *Helbor Infinite*, à venda por R\$ 1.590.000,00 pelo corretor de imóveis Edson Campanhã, informa, no texto descritivo do anúncio, que possui uma série de “[...] comodidades para o dia a dia, incluindo ampla área de serviço, churrasqueira, cozinha funcional, gás individual, ar-condicionado, interfone, móveis planejados e piso em madeira. Além disso, conta com uma *incrível vista para a Ponte Estaiada, tornando-o um espaço agradável para morar e receber*” (grifo meu). Contudo, a ponte é, na verdade, apenas um objeto longínquo na paisagem, como pode ser observado na Figura 65.

**Figura 65 – Condomínio *Helbor Infinite* – Edson Campanhã (Corretor de imóveis)**



Fonte: Edson Campanhã (Corretor de imóveis). Disponível em: <https://www.edsoncampanha.com.br/imovel/apartamento-tipo-para-venda-com-2-quartos-brooklin-sao-paulo-sp-id-HMYA5?description=full&gallery=true>

Esse uso da ponte como valor simbólico na publicidade não se restringe ao mercado residencial. A incorporadora Helbor, além de comercializar apartamentos, já veiculou anúncios

de salas comerciais com vista para a ponte. Em um desses materiais, um elemento chama atenção: a frase “Região com altos índices de desenvolvimento”, em referência à valorizada região da Berrini.

Essa associação discursiva não é fortuita. Ao enfatizar os “altos índices de desenvolvimento” e a localização privilegiada, a publicidade mobiliza um conjunto de signos ligados ao sucesso, à modernidade e à centralidade econômica. A ponte estaiada, como pano de fundo visual e simbólico, atua como um marcador de distinção, conferindo valor ao empreendimento não apenas pela estrutura física, mas pela imagem que projeta. O ícone arquitetônico, portanto, é convertido em recurso narrativo e argumento de venda, reforçando o discurso de sofisticação e prestígio que se espera de empreendimentos comerciais voltados a públicos de alta renda.

Além disso, o uso da imagem da ponte em anúncios de salas comerciais evidencia a lógica de financeirização do espaço urbano, em que a paisagem se converte em diferencial mercadológico. Nesse processo, o que está à vista – o enquadramento visual da ponte – torna-se parte integrante do produto oferecido, agregando valor simbólico ao empreendimento. Como propõe Debord (1997, p. 15), “[...] a linguagem do espetáculo é constituída por signos da produção reinante, que são ao mesmo tempo o princípio e a finalidade última da produção”. A ponte, como ícone arquitetônico espetacularizado, exemplifica esse ciclo: sua imagem, produzida como símbolo de modernidade, torna-se mercadoria visual que retroalimenta os próprios discursos e práticas que a valorizam. Trata-se, portanto, de uma operação comunicacional que transforma a infraestrutura urbana em ativo simbólico, articulado às estratégias de visibilidade, distinção e rentabilidade do território.

**Figura 66 – Publicidade do empreendimento *Helbor Up Offices Berrini***

**LANÇAMENTO HOJE**

FAÇA O MELHOR NEGÓCIO NA VALORIZADA REGIÃO DA BERRINI.

**HELBOR UP OFFICES**  
JULHO - V

**SALAS COMERCIAIS**  
DE 31M² A 401M²  
PRIVATIVOS

**Região com altos índices de desenvolvimento**

- Mais de 5.000 empresas nacionais e multinacionais
- Consulados e embaixadas
- Instituições financeiras e habitação internacionais
- Os melhores shoppings da cidade

VISITE DEDICADO NO LOCAL - R. BACAETAVA, 101 x R. PROF. JOSÉ LEITE E CÍRCULA  
Terreno de esquina a 300 metros do Morumbi Shopping

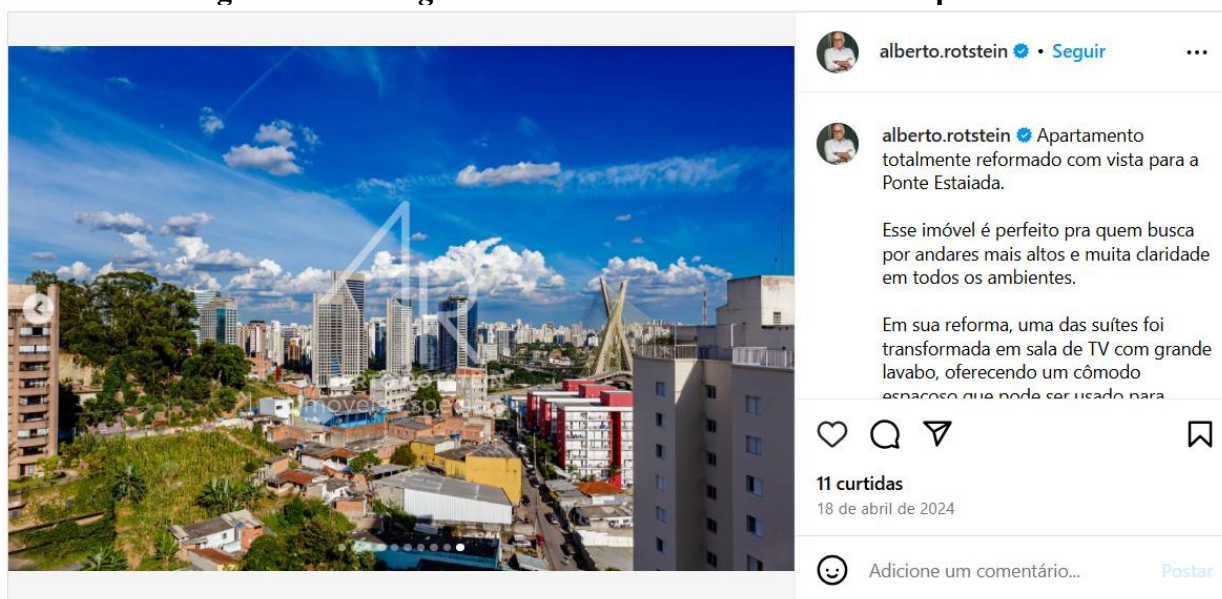
INFORMAÇÕES:  
**5096-3628**

Parceiros: **Abyara**, **ELITE**, **UPCON**, **Helbor**

Fonte: *O Estado de S. Paulo*, de 22 de março de 2014.

Em outro anúncio de imóvel à venda por R\$ 1.500.000,00, desta vez no *instagram* de Alberto Rotstein (AR Imóveis Especiais), que se apresenta como uma “[...] boutique imobiliária especialista em alto luxo na zona sul de São Paulo”, é possível observar mais um exemplo de apartamento com vista para a ponte. Assim como nos demais casos, esse anúncio também ilustra como a imagem da ponte estaiada é estrategicamente utilizada no mercado imobiliário para agregar valor simbólico aos empreendimentos. A ponte, além de sua função estrutural, tornou-se um elemento de distinção e valorização nos anúncios imobiliários.

**Figura 67 – Instagram Alberto Rotstein AR Imóveis Especiais**



Fonte: Alberto Rotstein Disponível em:

[https://www.instagram.com/alberto.rotstein/p/C56zde3Ltf/?img\\_index=10](https://www.instagram.com/alberto.rotstein/p/C56zde3Ltf/?img_index=10)

O empreendimento *In Berrini*, da Lopes Construtora, ao anunciar a venda do imóvel, promove a ideia de um estilo de vida. No anúncio, destaca-se o trecho: “Seu jeito. Seu espaço. Sua vida. [...] bem próximo a um cartão-postal da cidade: a Ponte Estaiada”. Vargas (2014c, p. 59) observa que o consumo de experiências tem adentrado o mercado imobiliário, em que não se vendem apenas imóveis, mas sonhos, estilos de vida, lazer para crianças, ambientes saudáveis e tranquilos, segurança, prestígio, nobreza, exclusividade e uma marca diferenciada.

**Figura 68 – Publicidade do empreendimento *In Berrini***

Fonte: *Folha de S.Paulo*, de 28 de fevereiro de 2010.

A apropriação da imagem da ponte estaiada pelo mercado imobiliário evidencia sua conversão em dispositivo de distinção simbólica e ativo comunicacional a serviço da lógica de valorização fundiária e exclusividade territorial. Tais empreendimentos exploram declaradamente a vista privilegiada para a ponte como diferencial de mercado. Na publicidade imobiliária, a ponte aparece como pano de fundo de maquetes digitais, imagens aéreas e *slogans* que evocam sofisticação e distinção.

Essa estratégia da publicidade imobiliária pode ser compreendida como parte dos usos comunicacionais do espaço urbano, em que certos elementos da paisagem são ativados como portadores de sentidos simbólicos previamente configurados e inseridos em circuitos midiáticos de circulação. Nessa perspectiva, a ponte não apenas “está” na cidade — ela “fala” sobre a cidade, comunica valores, projeta uma imagem de modernidade e legitima intervenções urbanas e investimentos privados naquele espaço. Sua monumentalidade, a simetria da forma e o enquadramento frequente em campanhas publicitárias contribuem para transformá-la em uma síntese imagética do território desejado, um dispositivo de distinção simbólica — como na propaganda do bairro do Brooklin, que faz uso da imagem da ponte associada à ideia de “morar com classe”, um enunciado que opera como promessa publicitária de distinção, interpelando um público que se reconhece (ou deseja se reconhecer) como pertencente às elites urbanas da cidade de São Paulo.

**Figura 69 – Propaganda do bairro Brooklin**

**FOLHA DE SÃO PAULO** \*\*\*

Estúdio**FOLHA** APRESENTA

**FOCO** NOS BAIRROS RECONHECIDOS

**MORAR COM CLASSE**

Vista aérea do Brooklin

**Compras**  
Shoppings de luxo apresentam marcas badaladas  
Pag. 2

**Gastronomia**  
Bairro possibilita um mergulho em sabores do mundo  
Pag. 3

**De tudo um pouco**  
De local para festa a spa, região se mostra completa  
Pag. 6

Com ampla oferta de comércio e serviços, localização privilegiada e noite agradável, Brooklin é um dos melhores bairros para quem quer estar perto do burburinho dos negócios sem perder qualidade de vida

Este é um conteúdo gerado pela Folha de S. Paulo - conteúdo exclusivo do Mercado Imobiliário. Distribuição autorizada pelo Artigo 28, parágrafo 1º da Lei 14.132/2015 com nova redação dada pela Lei nº 14.135/2017. Projeto de Marketing realizado pelo Departamento Comercial da Folha de S. Paulo. Diagramação: Tapa Folha. Imagens: reprodução, fotografias: Handman.

Fonte: *Folha de S. Paulo*, de 10 de junho de 2021.

Entretanto, essa visibilidade cuidadosamente construída também cumpre a função de obscurecer as contradições sociais e espaciais que cercam o entorno da ponte. O uso recorrente da expressão “vista para a ponte” como categoria tarifária em hotéis de luxo – que será discutido no subcapítulo 3.5 – ou como argumento de venda em residenciais sofisticados exemplifica a lógica de valorização simbólica do espaço descrita por Pierre Bourdieu (1989), na qual o capital simbólico – neste caso, a ponte como signo de prestígio urbano – converte-se em capital econômico. O que se comercializa, portanto, não é apenas um apartamento, mas a paisagem desejável, a experiência estética e o pertencimento simbólico a um grupo social dominante.

A cidade é, assim, mercadorizada por imagens, de maneira que determinados ícones operam como marcos (Lynch, 2011, p. 88). A ponte estaiada torna-se um marco, e sua presença visual nos empreendimentos imprime um selo de distinção. Nesse processo, os espaços são moldados tanto por fluxos de capital, quanto por narrativas visuais. Nesse jogo, a ponte não é apenas infraestrutura (função), é forma de distinção.

Sua forma monumental não ficou restrita apenas à publicidade imobiliária. A imagem da ponte figurou campanhas institucionais e governamentais, como o Dia da Europa, em 9 de maio de 2024, quando a ponte recebeu uma iluminação especial com as cores da bandeira do Brasil e da União Europeia. A ação organizada pela delegação da União Europeia no Brasil pode ser interpretada como uma tentativa de uso diplomático da paisagem urbana, articulando a ponte como símbolo de boas relações internacionais. Esse tipo de uso performativo não é nenhuma novidade, desde sua inauguração, a ponte tem sido utilizada como tela luminosa em diversas datas comemorativas para campanhas de saúde, como Outubro Rosa e Novembro Azul, por exemplo.

**Figura 70 – Iluminação da ponte no Dia da Europa**



Fonte: *Folha de S.Paulo*. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2024/05/uniao-europeia-celebra-democracia-no-brasil-com-show-de-luzes-em-sp.shtml>

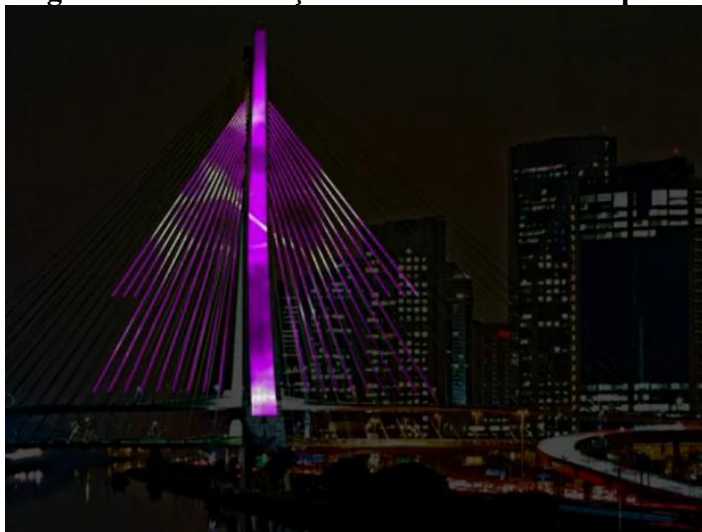
Além da publicidade imobiliária e das campanhas institucionais, a ponte tem sido utilizada ainda como suporte imagético em diversas campanhas publicitárias. Um exemplo é o Natal da Sadia (2019), que patrocinou a iluminação natalina da ponte, ação comumente realizada por outras marcas, como a Vivo, em 2014. A iniciativa, promovida em parceria com a *Rede Globo* e com apoio da Prefeitura de São Paulo, tinha como objetivo conectar a população ao espírito natalino e atrair turistas, reforçando tanto a identidade paulistana, quanto a imagem de modernidade associada à marca.

**Figura 71 – Iluminação natalina da Sadia na ponte**



Fonte: *Veja SP*, 2019. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cultura-lazer/ponte-estaiada-decoracao-natal/>

**Figura 72 – Iluminação natalina da Vivo na ponte**



Fonte: *GI*, 2014. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/natal/sp-encantada/especial-publicitario/vivo/noticia/2014/12/ponte-estaiada-tem-natal-interativo-com-enquete-e-escolha-de-cores.html>

A presença da ponte estaiada foi registrada no episódio dezesseis (*You don't have to live like a referee*) da 25ª temporada da série *Os Simpsons* (2014). Sua aparição nessa produção audiovisual não apenas confirma sua força visual como ícone reconhecível, mas indica sua inserção no repertório internacional de símbolos que representam o Brasil, ao lado de imagens mais consolidadas, como o Cristo Redentor, no Rio de Janeiro. Ao figurar em um episódio ambientado durante a Copa do Mundo de 2014, a ponte é mobilizada como um emblema da modernidade brasileira, em contraste com referências mais tradicionais, como a Catedral da Sé e o Edifício Altino Arantes (atualmente Farol Santander, popularmente conhecido como Banespão), presentes na paisagem retratada de São Paulo.

**Figura 73 – Os Simpsons - Episódio *You don't have to live like a referee***



Fonte: *Fox Broadcasting Company*, 2014. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/w/index.php?curid=4495585>

Ao se consolidar como um dos principais ícones visuais da cidade de São Paulo, a ponte estaiada tornou-se um dispositivo simbólico multifuncional, operando simultaneamente como plataforma de espetáculo, instrumento de distinção social e espaço de afirmação institucional. Seus usos não se limitam aos exemplos apresentados, mas se desdobram em uma série de ativações midiáticas e performáticas que reposicionam continuamente seu significado no imaginário coletivo – e induzido.

A presença da ponte em obras audiovisuais de alcance internacional, como no episódio *You don't have to live like a referee* da série *Os Simpsons* (2014), ou no filme *Ensaio sobre a cegueira*, de Fernando Meirelles (2008), evidencia seu *status* de ícone reconhecível globalmente, representando a São Paulo do “progresso”.

Esses usos reforçam a noção de que a ponte atua como um sintetizador visual da metrópole, funcionando ora como cartão-postal, ora como vitrine publicitária, ora como palanque do Estado. Sua plasticidade simbólica é estratégica, ao mesmo tempo em que serve a diferentes agendas, públicas, privadas, midiáticas, ela naturaliza desigualdades e invisibiliza os conflitos do espaço.

### 3.4.2 Contrausos espetaculares: protesto, visibilidade e disputa simbólica

Se, por um lado, a ponte estaiada é um objeto urbano mobilizado para encenar a cidade como espetáculo, funcionando como pano de fundo de campanhas publicitárias, anúncios imobiliários, ações institucionais ou governamentais, por outro, ela se tornou palco de insurgências simbólicas, sendo apropriada por movimentos sociais, trabalhadores precarizados e coletivos urbanos como espaço de protesto, dissenso e denúncia.

Desde sua inauguração, em 2008, a ponte tem sido palco de contrausos ou usos dissidentes, como a manifestação de pedestres e ciclistas — os chamados contrausuários (Leite, 2007) —, durante a solenidade de inauguração realizada em 10 de maio daquele ano (Figuras 42, 43 e 44), conforme já discutido no subcapítulo 3.1 (*A construção de um cartão-postal*).

Leite (2007, p. 374; 2018, p. 63) observa que os contrausos podem ser compreendidos como reações, organizadas ou não, a uma cidade que, ao mesmo tempo em que enobrece determinados espaços, também os segrega. O autor argumenta que, sempre que um espaço desconsidera seus usuários locais, instaura-se uma clivagem que favorece o surgimento de contrausos, ações que subvertem e desafiam os usos previamente estabelecidos.

É importante observar que os contrausos da ponte estaiada também podem ser interpretados como formas de espetáculo, já que constituem cenas urbanas produzidas e estrategicamente encenadas no espaço público. Ainda que não se configurem como espetáculos espetacularizados pelo capital — ou seja, como formas de dominação material e simbólica voltadas à promoção de São Paulo como cidade global —, esses usos insurgentes operam na chave do espetáculo. O problema, portanto, não está na existência do espetáculo em si, mas na espetacularização promovida pelo capital, que transforma a cidade em mercadoria e neutraliza os conflitos sociais por meio da estetização da desigualdade.

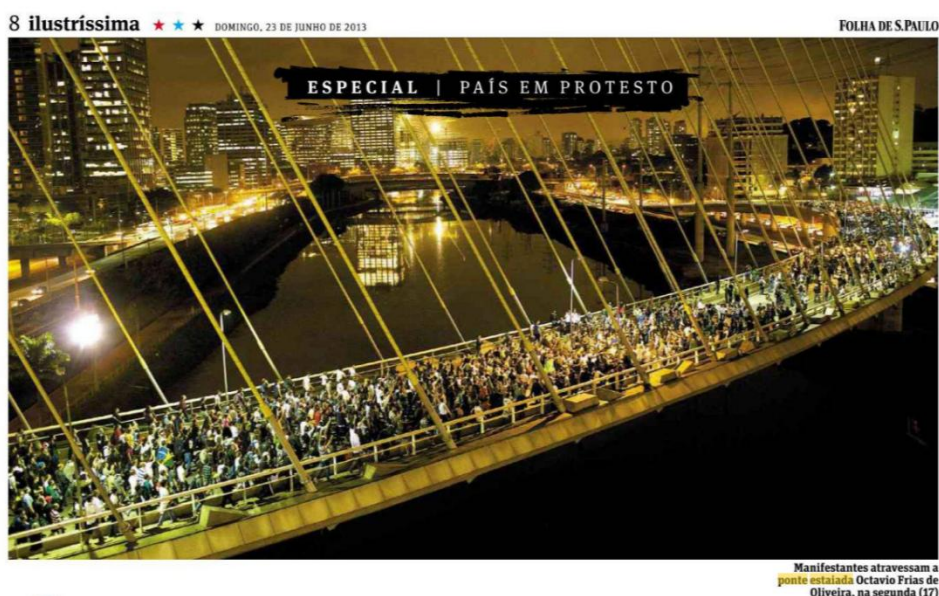
Nesse sentido, Debord (1997, p. 40), na tese 54 de *A sociedade do espetáculo*, afirma:

O espetáculo, da mesma forma que a moderna sociedade, está ao mesmo tempo unido e dividido. Ele edifica a sua unidade sobre o dilaceramento. A contradição, quando emerge no espetáculo, é contradita pela inversão do seu sentido; de modo que a divisão mostrada é unitária, enquanto que a unidade mostrada está dividida. (Debord, 1997, p. 40).

A partir dessa perspectiva, os contrausos espetaculares, ainda que atuem dentro da lógica do visível, tensionam a narrativa dominante ao evidenciar as fissuras dessa unidade aparente construída pelo espetáculo hegemônico, fruto da íntima relação entre Estado, mercado e veículos de comunicação.

Ao longo desses dezessete anos de existência, entre os episódios mais emblemáticos envolvendo a ponte, destaca-se a manifestação difusa ocorrida durante as *Jornadas de Junho de 2013*. Dentre as principais pautas daquele movimento, estava a mobilidade urbana, com foco na revogação do aumento das tarifas do transporte coletivo em diversas cidades do país. Em São Paulo, multidões tomaram as ruas com reivindicações variadas e, no dia 17 de junho, concentraram-se no Largo da Batata, em Pinheiros, de onde partiram em caminhada até o Palácio dos Bandeirantes, sede do governo estadual. No trajeto, os manifestantes ocuparam simbolicamente a ponte estaiada, chamando atenção para sua função excludente, uma vez que, como já discutido anteriormente, trata-se de uma via de acesso proibida a pedestres e ciclistas.

**Figura 74 – Ponte estaiada ocupada por manifestantes em junho de 2013 I**



Fonte: *Folha de S. Paulo*, de 23 de junho de 2013.

**Figura 75 – Ponte estaiada ocupada por manifestantes em junho de 2013 II**



Fonte: *Veja SP*, 2013. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/estabelecimento/ponte-octavio-frias-de-oliveira/>

Na reverberação das *Jornadas de Junho de 2013*, em 11 de julho daquele ano, trabalhadores convocados por diferentes centrais sindicais realizaram uma manifestação na ponte estaiada. A pauta era unificada e incluía a redução da jornada de trabalho para 40 horas semanais sem diminuição de salários e o combate à terceirização (Época, 2013). O que interessa a esta pesquisa, no entanto, não são as pautas específicas das manifestações, mas a forma como esses diferentes usos e suas respectivas demarcações simbólicas incidem na construção social do espaço (Leite, 2007, p. 29), legitimando a ponte como um *locus* em disputa.

**Figura 76 – Trabalhadores das centrais sindicais fazem manifestação na ponte estaiada**



Fonte: Eliária Andrade / Época, 2013. Disponível em:  
<https://epoca.globo.com/tempo/noticia/2013/07/btrabalhadoresb-bloqueiam-avenidas-e-rodovias-em-bspb.html>

Curiosamente, a legenda original da foto da ponte publicada na reportagem da revista *Época*, pertencente ao *Grupo Globo*, traz a seguinte descrição: “Trabalhadores participam de manifestação na Ponte Estaiada Jornalista Roberto Marinho”. Trata-se, no mínimo, de um lapso de desatenção da redação — ou, talvez, de uma resistência simbólica em aceitar o nome oficial da ponte, que é Octávio Frias de Oliveira. O deslize, vindo de um dos principais veículos do maior conglomerado de mídia do país, sugere que, no imaginário institucional da *Globo*, a ponte permanece vinculada à figura do fundador do grupo, revelando disputas de memória e significação em torno do espaço urbano.

**Figura 77 – Reportagem da *Época* (2013)**

**Manifestantes interditam Marginal Pinheiros e as rodovias Anhanguera, Dutra e Cônego Domênico Rangoni e Raposo Tavares. Transporte público opera normalmente na capital**

REDAÇÃO ÉPOCA, COM AGÊNCIA BRASIL E ESTADÃO CONTEÚDO  
 11/07/2013 - 08h55 - Atualizado 11/07/2013 17h33

f Comp. Pinar in Comp. g+ Comp. Tuitar Assine já!



Trabalhadores participam de manifestação na Ponte Estaiada  
 Jornalista Roberto Marinho, em São Paulo (Foto: Eliária Andrade / Agência o Globo)

Fonte: Época, 2013. Disponível em: <https://epoca.globo.com/tempo/noticia/2013/07/btrabalhadoresb-bloqueiam-avenidas-e-rodovias-em-bspb.html>

Entre as “táticas” (Certeau, 1998) ordinárias cotidianas, destaco a manifestação ocorrida em maio de 2016, quando trabalhadores da construção civil bloquearam a ponte estaiada em protesto por melhores condições de trabalho, incluindo aumento salarial, ampliação da cesta básica e redução da jornada semanal. A ação gerou um congestionamento significativo na região, evidenciando a ponte como um espaço estratégico para a visibilidade de protestos. Embora se tratasse de um grupo relativamente pequeno, especialmente se comparado às multidões das *Jornadas de Junho de 2013*, a ocupação segue reafirmando a potência simbólica do local e a eficácia na produção de visibilidade. Essa apropriação segue influenciando outros grupos sociais, como os donos de autoescolas, que, em julho de 2020, realizaram manifestação na ponte, reivindicando a reabertura do Detran e o retorno das provas teóricas e práticas, suspensas em decorrência da pandemia de coronavírus.

**Figura 78 – Trabalhadores da construção civil fazem protesto na ponte estaiada**



Fonte: *G1*, 2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/trabalhadores-da-construcao-civil-encerram-greve-em-sao-paulo.html>

**Figura 79 – Donos de autoescolas fazem protesto na ponte estaiada**



Fonte: *Band*, 2020. Disponível em: <https://www.band.uol.com.br/noticias/donos-de-autoescolas-fazem-protesto-em-sao-paulo-16304780>

No mesmo mês, em 1º de julho de 2020, ocorreu outra importante manifestação: o Breque dos Apps. O ato reuniu entregadores de aplicativos em diversas cidades do Brasil e, em São Paulo, a ponte estaiada foi escolhida como local de concentração. O bloqueio das pistas por motociclistas precarizados converteu o símbolo da modernidade e do progresso urbano em um espaço de visibilidade do conflito social. A imagem que circulou nas redes sociais — centenas de entregadores sobre a ponte, segurando faixas e gritando por direitos — deslocou radicalmente o sentido midiático hegemônico associado à ponte. Se antes ela operava como signo de modernidade, naquele momento tornou-se palco de denúncia das precariedades que sustentam a engrenagem urbana contemporânea.

Como propõe Rogério Proença Leite (2007), esse tipo de apropriação exemplifica os usos comunicacionais insurgentes, práticas que tensionam os significados oficiais do espaço e criam outras narrativas visuais, contestando a hegemonia simbólica. A escolha da ponte pelos entregadores é uma ação tática que subverte o próprio palco do poder — arquitetônico, midiático e mercadológico — para produzir uma “visibilidade” dissidente.

Silva (2014, p. 30) adverte que o espaço público é lugar de conquista, onde convivemos com os outros e onde nos mostramos. Ele extrapola o âmbito material, expandindo-se para territórios simbólicos e, cada vez mais, para os espaços virtuais onde interagimos. Nas imagens que circularam nas redes sociais, nos portais de notícia e em vídeos produzidos pelos próprios entregadores, a ponte foi ressignificada: deixou de ser apenas um cartão-postal para tornar-se cenário de dissenso, em que o direito à cidade (Lefebvre, 2009) foi reivindicado por aqueles que usualmente não figuram nos discursos celebratórios da paisagem.

Canevacci (2004, p. 130) aponta que a cultura urbana atual não é simulacro, cópia ou dissimulação, mas terreno de conflito. Ao tensionar a imagem da ponte, o Breque dos Apps revela que o urbano não é apenas um palco de circulação dos símbolos do poder, mas território de disputa, onde se confrontam sentidos, pertencimentos e formas de existência. O contrauso, nesse contexto, não é apenas um gesto “tático”, mas intervenção política na linguagem da cidade, fissura na superfície homogênea da cidade-imagem-mercadoria.

**Figura 80 – Manifestação dos entregadores de aplicativo I**



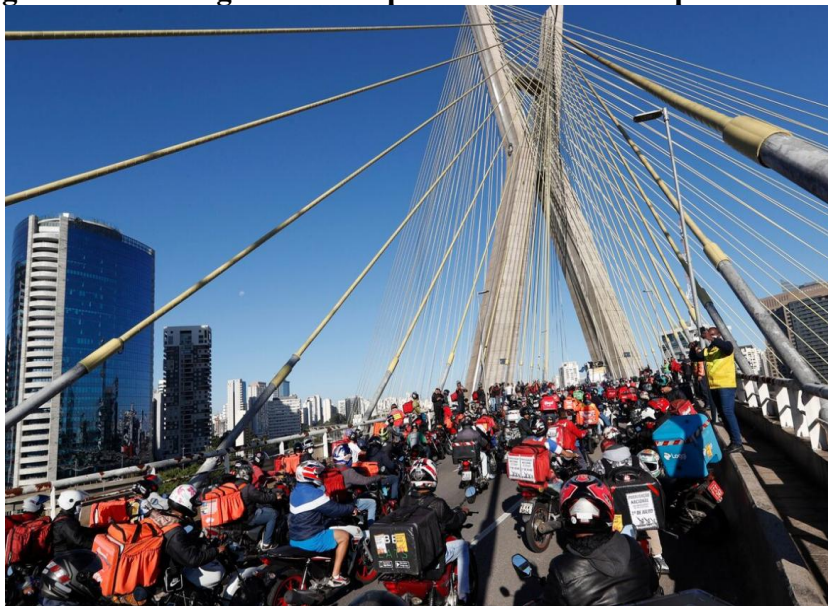
Fonte: Bruno Santos/*Folhapress*, 2020. Disponível em:  
<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/07/protesto-de-entregadores-comeca-com-cerca-de-1000-motoboys-na-marginal-pinheiros.shtml>

**Figura 81 – Manifestação dos entregadores de aplicativo II**



Fonte: Bruno Santos/*Folhapress*, 2020. Disponível em:  
<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/07/protesto-de-entregadores-comeca-com-cerca-de-1000-motoboys-na-marginal-pinheiros.shtml>

**Figura 82 – Entregadores de aplicativo fecharam a ponte estaiada**



Fonte: Alex Silva / *Estadão*, 2020. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/economia/em-dia-de-greve-motoboys-protestam-pelas-ruas-de-sp-aplicativos-dizem-que-operacao-segue-normal/>.

Outros exemplos de contrausos podem ser observados, como a pintura da frase “#PareOAbusoDePoder” em uma das pistas da ponte estaiada, realizada pelo coletivo cultural *Nós artistas* (Figura 83); as pichações visíveis nos pilares da ponte, que podem ser interpretadas como formas de expressão e comunicação com o Poder Público; ou ainda a ação do movimento *Juventude fogo no pavio*, que hasteou uma bandeira no topo de uma das pistas com a frase “Bolsonaro na cadeia. Sem anistia”. Ainda que mais dispersos e efêmeros, esses contrausos contribuem para reafirmar a ponte não apenas como dispositivo de distinção, mas espaço de contestação. Leite (2018, p. 56) assinala que o contrauso atua como instrumento de ampliação da visibilidade e de publicização do confronto e do desentendimento em relação à ordem normativa vigente.

Nesse sentido, a ponte deixa de ser apenas objeto de contemplação ou emblema de prestígio para assumir o papel de território de disputa, onde interesses antagônicos se cruzam e a “visibilidade” não é algo concedido, mas conquistado. Os contrausos, ao produzirem ruído, desorganizam a narrativa espetacular e reintroduzem o urbano como espaço de conflito, fazendo da ponte, ainda que por instantes, uma arena de luta simbólica e social.

**Figura 83 – # Pare o abuso de poder é pintado numa pista da ponte estaiada**



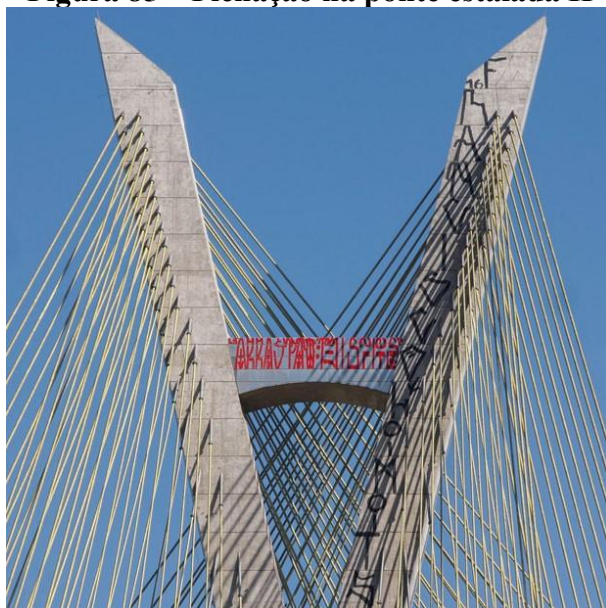
Fonte: Disponível em: [https://www.instagram.com/p/CzBr3WcuRGU/?utm\\_source=ig\\_web\\_button\\_share\\_sheet&igsh=ODdmZWVhMTFiMw==](https://www.instagram.com/p/CzBr3WcuRGU/?utm_source=ig_web_button_share_sheet&igsh=ODdmZWVhMTFiMw==).

**Figura 84 – Pichação na ponte estaiada**



Fonte: Marco Ambrósio/FramePhoto/Estadão Conteúdo, 2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/policia-de-sp-identifica-suspeitos-de-pichar-ponte-estaiada-centro-cultural-e-masp.ghtml>

**Figura 85 – Pichação na ponte estaiada II**



Fonte: Marco Ambrósio/FramePhoto/Estadão Conteúdo, 2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/08/ponte-estaiada-vira-alvo-de-pichadores-na-zona-sul-de-sao-paulo.html>

**Figura 86 – Manifestantes estendem faixa “Bolsonaro na cadeia. Sem anistia” na ponte estaiada**



Fonte: Ricardo Yamamoto, 2025. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/DHoJUPAxwnD/>

Ao longo deste subcapítulo, busquei demonstrar como a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira opera como um ícone urbano polifônico, cuja visibilidade é disputada por diferentes agentes sociais. A análise dos usos institucionais e regulares evidenciou como a ponte é instrumentalizada como ativo simbólico, integrando campanhas publicitárias, estratégias de valorização imobiliária e políticas de *city branding*. Em tais práticas, a ponte é promovida como

signo de modernidade e progresso, compondo uma narrativa oficial que projeta São Paulo como metrópole global.

No entanto, os contrausos – ou usos insurgentes – revelam que a visibilidade da ponte não é unívoca. Movimentos como o *Breque dos Apps* subvertem a monumentalidade da ponte ao reinscrevê-la como espaço de protesto, denúncia e instrumento de visibilidade política. Tais práticas desestabilizam o imaginário urbano construído pela publicidade e pelo poder público, revelando a tensão entre o projeto de cidade e a cidade vivida.

Com base nas contribuições de Leite (2007; 2018), foi possível compreender a ponte como um texto visual em disputa, em que se sobrepõem usos comunicacionais dominantes (usos regulares e institucionais) e insurgentes (contrausos), conforme o resumo visual apresentado no quadro 5. A ponte estaiada, portanto, não é apenas estrutura funcional para o mercado imobiliário, é campo de conflito simbólico, onde se expressam e se enfrentam diferentes modos de ver, viver e reivindicar a cidade.

**Tabela 5 – Usos e contrausos da ponte estaiada**

| <b>Dimensão</b>              | <b>Usos regulares e institucionais</b>                                                                       | <b>Contrausos</b>                                                       |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <b>agentes envolvidos</b>    | Estado, mercado (com destaque ao imobiliário e turismo) e mídias                                             | movimentos sociais, coletivos urbanos e manifestantes em geral          |
| <b>formas de uso</b>         | produção de campanhas publicitárias, valorização de imóveis, <i>city branding</i>                            | ocupações, protestos, bloqueios, performances urbanas e pichações       |
| <b>objetivos</b>             | agregar valor simbólico e econômico ao espaço e promover a imagem da cidade                                  | denunciar desigualdades; reivindicar direitos e disputar visibilidade   |
| <b>suporte de circulação</b> | <i>Rede Globo</i> , revistas de arquitetura, vídeos institucionais, anúncios imobiliários e guias turísticos | redes sociais e mídia alternativa                                       |
| <b>visualidade</b>           | monumentalidade e modernidade                                                                                | conflito, precarização e resistência                                    |
| <b>visibilidade</b>          | <i>estratégica</i> , espetacular e midiaticamente regulada                                                   | Tática, dissidente e provocada por enfrentamento e presença física      |
| <b>efeitos simbólicos</b>    | reforça o projeto de cidade global, atrai investimentos e homogeniza o espaço                                | expõe fissuras na narrativa oficial, e produz fricções no espaço urbano |

Fonte: Elaboração própria, com base em Leite (2007; 2018) e na análise de campo.

### 3.5 USO TURÍSTICO DA IMAGEM DA PONTE ESTAIADA

Como já discutido anteriormente, o espaço urbano é repleto de símbolos edificadas que são ressignificados e vendidos como atrativos turísticos e, assim, são transformados em cartões-postais e *souvenirs* para turistas. Dentre os símbolos edificadas, as pontes estaiadas receberam o *status* de símbolo turístico em diferentes territórios em que foram construídas, na medida em que reconfiguraram suas paisagens e gentrificaram o espaço.

Mas de que forma a ponte estaiada de São Paulo se relaciona com o turismo? De acordo com Cruz (2002, p. 109), o turismo é a única prática social que consome, fundamentalmente, o espaço, sendo esse consumo concretizado por meio da apropriação turística do território, especialmente por meio das formas de consumo simbólico, como a paisagem. Assim, neste último subitem do Capítulo 3, proponho discutir o uso turístico da imagem da ponte estaiada, com base em pesquisa bibliográfica, documental e em mídias visuais. O objetivo é descrever os usos turísticos dessa imagem e compreender as etapas de construção de sua representação como atrativo turístico. A análise abordará a apropriação da visualidade da ponte em *souvenirs* e em eventos da cidade, bem como a monetização de sua vista por parte de hotéis de luxo da região, que praticam uma tarifa diferenciada (e superior) para os apartamentos que oferecem “vista privilegiada” para a ponte estaiada (Figuras 97, 98 e 99).

Cabe destacar que, no subcapítulo anterior, o “uso turístico do espaço” não foi abordado no item 3.4.1 de forma intencional, justamente para que esta seção pudesse ser inteiramente dedicada às reflexões sobre o uso turístico da imagem da ponte estaiada. Essa escolha dialoga ainda com meu interesse pessoal, uma vez que o turismo é a minha área de formação e atuação acadêmica.

Afirmar que a atividade turística consiste na venda de uma particularidade do espaço não é nenhuma novidade. Contudo, é relevante observar que o turismo existe a partir da imagem; em virtude disto, as cidades foram transformadas em mercadorias visuais. Segundo Bignami (2002, p. 11), a imagem é essencial na decisão de compra do consumidor e um fator determinante no turismo.

De acordo com Pinto (2012, p. 557), a imagem do destino turístico ocupa uma posição privilegiada nas investigações sobre o turismo, principalmente por ser um objeto de interesse tanto do setor público, quanto do setor privado. Nesse sentido, configura-se como um ponto de convergência para estudos em diversas áreas, como *marketing*, administração de negócios, psicologia e economia.

Pinto (2012) afirma que desde a década de 1970, com o trabalho pioneiro de Hunt, intitulado *Image: a factor in tourism*, a formação da imagem do destino — também conhecida como *Tourism Destination Image* (TDI) — tem se consolidado como um dos temas frequentemente investigado no campo do turismo.

Tais investigações podem apresentar diferentes abordagens, já que a formação dessa imagem do destino envolve fontes bastante diversas, como televisão, folheteria oficial, cartões-postais e as redes sociais, por exemplo. Esse processo inclui não apenas a própria “natureza da imagem do destino”, mas os interesses relacionados ao seu gerenciamento. Ou seja, para além da “vocação” do destino, sua imagem projetada pode ser manipulada antes de chegar no turista.

Essa manipulação se dá pelos interesses do mercado e do Estado, ou melhor, pelos interesses que se desenham a partir dessa estreita relação do Estado com o mercado. Tal manipulação se materializa por meio do refinamento das técnicas do *marketing* na formação da imagem do destino, que, conforme aponta Buosi e Silva (2013), tem se mostrado uma ferramenta estratégica para fortalecer a competitividade dos destinos turísticos, já que a imagem do lugar é um elemento crucial para o êxito desses destinos.

É possível observar que, diante do acirramento da concorrência entre os destinos turísticos, o *marketing* tornou-se um componente fundamental na gestão tanto da atividade turística, quanto do próprio destino (Bornhorst; Ritchie; Sheehan, 2009 *apud* Buosi; Silva, 2013). Contudo, conforme aponta Ruschmann (2001), o *marketing* turístico ainda se centra em um enfoque promocional.

De acordo com Bignami (2002, p.15), a imagem do destino pode ser deliberadamente construída ou projetada por meio de estratégias de *marketing*. Uma campanha de promoção de destino bem estruturada tem o poder de transformar um produto novo e até então desconhecido em um item valorizado por um público específico, ao incorporar certas características simbólicas. Essa incorporação ocorre, principalmente, por meio da repetição de imagens em diversas mídias, como televisão, impresso e redes sociais, além de frases e *slogans* que atribuam ao produto (ou destino) determinados atributos.

A promoção da cidade de São Paulo como destino turístico apresenta um processo dinâmico e complexo, com inúmeras fontes e discursos, considerando a pluralidade cultural e extensão territorial do município. Contudo, é possível notar um consenso na imagem do destino, a de cidade “que não para”. Assim, a estratégia adotada na cidade de São Paulo foi utilizar imagens que transmitam a ideia de cidade do futuro, globalizada e tecnológica. Com esses referenciais simbólicos, as referências reais se materializam na *skyline* do centro Berrini e região da Av. Faria Lima, a São Paulo global.

Gunn (1989, p. 16) propõe que a imagem de um lugar se constrói em dois níveis distintos: orgânico e induzido. A imagem orgânica é formada a partir das informações obtidas de maneira espontânea, ou seja, do que se aprende sobre o destino, por meio da experiência cotidiana, da educação, da mídia não promocional ou de conversas informais. Trata-se de uma imagem inicial e não dirigida. Já a imagem induzida, por sua vez, é aquela deliberadamente construída por meio das estratégias de promoção turística, sendo resultado direto da atuação de agências, campanhas de *marketing* e outros meios institucionais de divulgação.

A partir de Gunn (1989), podemos observar que o processo de construção da imagem turística do destino (Figura 87) utiliza a imagem orgânica da cidade, que corresponde ao conjunto de informações sobre um destino que não foram intencionalmente direcionadas por ações de propaganda ou promoção, para elaborar a imagem induzida, que é montada para que o destino seja vendido para turistas, eventos, investidores e futuros residentes.

A imagem induzida é construída a partir de um retrato deliberado do destino, promovido por diversas organizações envolvidas com o turismo. Diferentemente da imagem orgânica, esse tipo de imagem é passível de controle (e manipulação). No caso da cidade de São Paulo, o apelo se dá pela ideia de cidade global, simbolizada por construções de vidro e aço, que facilmente pode ser confundida com paisagens de outras grandes metrópoles. Essa é uma estratégia comum do *city marketing*, que comumente resumem o destino em uma espacialidade da cidade com melhor infraestrutura urbana.

Nesse processo de construção simbólica, o Estado desempenha um papel central na legitimação e difusão dessa imagem induzida. Ele atua como agente curador da paisagem, ao eleger certos monumentos como símbolos turísticos do destino. Tais símbolos são amplamente divulgados em materiais promocionais, como guias turísticos oficiais, e ganham força nas redes sociais, por meio de estratégias de impulsionamento digital. De acordo com Sarlo (2014), esses guias produzem uma cidade imaginária para quem não a conhece. O impulsionamento e a repetição desses símbolos fazem com que o destino exista no imaginário coletivo.

Essa simplificação da paisagem por meio de símbolos turísticos é apropriada e continuamente recriada pelo mercado, que transforma tais imagens em mercadorias. Isso se expressa tanto na venda de *souvenirs* — nos quais os símbolos são capturados sob diferentes enquadramentos e impressos nos mais diversos suportes imagéticos —, quanto na comercialização da própria paisagem, por meio de mirantes, *rooftops*<sup>29</sup> e, especialmente, da cobrança de tarifas superiores em hotéis que oferecem apartamentos com “vista privilegiada”.

---

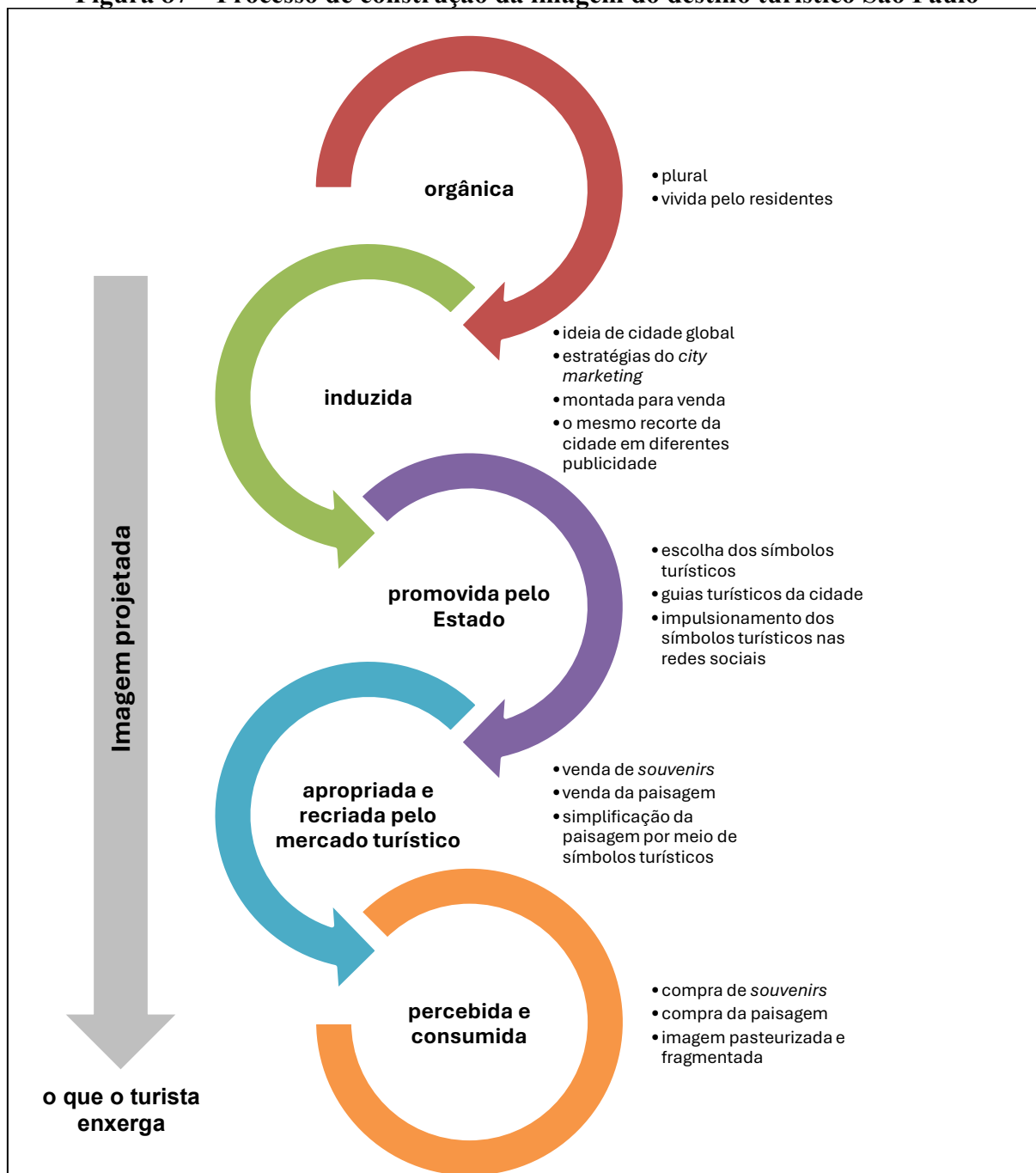
<sup>29</sup> Bar ou restaurante localizado no último pavimento de um edifício.

Em cidades litorâneas, esse valor simbólico costuma estar associado ao mar; no caso de São Paulo, à vista da ponte estaiada.

Vale enfatizar que a imagem projetada ao turista — aquela que sua vista alcança — corresponde apenas a uma fração da imagem total do destino. Embora essa representação visual desempenhe um papel central na construção do imaginário turístico, ela não contempla a complexidade da imagem orgânica, que emerge de vivências cotidianas, experiências locais e percepções dos próprios residentes. Frequentemente, os símbolos que compõem essa imagem orgânica não figuram nas folheterias e materiais promocionais, justamente por não se alinharem aos interesses do *marketing* urbano, ainda que sejam profundamente significativos para quem habita o território.

De acordo com Hack Neto e Gândara (2008, p. 4), imagem é compreendida como a soma das convicções, ideias e impressões que as pessoas formam sobre um lugar ou destino, o que reforça a concepção do destino turístico como um verdadeiro produto. O destino é produto, a cidade é mercadoria e o processo de construção da visualidade do destino reafirma estereótipos e interesses do Estado e do Mercado.

**Figura 87 – Processo de construção da imagem do destino turístico São Paulo**



Fonte: Elaboração própria, a partir de Gunn (1989) e Pinto (2012).

Nessa perspectiva, um suporte imagético como o cartão-postal, ao veicular uma imagem projetada, adquire relevância por sua capacidade de disciplinar o olhar sobre o destino. Ele funciona como instrumento de venda e produção de desejo, já que, no turismo, o produto é frequentemente adquirido com base em sua imagem.

No caso de São Paulo, entre os diversos símbolos turísticos, a ponte estaiada recebeu o título de cartão-postal ainda antes de sua inauguração, conferido pelos veículos de comunicação

como forma de legitimar sua presença no imaginário coletivo da cidade. Tornou-se, assim, um ícone da “cidade projetada”, resultado de uma narrativa urbana construída deliberadamente.

Essa imagem só se tornou possível devido ao deslocamento do centro econômico-financeiro da cidade de São Paulo do “Centro Velho” para o “Centro Avenida Paulista” até chegar no “Centro Berrini”. Este último começou a se formar nos anos 1990 e se fortaleceu nos anos 2000, impulsionado pela OUCAE. Financiada pelo mercado, a OUCAE reordenou o território, promoveu a valorização imobiliária da região e viabilizou a construção da ponte estaiada, novo marco visual e símbolo da São Paulo empresarial, global e verticalizada.

A partir daí, a visualidade da ponte passou a ser amplamente explorada. Sua imagem foi rapidamente captada, impressa, televisionada e difundida por diferentes meios e suportes imagéticos. Impulsionar essa representação visual tornou-se parte de um projeto em curso desde os anos 1990: o de “fazer nascer outra cidade”, associada à modernidade, ao progresso e à inserção competitiva no mercado global de cidades — como exemplificado pela capa da revista *VEJA São Paulo* de 13 de setembro de 1995 (Figura 3).

Essa lógica da cidade mercadoria, ao mesmo tempo em que pasteuriza a paisagem e a experiência urbana, compele as cidades a oferecer não somente suas semelhanças, mas suas singularidades — sejam elas geográficas, demográficas ou culturais. Sempre que possível, deve ser condensada em uma marca que a represente exclusivamente, como um logotipo: a baía do Rio de Janeiro ou de Nápoles, o *Rockefeller Center* e o *Empire State Building*, a catedral de *Notre Dame* e a *Torre Eiffel*, por exemplo (Sarlo, 2014, p. 183).

De acordo com Sarlo (2014, p. 183-184),

O logotipo não é a cidade, assim como o logotipo da *Nike* não são os tênis nem o da *Wilson* as raquetes. O logotipo é a síntese das referências reais e imaginárias que se depositam no nome da cidade como espaço turístico, entre as quais se escolhe uma não simplesmente por seu significado ou sua beleza, mas por sua celebridade (e, se essa celebridade não existe, é produzida). Semiose pura, o logotipo permite, como o signo, identificar e diferenciar; identificar por qualidades específicas, ou seja, identificar através da diferença. A cidade só chega a ser uma cidade turística se tem algo que se possa transformar em logotipo [...] Quer dizer que o logotipo não se elabora seguindo apenas as leis da produção de mercadorias, mas antes num entrecruzamento simbólico entre o real urbano e o imaginário urbano.

Em outras palavras, a cidade turística precisa ser “logotipável” e, por mais que o logotipo turístico de uma cidade não seja a cidade real, ele é uma representação simbólica e condensada, que carrega significados projetados com uma intencionalidade por parte do Estado e do Mercado. O logotipo é uma representação simbólica e condensada, que carrega significados projetados, uma imagem montada para a venda, que, por meio de elementos concretos, como edifícios, pontes e monumentos, constrói ideias e valores no imaginário

coletivo. Para a autora, uma cidade só se transforma em destino turístico quando consegue condensar sua identidade em uma imagem simbólica forte, um “logotipo”. Essa imagem sintetiza não apenas atributos reais, mas elementos imaginários, funcionando como um produto simbólico no mercado global do turismo.

Se analisarmos o “logotipo” de Sarlo (2014) sob as lentes da semiótica de Peirce (2005), podemos chamá-lo de “signo”, uma coisa que representa uma outra coisa: seu objeto. O signo só pode funcionar como tal se carregar esse poder de representar, substituir uma coisa diferente dele, já que o signo não é o objeto. Ele apenas está no lugar do objeto (Santaella, 1983, p. 12). A cidade de São Paulo é o objeto e a ponte estaiada é o signo que a representa.

Sob as lentes de Lynch (2011), por sua vez, podemos analisar a ponte como um *Landmark* (marco), elemento visual marcante, facilmente reconhecível. O autor propõe que a imagem da cidade é construída pelas pessoas com base em como elas percebem e organizam mentalmente o espaço urbano. Para o autor, a cidade, é apreendida em sua dimensão vivida e funcional, priorizando a clareza, a coerência e a legibilidade como qualidades desejáveis da paisagem urbana.

Contudo, no contexto contemporâneo de mercantilização dos espaços e de crescente competição entre cidades por turistas, investimento e mais visibilidade, a imagem urbana passa a ser construída estrategicamente, orientada por lógicas de mercado. A cidade turística, nessa lógica, transforma-se em produto simbólico, cuja imagem precisa ser “[...] reduzida a uma marca que remeta só a ela, como um logotipo” (Sarlo, 2014, p. 183). Essa redução icônica opera por meio da seleção e da amplificação de signos culturais, naturais ou arquitetônicos, convertendo a cidade em marca consumível, o que justifica o uso da imagem da ponte numa repetição contínua em distintos suportes imagéticos.

Essa transição do urbano vivido para o urbano consumido pode ser mais bem compreendida à luz da teoria de Pierre Bourdieu (1989), especialmente no que se refere ao funcionamento do campo turístico como espaço de disputas simbólicas. Dentro desse campo, as cidades competem não apenas por fluxos econômicos, mas, sobretudo, por capital simbólico, isto é, por reconhecimento, prestígio e visibilidade.

O logotipo, signo ou *landmark* (Sarlo, 2014; Peirce, 2005; Lynch, 2011) da cidade funciona, portanto, como uma estratégia de distinção simbólica, que busca destacar o destino turístico no imaginário coletivo global, convertendo elementos do espaço urbano em elementos distintivos de valor cultural e econômico.

Essa imagem logotipada, ainda que baseada em elementos reais, é fruto de um processo de produção simbólica, que seleciona, hierarquiza e exclui elementos urbanos visando à sua atratividade turística.

Se, para Lynch (2011), a imagem da cidade emerge da experiência direta e tem função de orientação, para Bourdieu (1989) – e para a lógica do turismo contemporâneo –, a imagem é uma construção discursiva e simbólica, articulada por agentes interessados (Estado, mídia, Mercado), que buscam posicionar a cidade como distinta e desejável. Assim, a imagem de uma cidade turística torna-se uma representação socialmente construída, negociada e manipulada em um campo específico em que operam diferentes formas de capital — econômico, social, cultural e simbólico.

Nessa construção, é importante observar que os meios de comunicação têm exercido influência notável no processo de formação das imagens nas sociedades pós-modernas ou globalizadas. Nesse sentido, quando os telejornais da Rede Globo transmitem a imagem da ponte estaiada, por exemplo, a repetição visual reforça sua associação simbólica à cidade de São Paulo, contribuindo para sua legitimação como cartão-postal. A incorporação de tradições e símbolos se sustenta, em grande parte, nesse uso reiterado no cotidiano midiático, como no caso dos telejornais, que naturalizam e consolidam determinados marcos visuais como representações oficiais da cidade.

Bourdieu (1997, p. 23) alerta que “[...] a televisão tem uma espécie de monopólio de fato sobre a formação das cabeças de uma parcela muito importante da população”. Segundo o autor, como autoridade investida de capital simbólico, a televisão exerce um poder considerável sobre a construção do senso comum, trazendo consigo riscos políticos decorrentes de seu uso ordinário e aparentemente neutro. Nesse contexto, Bourdieu (1997) destaca a capacidade da imagem televisiva de produzir o chamado “efeito de real”: ela não apenas “faz ver”, mas leva o público a “crer” naquilo que mostra. Ou seja, a televisão atua simultaneamente como dispositivo de visibilidade e de legitimação simbólica.

Bourdieu (1997) problematiza o poder da televisão não apenas como meio de informação, mas como instrumento de produção e controle simbólico, com forte capacidade de moldar percepções e opiniões — muitas vezes, sem que o público perceba que está sendo influenciado.

De maneira complementar, Bignami (2002, p. 31), afirma que o grande poder dos meios de comunicação, como a televisão, está na sua credibilidade e em seu alcance. Uma mensagem divulgada pela imprensa ou pela televisão pode alcançar milhares de lares, atingindo milhões de pessoas que recebem e acreditam na mesma mensagem. No entanto, é importante relativizar

essa perspectiva, considerando as transformações ocorridas nas últimas décadas. O surgimento da internet, das mídias sociais e das plataformas digitais descentralizou a produção e a circulação de conteúdos, ampliando a autonomia interpretativa dos sujeitos e promovendo um ambiente comunicacional mais fragmentado, interativo e polifônico. Nesse novo cenário, o alcance das mensagens ainda é significativo, mas sua recepção se dá de forma menos homogênea e mais sujeita a disputas de sentidos.

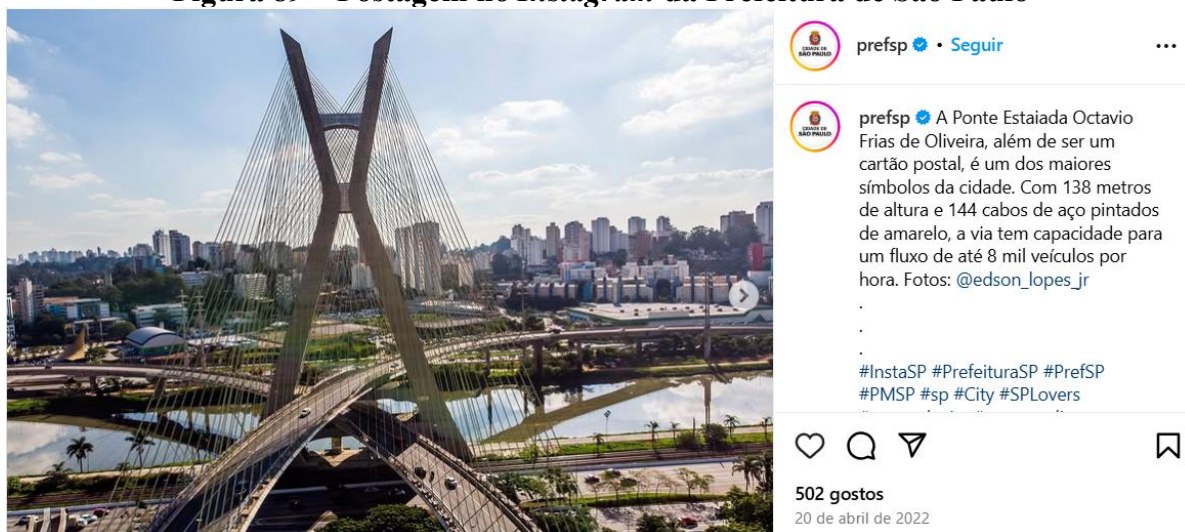
No caso da ponte estaiada, a *Rede Globo* não foi a única responsável pela promoção da sua imagem, a ponto de transformá-la em um ícone da cidade. Além da televisão, a imagem da ponte foi e segue sendo veiculada em diferentes mídias e nos mais diferentes suportes imagéticos. O Estado, por meio dos órgãos oficiais de turismo da cidade de São Paulo, a Secretaria Municipal de Turismo (SMTur), e a São Paulo Turismo (SPTuris), empresa de turismo e eventos da cidade, também contribuíram para esse processo, usando a imagem da ponte estaiada no guia turístico oficial da cidade (Figura 88), além das postagens em redes sociais digitais, por exemplo (Figuras 89, 90 e 91).

**Figura 88 – Guia turístico da cidade de São Paulo**



Fonte: Secretaria Municipal de Turismo da cidade de São Paulo. Disponível em:  
<https://cidadedesaopaulo.com/mapas-e-guias/>

**Figura 89 – Postagem no *Instagram* da Prefeitura de São Paulo**



Fonte: Prefeitura de São Paulo. Disponível em:  
[https://www.instagram.com/prefsp/p/CckuJ9OrMBY/?img\\_index=1](https://www.instagram.com/prefsp/p/CckuJ9OrMBY/?img_index=1)

**Figura 90 – Postagem no *Instagram* da SMTur**



Fonte: Disponível em: [https://www.instagram.com/p/C4\\_crN6PF0R/?img\\_index=1](https://www.instagram.com/p/C4_crN6PF0R/?img_index=1). Acesso em: 8 jun. 2024.

**Figura 91 – Postagem no Instagram da Turistech Hub<sup>30</sup>**



Fonte: Disponível em: [https://www.instagram.com/p/C4vZD6sOLhi/?utm\\_source=ig\\_web\\_button\\_share\\_sheet&img\\_index=1](https://www.instagram.com/p/C4vZD6sOLhi/?utm_source=ig_web_button_share_sheet&img_index=1). Acesso em: 8 jun. 2024.

A apropriação simbólica da ponte estaiada como imagem da cidade pode ser compreendida, à luz de Bourdieu (1989), como parte de uma disputa pela imposição de uma visão legítima do espaço urbano. O autor aponta que há uma:

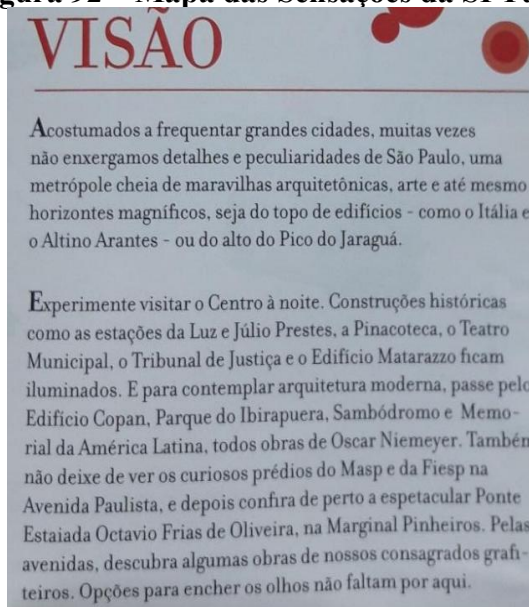
[...] luta simbólica pela produção do senso comum ou, mais precisamente, pelo monopólio da nomeação legítima como imposição oficial - isto é, explícita e pública - da visão legítima do mundo social, os agentes investem o capital simbólico que adquiriram nas lutas anteriores e sobretudo todo o poder que detêm sobre as taxinomias instituídas, como os títulos. (Bourdieu, 1989, p. 146).

Na perspectiva de Bourdieu (1989), há uma luta simbólica entre grupos sociais para impor sua visão de mundo como a “legítima” ou verdadeira. Por isso, a *Rede Globo* e o Estado, por meio dos órgãos oficiais de turismo, compactuam e usam o capital simbólico que já possuem para influenciar o senso comum e controlar a forma como objetos urbanos são nomeadas e classificadas por meio da imagem. Usar a imagem da ponte nesses materiais promocionais da cidade é definir o que merece ser lembrado e como o espaço urbano deve contar a história da cidade. Nomear algo de forma legítima é um ato de poder — e quem pode fazer isso, molda o modo como a sociedade constrói o imaginário coletivo.

<sup>30</sup> Empresa privada que atua na promoção da inovação em turismo, com foco em competitividade e sustentabilidade.

Vale destacar que a promoção da ponte estaiada nos materiais oficiais de turismo da cidade não são recentes. Durante minha pesquisa de mestrado (Ribeiro, 2017), identifiquei um material intitulado *Mapa das sensações*, de 2012, que objetiva propor um novo olhar sobre a cidade de São Paulo, revelando suas diversas nuances, por meio dos sentidos e com base em indicação popular, em que a imagem da ponte já era tratada como “espetacular” (Figura 92).

**Figura 92 – Mapa das Sensações da SPTuris**



Fonte: SPTuris, 2012.

Além desses materiais promocionais da cidade, por meio de pesquisa em *sites* de busca, identifiquei também formas de apropriação da imagem da ponte estaiada pelo mercado turístico, tais como: i) sua representação em *souvenirs* — como ímãs, canecas e quebra-cabeças (Figura 93); e ii) seu uso na promoção de eventos (Figuras 94 e 95). Esses exemplos ilustram o processo de “souvenirização da paisagem urbana”, no qual a ponte é estetizada, condensada e reproduzida em objetos que funcionam como extensões materiais da experiência turística. A ponte opera como signo, que sintetiza a cidade de São Paulo e se torna facilmente reconhecível e consumível.

Ao circular em *souvenirs* e peças promocionais, a imagem da ponte é reiterada e reforçada como símbolo oficial da cidade, substituindo — ou ofuscando — outras imagens possíveis. Tal processo revela como a lógica do consumo influencia diretamente a maneira como a cidade se representa e é representada, guiando o olhar do turista e moldando sua percepção por meio de objetos, narrativas visuais e estratégias comunicacionais.

**Figura 93 – *Souvenirs* da ponte estaiada**



Fonte: *E-commerce* Mercado Livre, 2024.

Como materialização da imagem projetada e manipulada da cidade, além dos *souvenirs*, destacam-se dois eventos específicos: a Marcha para Jesus 2024 (Figura 94), que teve como ponto de concentração a Estação da Luz, no centro de São Paulo, com destino à Praça Heróis da Força Expedicionária Brasileira (FEB), na zona norte; e o XXI Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo (ANPTUR 2024) (Figura 95), realizado na Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP), localizada na zona leste da capital. À primeira vista, ambos os eventos não possuem relação direta com a ponte estaiada. No entanto, a comunicação visual utilizada para sua promoção incorporou a imagem da ponte, evidenciando sua força simbólica como elemento amplamente reconhecido e legitimado da cidade. Sua presença nessas peças promocionais, — mesmo desvinculada do território físico onde os eventos ocorrem — reforça seu papel como “logotipo”, “signo” e “marco” de São Paulo.

**Figura 94 – Propaganda da 32ª Edição da Marcha para Jesus 2024**



Fonte: Disponível em: <https://www.instagram.com/p/C7jqMSSO2I2/>.

**Figura 95 – ANPTUR 2024**

Fonte: ANPTUR. Disponível em: <https://www.anptur.org.br/seminario/2024/>

A partir dos diferentes usos da imagem da ponte, os sujeitos inseridos no senso comum tendem a aceitar e interiorizar essa representação, profundamente influenciado pelos meios de comunicação, que exercem uma influência notável no processo de formação de imagens nas sociedades pós-modernas ou globalizadas. Esses, por sua vez, como já discutido, atuam na padronização das ideias e na criação de consensos (Bignami, 2002, p. 20).

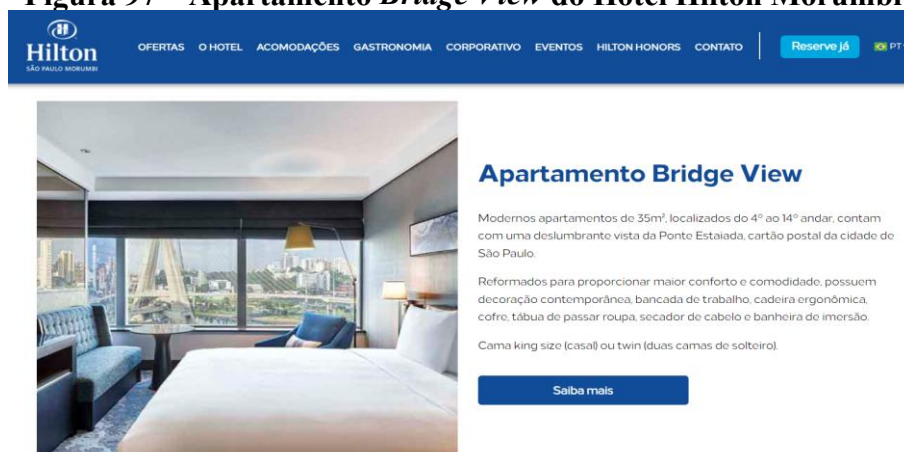
Um exemplo concreto dessa aceitação e interiorização da ponte estaiada como símbolo da cidade de São Paulo pode ser observado nas 297 avaliações publicadas no *site TripAdvisor* entre janeiro de 2012 e julho de 2021. A partir de uma análise quantitativa das palavras utilizadas nas avaliações da ponte como atrativo turístico, constatei que os termos “ponte”, “São Paulo”, “bonita” e “construção” foram mencionados 341, 280, 274 e 213 vezes, respectivamente. Essas são as palavras com maior frequência no *corpus* analisado, conforme indicado na Tabela 6 e representado visualmente na Figura 96.

**Tabela 6 – Palavras mais usadas nas avaliações da ponte no *TripAdvisor* (2012-2021)**

| Palavra            | Frequência |
|--------------------|------------|
| Ponte              | 341        |
| sao_paulo          | 280        |
| bonita             | 274        |
| construcao         | 213        |
| nao                | 141        |
| marginal_pinheiros | 140        |
| cidade             | 121        |
| mais               | 112        |
| cartao postal      | 99         |
| ponte_estaiada     | 89         |
| noite              | 72         |
| visual             | 64         |
| fotos              | 47         |
| transito           | 46         |
| visitar            | 40         |
| Iluminada          | 39         |

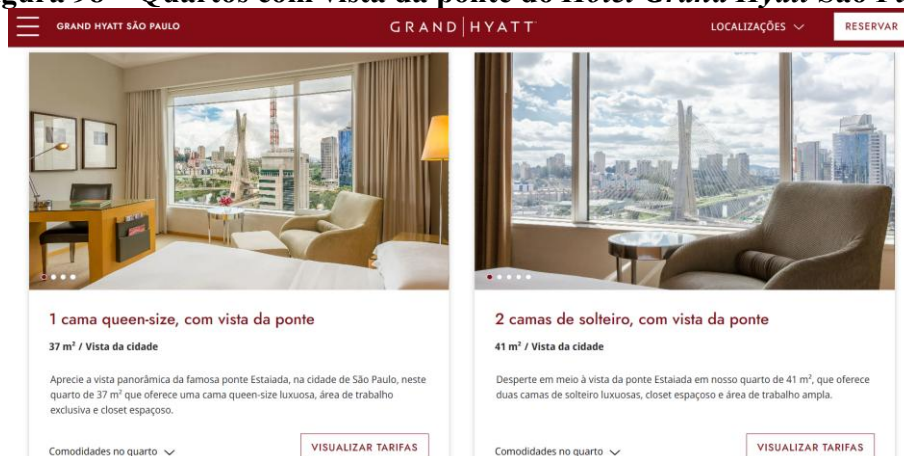


**Figura 97 – Apartamento *Bridge View* do Hotel Hilton Morumbi**



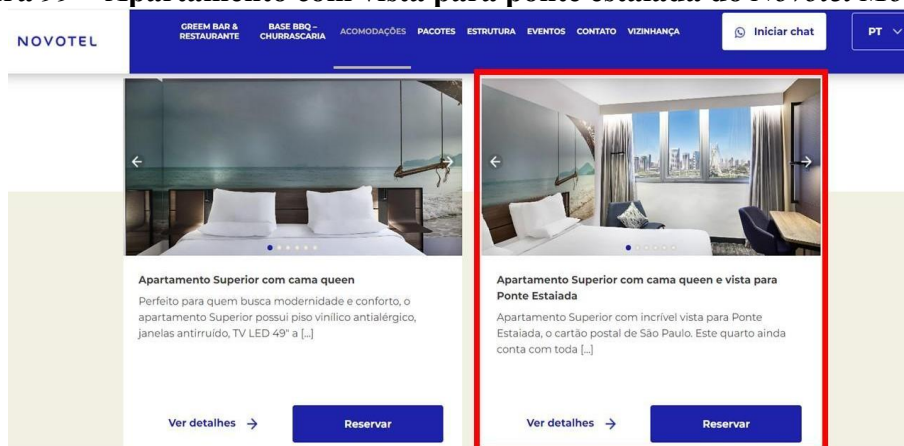
Fonte: Disponível em: <https://hiltonspmorumbi.com.br/acomodacoes/>. Acesso em: 6 out. 2023.

**Figura 98 – Quartos com vista da ponte do *Hotel Grand Hyatt São Paulo***



Fonte: Disponível em: <https://www.hyatt.com/grand-hyatt/pt-PT/saogh-grand-hyatt-sao-paulo/rooms>. Acesso em: 6 out. 2023.

**Figura 99 – Apartamento com vista para ponte estaiada do *Novotel Morumbi***



Fonte: Disponível em: <http://www.novotelmorumbi.com/acomodacoes/>. Acesso em: 6 out. 2023.

Tabela 7 – Hotéis com tarifas superiores com “vista para a ponte”

| Apartamento da mesma categoria no Meio de Hospedagem (MH). Tarifa casal com café da manhã. | Hilton                                   |                                                                 |                                                     | Grand Hyatt             |                                              |                                                     | Novotel Morumbi                     |                                                                   |                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
|                                                                                            | Quarto Premium - 1 cama <i>king-size</i> | Quarto Premium com vista para a ponte - 1 cama <i>king-size</i> | Aumento da tarifa do MH com vista para a ponte em % | 1 cama <i>king-size</i> | 1 cama <i>king-size</i> , com vista da ponte | Aumento da tarifa do MH com vista para a ponte em % | Apto Superior com cama <i>queen</i> | Apto Superior com cama <i>queen</i> e vista para a ponte estaiada | Aumento da tarifa do MH com vista para a ponte em % |
| 1 diária de 3 para 4 de maio (sáb-dom)                                                     | R\$ 1.702,00                             | R\$ 2.115,00                                                    | 24.26%                                              | R\$ 1.570,00            | R\$ 2.041,00                                 | 30.00%                                              | R\$ 1.090,00                        | R\$ 1.390,00                                                      | 27.52%                                              |
| 1 diária de 5 para 6 de maio (seg-ter)                                                     | R\$ 3.429,00                             | R\$ 3.524,00                                                    | 2.77%                                               | R\$ 2.824,00            | R\$ 3.157,00                                 | 11.79%                                              | R\$ 880,00                          | R\$ 1.090,00                                                      | 23.86%                                              |

Fonte: Elaboração própria, 2025.

A imagem projetada da ponte estaiada é resultado de uma relação estreita entre diferentes agentes que operam na produção simbólica da cidade. O Estado promoveu sua construção, por meio da venda de CEPACs para o mercado e, posteriormente, passou a utilizá-la como símbolo de modernidade e desenvolvimento urbano nas campanhas institucionais. A mídia impulsionou essa representação ao inserir a ponte em aberturas de novelas, reportagens, telejornais e peças publicitárias, reforçando seu *status* de cartão-postal da cidade de São Paulo. Por fim, o mercado turístico se apropriou dessa imagem, a ponto de monetizar sua vista, como evidenciado nas tarifas diferenciadas de hotéis que oferecem visão direta para a ponte.

A Tabela 7 compara os valores das tarifas em três hotéis localizados nas imediações da ponte estaiada (*Hilton*, *Grand Hyatt* e *Novotel Morumbi*), considerando quartos da mesma categoria, com a única diferença sendo a vista para a ponte. Para obtenção dos dados, as cotações foram realizadas nos sites dos referidos hotéis simulando a reserva de apartamento para casal com café da manhã. Com intuito de identificar o quanto a vista encarece a hospedagem em diferentes dias e hotéis, realizei duas simulações de reserva em cada hotel, uma para 1 diária de 3 para 4 de maio de 2025 (sáb-dom) e outra de 5 para 6 de maio de 2025 (seg-ter).

No hotel *Hilton Morumbi* é possível observar que de sábado para domingo (alta demanda de lazer), a tarifa com vista para a ponte é 24,26% superior quando comparado a uma habitação da mesma categoria, mas sem a vista para a ponte. Já de segunda para terça (demanda de viagem corporativa), a diferença do quarto com vista para a ponte é 2,77% mais caro que o sem vista, o que pode indicar menor valorização simbólica da vista para turistas que viajam à negócios.

No *Grand Hyatt* a diferença é mais acentuada no fim de semana (30%), sugerindo forte valorização da vista no turismo de lazer. Durante a semana, a diferença ainda é expressiva (11,79%), mostrando que mesmo no turismo de negócios, a vista é um diferencial. Já o *Novotel Morumbi* apresenta aumentos significativos em ambos os períodos (27,52% no fim de semana e 23,86% durante a semana), o que evidencia certa padronização da monetização da paisagem neste hotel em questão.

Esses dados demonstram que a imagem da ponte estaiada foi convertida em valor econômico direto, precificando a paisagem. Mesmo entre quartos com as mesmas comodidades, a visualidade deste cartão-postal altera significativamente o valor da diária, confirmando que i) a imagem da cidade, quando transformada em símbolo reconhecível, é capitalizável; ii) a

paisagem torna-se mercadoria; iii) há um deslocamento do valor funcional da hospedagem para o seu valor simbólico/estético; e iv) o turismo contribui para a fetichização do espaço, onde o “cenário” se sobrepõe à experiência e a forma se sobrepõe à função.

A análise comparativa das tarifas praticadas por estes três hotéis na região da ponte estaiada evidencia a monetização da paisagem urbana como diferencial competitivo. Os dados mostram variações de até 30% no valor das diárias entre quartos da mesma categoria e para o mesmo período, atribuídas exclusivamente à presença da vista para a ponte. Tal prática reforça a noção de que a imagem urbana se transforma em mercadoria, sendo precificada com base em seu valor simbólico e midiático. A ponte, nesse contexto, opera como um signo turístico visualmente fetichizado, cuja presença nas janelas envidraçadas justifica tarifas superiores.

Mesmo diante da presença da FRP em seu entorno imediato, a imagem da ponte se impõe sobre o território, justamente por conta de sua projeção midiática. A forma como percebemos a ponte estaiada é resultado de uma colaboração entre múltiplos agentes envolvidos na produção da imagem da cidade. O poder público, ao construir a obra, passou a utilizá-la como símbolo de progresso urbano em materiais institucionais e campanhas de *marketing*. Os meios de comunicação amplificaram essa representação, incorporando a ponte em aberturas de novelas, telejornais, programas de entretenimento e anúncios publicitários — consolidando seu lugar como ícone visual de São Paulo. O setor de turismo, por sua vez, capitalizou esse imaginário, comercializando a vista como um ativo valorizado.

Esse processo revela como a imagem urbana é disputada, nutrida e convertida em valor econômico, conforme a lógica do “capital simbólico territorial”, em que o valor de determinados lugares transcende seu uso funcional, passando a operar como um bem simbólico e comercial. A paisagem, nesse caso, torna-se não apenas algo a ser contemplado, mas algo a ser vendido.

Por fim, posso afirmar que a cobrança de tarifas superiores por quartos com “vista para a ponte estaiada” revela um processo de valorização simbólica da paisagem urbana, um processo no qual a ponte se tornou um ativo comercial, passível de precificação. Esse fenômeno se insere no que Sharon Zukin (1995) denomina de “paisagens de poder”, em que a paisagem é espetacularizada e passa a ser moldada não apenas por necessidades funcionais, mas por valores culturais e estéticos que atendem aos interesses do mercado. A ponte, nesse contexto, não é apenas um equipamento de infraestrutura urbana, mas se converte em elemento visual que representa a cidade, cujo valor é explorado economicamente por diferentes agentes.

Para David Harvey (2005), isso exemplifica a mercantilização do espaço urbano, em que o valor de uso cede lugar ao valor de troca simbólico, orientado pelas lógicas do consumo e do espetáculo, o que ele denomina como “paisagem do capital”. Tal processo também pode ser lido à luz dos capitais de Bourdieu (2023), em que gosto e a apreciação da paisagem funcionam como marcadores de distinção e sofisticação, numa espécie de “capital estético”, um desdobramento do capital simbólico. Assim, ao se transformar em paisagem desejável, a ponte estaiada não apenas compõe a imagem projetada, mas redefine o valor dos espaços ao seu redor, influenciando diretamente as estratégias de precificação e posicionamento de mercado no setor hoteleiro.

#### 4 SÍMBOLO DE QUEM? OS “CONTRA-USUÁRIOS” DA PONTE ESTAIADA

[...] Quase todas as cidades têm um departamento de trânsito e dados precisos sobre quantos carros circulam por suas principais artérias, enquanto departamentos para “pedestres e para a vida na cidade” são quase desconhecidos, assim como a contagem de pessoa. (Gehl; Svarre, 2018, p. 13).

A partir da provocação proposta por Gehl e Svarre (2018), este capítulo se debruça sobre aquilo que as estatísticas urbanas muitas vezes deixam de lado: os corpos que caminham, suas trajetórias, estratégias e resistências cotidianas. Enquanto veículos são sistematicamente contados, monitorados e planejados, os pedestres permanecem, na maioria das vezes, ausentes dos mapas, gráficos e políticas públicas. A ausência de dados, porém, não implica ausência de presença — muito pelo contrário: ela revela uma invisibilidade construída, uma lógica urbana que privilegia a fluidez dos automóveis em detrimento da mobilidade humana.

Neste quarto e último capítulo, proponho uma aproximação à cidade vivida “de perto e de dentro” (Magnani, 2002), por meio de uma pesquisa de observação com elementos etnográficos, voltada a um contrauso específico da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira: o deslocamento de pedestres e ciclistas. Mesmo sem infraestrutura adequada — como calçadas ou ciclovias —, sujeitos atravessam a ponte diariamente, desafiando as regras instituídas de mobilidade e revelando práticas cotidianas que reconfiguram o espaço urbano.

Interessa-me observar esses contrausuários, definidos por D’Andrea (2022), como sujeitos periféricos que subvertem os usos normativos do espaço, movimentando-se pela cidade com seus próprios sentidos de urgência, necessidade ou resistência. Lançar-se entre os automóveis na avenida Magalhães de Castro e na Marginal Pinheiros para alcançar o outro lado do rio, a pé ou de bicicleta, não é apenas uma ação funcional — é uma prática social que expõe desigualdades, disputas e modos alternativos de habitar a cidade. Afinal, como sugere Gehl (2015), “[...] há muito mais em caminhar do que apenas andar”. O caminhar pode expressar ritmos, afetos, exclusões e reivindicações.

Esses gestos de travessia, embora muitas vezes silenciosos, não são desprovidos de força crítica. Como aponta Leite (2007), o contrauso não precisa ser violento ou explícito. Ele pode ser silencioso, cotidiano, mas carrega uma potência crítica. A potência está justamente na persistência: cada passo desses sujeitos desafia a invisibilidade urbana e reconfigura, ainda que temporariamente, os sentidos e funções dos espaços planejados exclusivamente para veículos.

A ponte estaiada foi concebida como uma solução de mobilidade voltada à fluidez do trânsito automotivo, desconsiderando os sujeitos que não possuem veículos. Trata-se de uma ausência recorrente nas políticas urbanas, que naturalizam a exclusão daqueles que não circulam motorizados. Ao examinar os contrausos cotidianos da ponte, por meio de observação empírica, busco responder à seguinte pergunta: mesmo sendo proibido o tráfego de pedestres, qual é o fluxo real de pessoas que a utilizam a pé ou de bicicleta?

Para responder a essa questão, o capítulo está organizado em três partes. No primeiro tópico, desenvolvo uma breve discussão teórico-metodológica sobre a pesquisa de observação com elementos etnográficos, com base na literatura antropológica. Em seguida, na segunda parte, compartilho apreensões de campo realizadas na FRP, com foco na descrição de cenários, atores e regras locais (Magnani *et al.*, 2023). Por fim, na terceira parte, apresento uma observação a partir de um ponto fixo — o entorno do ponto de ônibus da Avenida Magalhães de Castro, nº 5.500 —, uma área de visão privilegiada para acompanhar o fluxo de pedestres que cruzam a Marginal Pinheiros e acessam a ponte estaiada, compondo, assim, trajetórias que desafiam os limites normativos do espaço urbano planejado.

#### 4.1 ENTRE OBSERVAR E ANALISAR: UMA PESQUISA COM ELEMENTOS ETNOGRÁFICOS

Gilberto Velho (2013, p. 18) afirma que “[...] não há sociedade que escape da sina da complexidade”. Essa constatação, aliada à crítica de Magnani (2002, p. 18) às abordagens que privilegiam uma perspectiva “de fora e de longe” dos fenômenos urbanos, evidencia a necessidade de um olhar que se constrói “de perto e de dentro”. Tal abordagem se mostra imprescindível para compreender a dinâmica social e espacial da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira. Após examinar o objeto de estudo a partir dos polos Político e Jurídico e da Imagem e Turismo, faz-se necessário aprofundar sua leitura a partir da experiência cotidiana no espaço urbano.

Nesse sentido, adoto neste capítulo a pesquisa de observação com elementos etnográficos como recurso metodológico, fundamentando-me nas contribuições da antropologia urbana. Em contato com as pesquisas de Peirano (2006, p. 53), pude observar que a antropologia não se resume a um objeto, ela se interessa pela diferença. Inclusive, Magnani (2002, p. 16) ressalta, ainda, a importância da exterioridade do pesquisador em relação ao

objeto, sendo a “distância” uma condição para a análise antropológica. O pesquisador deve, como propõe Velho (2013, p. 23), “estranhar e relativizar” seu objeto.

Gomes (2013, p. 117) complementa essa perspectiva ao afirmar que toda observação pressupõe distância. A distância é uma questão de posição. A posição é uma questão de lugar no espaço. Nesta etapa da pesquisa, minha posição é a de pesquisador-observador. Como afirmam os versos da canção *Expresso da meia-noite*, dos Racionais MC's, “[...] só quem é de lá sabe o que acontece”. E eu não sou de lá. Apesar dos contatos anteriores com o território, continuo sendo o estrangeiro, o pesquisador, o “moço da universidade”, que, inclusive, já foi confundido com um policial civil durante a pesquisa de mestrado. Observo e analiso o “lá” a partir das ferramentas metodológicas e referenciais teóricos que disponho “aqui”.

Retornar ao Real Parque após seis anos para realizar uma pesquisa de observação foi um exercício de cuidado com o olhar e com o registro, sobretudo por meio da fotografia. Em várias ocasiões, ao caminhar pelas ruas da FRP, sozinho ou acompanhado, senti o desejo de fotografar cenas que ilustrariam o que escrevo. No entanto, é preciso lembrar que, assim como atrai, a câmera também pode ser percebida como uma forma de violência simbólica.

Gomes (2013, p. 13) observa que há pessoas que buscam o olhar da câmera, outras que o ignoram, e algumas que reagem com hostilidade diante da possibilidade de exposição. Por essa razão, em situações nas quais julguei inapropriado fotografar — considerando, inclusive, minha própria segurança —, optei por descrever a cena observada na pesquisa de campo ou recorrer a imagens do *Google Earth*.

Esse olhar que lanço sobre o território não é um olhar qualquer, é treinado, sistematizado, aberto ao imprevisto e ao cotidiano. Trata-se de um olhar etnográfico, um estranhamento ativo, fundamental para a análise dos espaços urbanos. É por meio do olhar que identifico cenários, atores e regras. Para Magnani (2008, p. 37), essa observação de campo é uma:

Caminhada sistemática, mas não exaustiva. A recomendação era deixar-se impregnar pelos estímulos sensoriais durante o percurso. Devia estar atento principalmente à materialidade da paisagem: relação entre espaços vazios e construídos, disposição das edificações e equipamentos, escala, volumetria, ruídos, cores, cheiros. Não se tratava de buscar o inusitado, o inesperado, mas ao contrário, o reiterativo, o padrão, a norma. [...] Ao pesquisador cabe identificar tais regras. [...] Para evitar a dispersão do olhar sujeito a uma multiplicidade de estímulos durante a caminhada, propôs-se o seguinte esquema destinado a dirigir e organizar, desde o início, a observação: cenário/atores/script ou regras. [...] Isso porque etnografia não é mera descrição ou recolha de dados a serem posteriormente trabalhado [...] (Magnani, 2008, p. 37).

Os dados produzidos pela observação serão aqui tratados como material etnográfico. As teorias convocadas servirão à interpretação do território, a partir de *insights* surgidos no campo, sem abdicar do rigor metodológico e do planejamento prévio que caracteriza a etnografia, como a construção de objetivos antes do ir a campo e a consulta a bibliografia já publicada (Magnani *et al.*, 2023, p. 63-64).

Clifford Geertz (2008, p. 8) compara o fazer etnográfico ao desafio de decifrar um manuscrito esmaecido e ambíguo, composto por fragmentos de comportamentos modelados, repletos de lacunas e incoerências. Fonseca (2004, p. 7) complementa essa perspectiva ao afirmar que:

Este método de reunir partículas [...] requer do pesquisador boa dose de paciência (para registrar tantas coisas aparentemente inúteis) e coragem (para construir modelos lindamente equilibrados a partir de fragmentos da vida social minada de contradições e ambivalências). Indo além das falas, apostando na observação das práticas sociais, nossa abordagem apoia-se menos na linguagem normativa dos ritos do que na lógica informal da vida cotidiana inscrita no fluxo de comportamentos.

O exercício etnográfico requer paciência e atenção em seus dois tempos, no campo (observação) e na escrita do campo (análise). A etnografia se faz num duplo momento. Observar e analisar nem sempre ocorrem simultaneamente; alguns eventos só fazem sentido depois, se analisados com outros sujeitos e regras. Por isso, o uso do caderno de campo — ou, em meu caso, frequentemente, o bloco de notas do celular — é essencial para o registro discreto e ágil das impressões.

Magnani (2002, p. 17) enfatiza que o método etnográfico não se confunde com uma técnica específica, mas consiste em uma forma de aproximação e compreensão do objeto de pesquisa, flexível e responsiva às condições do campo, “[...] ele é antes um modo de acercamento e apreensão do que um conjunto de procedimentos”.

Strathern (2014, p. 350) argumenta que o momento etnográfico é uma relação, semelhante a um signo linguístico que une significante e significado. Pode-se dizer que o momento etnográfico exemplifica uma relação que combina o que é compreendido (analisado durante a observação) com a necessidade de expandir (o que é observado durante a análise).

Outro aspecto relevante do exercício etnográfico, conforme proposto por Magnani *et al.* (2023, p. 111-112), diz respeito à organização da observação para evitar a dispersão diante da multiplicidade de estímulos do campo. É comum que, nas primeiras incursões, o excesso de

informações dificulte a descrição sistemática. Quando tudo é novo, por onde começar? O que priorizar no registro?

Guiado por essas inquietações metodológicas e pelas orientações propostas por Magnani, organizo a seguir minha experiência de campo. Nas duas próximas seções deste capítulo, compartilho os percursos e apreensões construídos a partir da pesquisa de observação com elementos etnográficos, com o objetivo de compreender os usos cotidianos da ponte estaiada e as formas imprevistas de apropriação do espaço urbano.

Assim, a observação com elementos etnográficos, além de configurar um dos polos de análise desta tese, representa uma metodologia de aproximação que permite identificar, descrever e refletir sobre aspectos do território que não se revelam plenamente nas abordagens “de fora e de longe”, como as dos polos Político e Jurídico e Imagem e Turismo.

#### 4.2 DA PONTE PRA CÁ: A PONTE ESTAIADA E A FRP

Seis anos se passaram desde a última vez que caminhei por essas ruas. Na ponte, havia retornado há menos tempo, meses atrás fiquei novamente de forma subversiva e buscando os sentidos da pesquisa, emaranhado entre os veículos – já que ela não tem passagem para pedestre.

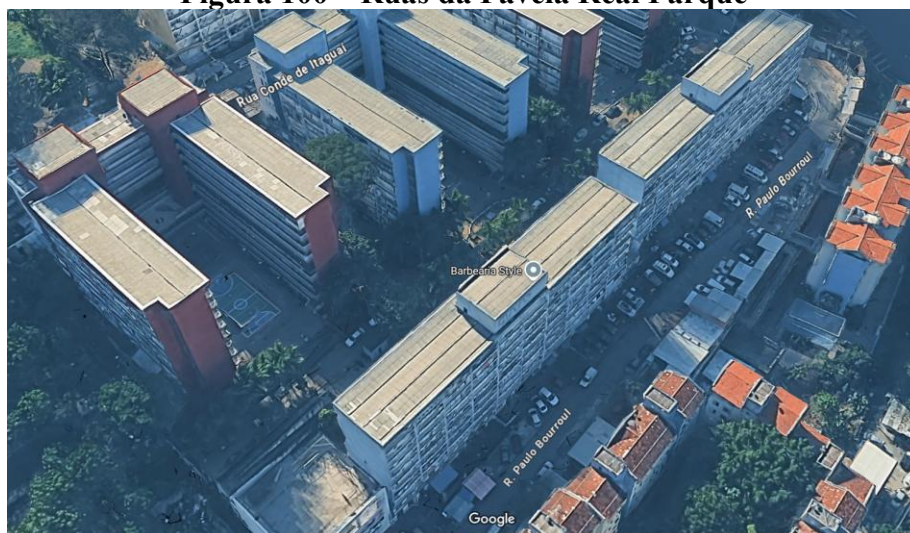
O que me motivou a retornar ao campo, além da urgência da coleta de dados para essa pesquisa de doutoramento, foi a reaproximação com a etnografia, por meio do curso de *Etnografias urbanas*, ministrado pelo professor José Magnani e demais pesquisadores do *Argonautas*, no Centro de Pesquisa e Formação do Sesc São Paulo (Sesc CPF) de setembro a outubro de 2023.

Ao longo das aulas, fui sendo instigado em sair das pesquisas de gabinete e ir a campo. Pesquisei no *Instagram* das associações de moradores e organizações sociais do Real Parque se aconteceria algum evento nos próximos dias e felizmente me deparei com a divulgação de uma festa do Dia das Crianças, no sábado da mesma semana. Organizei-me e fui. Organizar-me significa pensar na roupa, nada “chamativa” no corpo, pois meus marcadores sociais já sinalizavam que “eu não era do pedaço”, um homem barbudo com mais de 1,90 m e repleto de tatuagens que só passa despercebido em multidões ou nos bares da rua Augusta.

Investi na calça bege, camiseta preta e bolsa transversal pequena. Atravessei a cidade naquela manhã nublada e cheguei. Retornei ao Real Parque. Parecia que nada havia mudado.

As calçadas continuam irregulares. Nelas, os veículos estacionados disputam lugar com os pedestres que se deslocam.

**Figura 100 – Ruas da Favela Real Parque**



Fonte: *Google Earth*, 2025.

O elemento da diferença eram os brinquedos infláveis que ainda estavam por inflar. A mensagem enviada pelo *Instagram* ao perfil da Associação de Moradores da FRP não fora visualizada. Estava sem interlocutores no campo, algo que facilitou minha aproximação com o território durante a pesquisa de mestrado<sup>32</sup>. O olhar de dois homens me atravessou com desconforto. Para mim, desconforto; para eles, desconfiança.

Para observar o movimento da rua passar, parei numa “lanchonete evangélica”, onde havia o salmo 12:22 escrito na parede. Tomei um café. Um café doce. Insuportavelmente doce. Notei que as crianças começaram a brincar nas lonas ainda vazias no chão. À medida que chagavam mais crianças, o som aumentava. Reconheci uma música da Marina Sena, mas num ritmo de forró. Já as outras músicas, não eram necessariamente músicas infantis do *Spotify*.

Depois de alguns minutos, ali na “lanchonete evangélica”, fui abordado. Não passaria despercebido. Mesmo com meus tons terrosos e casaco preto fui notado. Era um estranho na quebrada. Não é possível ser “antropólogo” sem marcações. Em campo as pessoas são marcadas

<sup>32</sup> Durante a pesquisa de mestrado, meu contato com o território foi mediado por GC, moradora nascida e criada no Real Parque, que me colocou em rede com a localidade e os entrevistados. No início da pesquisa de doutorado, tentei retomar o contato, mas seu número de celular já não era mais o mesmo. Fui informado, por terceiros, de que, após anos tentando ser contemplada com uma unidade de HIS no Real Parque, ela acabou sendo realocada para outro conjunto habitacional, em uma favela da zona sul de São Paulo.

(Moreno, 2017). Fui abordado por quatro homens que pararam estrategicamente de braços cruzados com intuito de me intimidar.

Expliquei quem eu era, mostrei uma carta de apresentação assinada pelo meu orientador e compartilhei o meu interesse em estar ali. Informei que havia enviado uma mensagem no *Instagram* da Associação, mas não obtive retorno. Levaram-me até o Antônio<sup>33</sup>, presidente da Associação, e contei novamente toda a história. Felizmente, o presidente da Associação acreditou na narrativa e, inclusive, agradeceu por estar ali. Falou “é bom que gente de fora, veja que aqui tem trabalhador”. Mesmo com todas as demandas da organização da Festa do Dias das Crianças, ele fez questão de me apresentar as atrações e os sujeitos responsáveis pela festa. Levou-me até a barbearia improvisada numa espécie de corredor no térreo de um dos prédios de HIS e afirmou que hoje todos estavam trabalhando pela comunidade, o corte de cabelo para as crianças era de graça.

Afirmou que o vereador Thammy Miranda<sup>34</sup> era um grande parceiro e foi por meio dele que conseguiram a estrutura de palco e sonorização da festa. Falou de uma padaria do bairro que doou parte dos alimentos e da Arena Estaiada, espaço de eventos localizado na parte rica do bairro, que contribuiu para a realização da festa. Comentou que, mesmo o projeto sendo para a comunidade, sente resistência da própria comunidade; contudo, acredita que, mesmo assim, espera quatro mil pessoas na festa, sendo mil crianças.

Por fim, Antônio me levou até a sede improvisada da Associação de Moradores, ainda não regularizada, e compartilhou que obteve dificuldades para captar recursos para a festa. Informou que ali naquela estrutura improvisada ocorre aulas de reforço de Português e Matemática com articulação da Central Única das Favelas (Cufa)<sup>35</sup> e estão implantando um projeto de biblioteca com a Gerando Falcões<sup>36</sup>. Contou que mesmo não sendo morador do bairro, “faz isso por amor”, afinal, como afirma D’Andrea (2020, p. 89), “[...] só o povo salva o povo”.

---

<sup>33</sup> Com intuito de preservar a identidade das pessoas que se apresentaram, serão utilizados nomes fictícios.

<sup>34</sup> Thammy Miranda é um vereador paulistano e, até 12 de março de 2024, era filiado ao PL, ocasião em que se filiou ao Partido Social Democrático (PSD).

<sup>35</sup> A Central Única das Favelas (Cufa) é uma organização não governamental (ONG) fundada em 1998 pelo produtor Celso Athayde, com os *rappers* Nega Gizza e MV Bill, no Rio de Janeiro. Atualmente, a ONG está presente em todos os estados brasileiros e possui grande capilaridade de articulação para o desenvolvimento de projetos nos âmbitos político, social, esportivo e cultural.

<sup>36</sup> A Rede Gerando Falcões é um ecossistema de desenvolvimento social presente em mais de seis mil favelas espalhadas por todo o Brasil. Atua com a formação de líderes sociais (*Falcons University*) e acompanhamento de organizações (Unidades Aceleradas e Rede de *Fellows*), além de projetos como #CoronanoParedao, Fome Não, Bolsa Digital e o Favela 3D.

Depois da rápida apresentação, tive o aval simbólico e verbal para circular e “aproveitar a festa”, como dito por Antônio, na frente dos outros homens. Obtive a permissão para circular pela rua, ou melhor, pelo “pedaço”, esse espaço entre os domínios rua e casa.

Segundo Magnani *et al.* (2023, p. 54), citando DaMatta (1979), a casa é o espaço dos parentes e do acolhimento, enquanto a rua é o lugar do desconhecido, do perigo e das novas oportunidades. O “pedaço” se encontra entre a casa e a rua, sendo o espaço do “chegado”. Parentes podem entrar em casa sem pedir licença, do contrário, é polícia ou bandido. O “chegado” pode entrar na casa quando convidado para eventos específicos, mas seu verdadeiro lugar é o “pedaço”, que serve como um espaço intermediário entre a casa e a rua.

Ainda de acordo com Magnani *et al.* (2023, p. 55), no pedaço a regra é: só faz parte quem se conhece e em quem se confia. Precisa existir um laço. No “pedaço” não entra ninguém desconhecido. Logo, a abordagem que recebi era mais que merecida e esperada. Morar não é só da porta para dentro. Morar é também da porta para fora. E a gente tem que pedir licença para chegar no “pedaço” do outro.

Os brinquedos infláveis ganharam ar à medida que a fila para o sorteio crescia. Os voluntários da organização, por sua vez, eram categóricos: “crianças só até dez anos” para o sorteio de brinquedos. Os maiores de dez anos já recebiam algumas atribuições que não eram necessariamente o brincar, mas o cuidar do irmão. Essa é uma condição comum de quem vive nas periferias.

A fila de inscrição para o sorteio foi interrompida para a abertura oficial do evento. Nesse momento, acompanhei de “perto e de dentro”, a benção de abertura do evento, em que o diácono instruiu como fazer o sinal correto da cruz durante a oração. Uma verdadeira aula de catequização seguida de sermão, pelo fato de os moradores estarem frequentado cada vez menos a Paróquia Nossa Senhora da Providência, localizada no próprio Real Parque. Ao término da benção, as músicas mudaram, tocaram Patati Patatá enquanto o vereador Thammy Miranda não chegava.

Enquanto a festa ia ganhando forma, atrevi-me a flunar pelas ruas da parte rica do Real Parque. Numa caminhada de poucos metros, notei que a calçada era larga e arborizada, mesmo que sem pedestre. Rico só caminha dentro do condomínio. Parece que a calçada larga é mais por uma questão de estética que de usabilidade.

Da parte mais alta da FRP, pela primeira vez vi a ponte como uma ponte. Não era objeto de pesquisa e não tinha cara de cidade do futuro. Seus estais amarelos sujos das partículas cinzas de São Paulo a camuflava no céu nublado da cidade.

Voltei para a festa. A música de criança foi substituída por letras internacionais que não dialogavam com as crianças. Uma voluntária me ofereceu cachorro-quente. Aceitei imediatamente, ainda que sem fome ou vontade de comer. Respeitei a quarta lei da hospitalidade de Camargo (2004), o dom deve ser recebido, aceito.

Caminhando pelo “pedaço”, encontrei dois sujeitos que se demonstraram abertos ao diálogo, Pedro e João; um residia há 19 anos no Real Parque e o outro, há 37 anos, respectivamente. Trocamos algumas palavras. Pedro me mostrou com orgulho sua filha, que estava na fila de um dos brinquedos. João compartilhou um pouco de sua história, enquanto servia os moradores na tenda improvisada do cachorro-quente e refrigerante. Durante a conversa, afirmou que: “Não existe outro lugar para morar. O Real Parque é bom pra tudo. É perto de tudo”.

Enquanto conversava com algumas pessoas e buscava interpretar o cenário, os atores e as regras, observava Antônio, um sujeito que é líder, mas não delega. Ele mesmo carregava cadeira, orientava as pessoas sobre o sorteio e resolvia o problema na máquina de algodão doce quebrada, quase que simultaneamente.

A música foi substituída. Ao fundo tocava Bonde do Tigrão. “Então martela, martela” acompanhava os dribles escorregadios das crianças no futebol com sabão (água com detergente). Talvez, a música tenha me despertado tanta atenção, pois realmente estava num volume consideravelmente alto, mesmo se tratando de uma festa na rua e durante o dia.

Thammy Miranda chegou e foi cumprimentado por alguns, antes de se dirigir ao palco. Sua assessora iniciou o discurso falando que “toda melhora do Real Parque e em toda a Zona Oeste era responsabilidade do Thammy”. O vereador subiu ao palco, fez um breve discurso e comandou o sorteio dos brinquedos. Mesmo se tratando de um homem trans, ao longo do sorteio, caiu no discurso da binaridade de “cor de menina e cor de menino” para se referir aos brinquedos sorteados. É um homem trans, mas filiado ao PL, partido bolsonarista.

**Figura 101 – Postagem no *Instagram* da Associação de Moradores**



Fonte: Disponível em: [https://www.instagram.com/p/CzCP0CexDRZ/?ref=l\\_gq\\_web\\_us&hl=pa&img\\_index=4](https://www.instagram.com/p/CzCP0CexDRZ/?ref=l_gq_web_us&hl=pa&img_index=4). Acesso em: 8 jun. 2024.

Ao fim do sorteio, um pastor do bairro subiu ao palco e iniciou um breve culto. O pastor pediu para os moradores orassem pelas criancinhas e por aqueles com crise de ansiedade. O “culto” recebeu mais atenção que o sermão do diácono.

D’Andrea (2020, p. 48) afirma que, nas periferias, a adesão às denominações evangélicas cresceu devido a diversos fatores: propaganda eficaz, expansão capilar com abertura de pequenas igrejas, redes de ajuda mútua, criação de comunidades em um mundo impessoal e a diminuição da influência dos católicos progressistas e movimentos sociais. Esse crescimento resultou em apoio a um presidente de extrema direita, uma sólida bancada evangélica e a influência de seus líderes no debate público nacional. Embora haja divergências internas, muitas dessas denominações promoveram um discurso patriarcal, focado na família, e negacionista, confrontando a ciência.

Como a noite se aproximava, decidi ir embora, contudo, não de maneira convencional, pegando o ônibus na calçada do supermercado ou o carro por aplicativo no estacionamento da loja de artigos esportivos. Decidi atravessar a ponte estaiada a pé, como fiz tantas outras vezes e caminhar até a estação Morumbi da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

Nesse exercício caminhante de atravessar a ponte a pé, eu relembrei o motivo das pessoas fazerem isso. Atravessar a ponte estaiada a pé é tão mais rápido que caminhar até a ponte do Morumbi, que as pessoas deixam a segurança de lado. Durante essa rápida travessia, encontro outros pedestres que fazem o mesmo trajeto. Uma adolescente sozinha. Dois homens adultos. Dois adolescentes, um menino e uma menina.

Ao chegar do outro lado da ponte, pude constatar que a grama é mais verde e tem flores. A calçada é larga e tem até piso podotátil, mesmo que não haja pedestres. A favela vista do outro lado da ponte é mesmo uma rasgadura do território, é uma descontinuidade na paisagem de aço e vidro.

Numa outra ida ao Real Parque, em 18 de outubro de 2023, dessa vez para conversar com o Antônio, presidente da Associação de Moradores, cheguei muito cedo e, como o próprio Antônio ainda não havia chegado ao Real Parque, parei na cafeteria do supermercado para tomar um café. O café era agradável e não tinha açúcar. Enquanto tomava esse café, observava a paisagem quebrada por rupturas sociais. Por meio das paredes de vidro do supermercado, conseguia ver as marcas visíveis e os sujeitos invisibilizados do bairro quebrado.

Antônio me avisou que atrasaria. Com isso, decido caminhar pelo bairro, mesmo apreensivo e ciente do perigo. Perigo por não ser do “pedaço” e por possuir marcadores corporais desconhecidos na quebrada, mesmo tentando me “camuflar” com roupas beges e cinzas.

Nesse caminhar pela quebrada, vejo um grupo de homens com uma escada apoiada no poste. Como não estavam uniformizados, arrisco em dizer que se trata de um “gato”, uma ligação de consumo clandestina, comumente de energia elétrica.

O gato animal vi na rua de cima, olhando fixamente para quatro galos – sim, galos, animais que põem em xeque esse urbano – que se alimentavam dos restos de comida do lixo aberto. Nessa rua, os barracos eram autoconstruídos de madeira e alvenaria.

Os galos faziam contraponto com os cachorros escovados que caminhavam com seus tutores na quadra acima. O limite entre a cidade inteira e a cidade quebrada zombavam de marcadores geográficos. O encontro se dava na mesma rua e era possível distinguir pela (ir)regularidade da calçada.

**Figura 102 – Calçada da Av. Duquesa de Goiás, no Real Parque**



Fonte: Giliard Ribeiro, 2023.

À medida que avançava pelo território, uma outra cidade se revelava: uma cidade marcada pela presença de galos e galinhas, elementos comumente associados às bordas urbanas. No entanto, ali eu estava no interior de uma nova configuração espacial, no chamado Centro Berrini. Nesse contexto, a borda não está afastada — ela se inscreve no centro. Trata-se de uma cidade fraturada, e é justamente essa ruptura que desperta meu interesse analítico. Busco observar a linha que não apenas demarca um limite físico, mas que institui uma fronteira simbólica, uma rachadura social.

Diferentemente de muitas outras periferias, a FRP encontra-se inserida no coração dessa centralidade emergente da cidade de São Paulo. Representa, portanto, uma fissura urbana em um território marcado por poder e prestígio. Ainda assim, mesmo diante dessa localização privilegiada, os moradores da FRP distinguem com clareza a distância entre sua posição geográfica e sua condição social. São separados dos demais residentes do bairro por muros visíveis — de concreto — e invisíveis — de classe, estigma e exclusão.

Essa separação se expressa ainda nos traçados cotidianos. As linhas que separam os territórios são, muitas vezes, traçadas não apenas pelo urbanismo, mas pelas relações sociais que naturalizam desigualdades e limitam o direito à cidade.

Essas fronteiras simbólicas não impedem apenas a circulação física, mas delineiam experiências distintas de habitar. Assim, mesmo quando partilham a mesma localidade geográfica, os sujeitos vivem em mundos sociais distintos. Não se trata de uma comunidade homogênea ou de um bairro coeso, mas de uma coexistência fragmentada.

Essa fragmentação se expressa ainda nas relações interpessoais e nos modos como os sujeitos se organizam e narram suas vivências no território. Foi nesse contexto que me encontrei com Antônio, figura ativa na comunidade, na “lanchonete evangélica” na FRP. Após alguns minutos, ele chegou acompanhado do Sr. Josefá, morador da favela desde outubro de 1987 e coordenador de um projeto social de escolinha de futebol desde 1990. Antônio justificou o convite afirmando que vê em Josefá um exemplo de liderança a ser seguido. O encontro se estendeu por uma longa conversa, durante a qual compartilharam diversas dores e frustrações. Discutiram o ego de algumas lideranças que não dialogam em prol da coletividade e os desafios do trabalho voluntário na favela. Antônio definiu o voluntariado como o ato de “carregar a dor dos outros, ciente de que ninguém carregará a sua”.

O Sr. Josefá comentou sobre as transformações do bairro, destacando a expressiva redução da violência ao longo das décadas. Recordou que, no final dos anos 1980, os conflitos entre moradores da rua de cima (Rua Conde de Itaguaí) e da rua de baixo (Rua Paulo Bourroul) resultavam em mortes quase todo fim de semana. Compartilhou memórias do período em que viveu em barraco de madeira e relatou a dor de ter sido abrigado em um alojamento após o incêndio ocorrido na FRP, em setembro de 2010 — evento abordado no Capítulo 2.

Antônio, por sua vez, revelou que reside em outra favela da zona sul de São Paulo. Quando perguntei sobre sua relação com o Real Parque e como chegou à presidência da Associação de Moradores, respondeu que não foi uma escolha deliberada, mas um processo de “empurrão”. Seu trabalho com campanhas de saúde visual — levando serviços de ótica para comunidades — possibilitou vínculos com a FRP. Durante a conversa, expressou tanto carinho, quanto descontentamento com o território, lamentando o comportamento de alguns moradores que, segundo ele, “gostam de viver na baderna”, o que reforçaria a visão estigmatizada da favela como “bagunceira” perante os moradores da parte rica do bairro.

Antônio relatou ainda episódios de tensão entre a favela e os moradores da parte rica do Real Parque, e sugeriu que eu conversasse com Maciel, administrador da página @realparquemelhor — um “movimento voluntário dos moradores do Real Parque, em prol das melhorias e da comunicação com os agentes públicos”, como descrito na biografia do perfil no

*Instagram*. Eu já havia mapeado esse perfil e acompanhava suas postagens, muitas vezes marcadas por um tom político efusivo em relação aos problemas do bairro, ora queixas sobre o som alto vindo da favela, ora ações sociais em datas comemorativas, como o Dia das Crianças, Páscoa, entre outras.

Ao longo da conversa, tanto Antônio, quanto Sr. Josefá manifestaram incômodo com a recorrente presença de pesquisadores das universidades que, segundo eles, pouco contribuem de forma concreta para a comunidade. Interpretei essa crítica à ausência de “retorno prático” como uma demanda por bens materiais ou articulações políticas que pudessem efetivamente melhorar a realidade local. Josefá relatou o caso de um ex-aluno — possivelmente um pesquisador de graduação — que, após realizar entrevistas com os moradores, retornou apenas para entregar uma cópia do trabalho final. Ele agradeceu, mas confessou não saber o que fazer com aquilo.

Diante dessas críticas à postura extrativista dos pesquisadores — da qual, em maior ou menor grau, todos fazemos parte — e considerando ainda as tensões internas entre lideranças e moradores, compreendi que optar por entrevistas aprofundadas poderia alimentar disputas e ressentimentos, ao favorecer uma liderança em detrimento de outra. Por esse motivo, adotei como recorte metodológico a pesquisa de observação com elementos etnográficos, entendendo que observar de “perto”, mesmo sem estar “dentro” da FRP, poderia oferecer uma leitura sensível dos usos cotidianos da ponte.

Assim, na próxima seção, compartilho meus registros de campo, com o objetivo de documentar a circulação de pedestres e ciclistas na ponte estaiada — uma prática invisibilizada que resiste às regras formais de uso do espaço urbano.

#### 4.3 “*NÃO PODE, MAS É MAIS RÁPIDO*”: USOS NÃO AUTORIZADOS POR PEDESTRES E CICLISTAS NA PONTE ESTAIADA

Neste terceiro tópico do Capítulo 4, desenvolvo uma pesquisa de observação com elementos etnográficos a partir de três pontos estratégicos: o ponto de ônibus localizado na Avenida Magalhães de Castro, nº 5.500; o estacionamento de uma loja de materiais de construção; e o estacionamento de um supermercado, ambos situados nas proximidades da ponte. O objetivo desta etapa é mapear e analisar o fluxo de pedestres e ciclistas que fazem uso da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, apesar da ausência de infraestrutura apropriada —



[...] espaços, marcos e vazios na paisagem urbana que configuram passagens, pois já não pertencem ao pedaço ou mancha de cá, mas ainda não se situam nos de lá; escapam aos sistemas de classificação de um e outra e, por isso, são também vistos como “a maldição dos vazios fronteiriços”. (Magnani *et al.*, 2023, p. 59).

A partir dessa perspectiva, o ponto de ônibus se apresentava como um *locus* privilegiado para a observação dos contrausos cotidianos da ponte. No entanto, ao longo das sucessivas visitas de campo, percebi que, embora esse espaço operasse como um entrelugar — uma zona de passagem entre a favela e a ponte —, para alguns moradores ele ainda era percebido como parte integrante do “pedaço”. A permanência prolongada nesse ponto, portanto, poderia gerar estranhamento e até desconfiança. Em algumas ocasiões, observei que pedestres, ao realizarem a travessia da Marginal em direção à ponte, olhavam para trás com aparente cautela, como se temessem estar sendo vigiados.

Tal percepção remeteu-me a uma fala colhida durante a pesquisa de mestrado (2017), na qual um entrevistado relatou que, logo após a inauguração da ponte, era comum a travessia de pedestres por sua extensão sob a justificativa de que “não pode, mas é mais rápido”. Como resposta, a presença intensa de viaturas da Guarda Civil Metropolitana (GCM), posicionadas em horários estratégicos, passou a atuar como mecanismo de contenção desses usos não autorizados. Diante dessa ambiguidade — entre ser observador e ser percebido como agente de vigilância —, optei por ampliar minha área de observação, incorporando também os estacionamentos de uma loja de materiais de construção e de um supermercado próximos, ambos com vista para a ponte. Esses novos pontos ofereceram condições adequadas para o acompanhamento do fluxo de pedestres e ciclistas, sem comprometer o distanciamento ético e a discrição exigida pela pesquisa de campo.

Numa das idas ao campo, em uma quarta-feira cinzenta de outubro de 2023, meu objetivo era observar o movimento matinal de trabalhadores da FRP utilizando a Ponte Estaiada como rota de travessia. Contudo, em razão de um atraso, imaginei ter perdido a possibilidade de observação, presumindo que os moradores já estivessem a caminho de seus postos de trabalho.

Cheguei ao ponto de ônibus às 8h29. Para minha surpresa, já às 8h30, um jovem atravessou a Avenida Magalhães de Castro e a Marginal Pinheiros em meio ao tráfego intenso de veículos, utilizando a ponte como passagem, mesmo em local desprovido de faixa de

pedestres. Às 8h45, outro homem repetiu a travessia. Pouco depois, às 8h50, dois homens vinham no sentido oposto, retornando pela ponte na direção do ponto onde eu me encontrava.

O fluxo de pedestres na ponte revelou-se descontínuo e esporádico. Ao observar a extremidade da estrutura, percebi que ela assumia funções imprevistas: três homens permaneciam sob a ponte, fumando ao lado de uma pichação que dizia “Deus ajuda”. Minutos depois, outro indivíduo desceu a escadaria que liga a favela à Marginal e se juntou ao grupo. Por um instante, considerei a possibilidade de estar diante de um ponto de uso de substâncias psicoativas. No entanto, optei por recentrar meu foco: não se tratava de investigar a drogadição — sobretudo em um território historicamente estigmatizado por essa associação. Retomei, assim, meu propósito inicial: observar os contrausos da ponte.

Às 9h09, mais um pedestre cruzou a estrutura. Às 9h12, um ciclista desceu a alça da ponte na contramão, e, às 9h14, três homens saíram da escadaria da FRP e seguiram pela ponte. Durante esse período, desloquei-me entre o ponto de ônibus e a entrada da loja de materiais de construção, acompanhando o vaivém dos pedestres e ciclistas. Nesse trajeto, chamou-me atenção o fluxo constante de veículos importados — carros de marcas com nomes repletos de consoantes e difícil pronúncia. O contraste era evidente: muitos desses automóveis possuíam dimensões comparáveis aos cômodos das residências da FRP.

Às 9h22, mais um homem atravessou. Até aquele momento, todos os que realizaram a travessia a pé pela ponte — em um gesto arriscado e não autorizado — eram homens. Naquele dia, não observei nenhuma mulher realizando esse tipo de movimento, o que sugere um possível recorte de gênero nessa prática de apropriação cotidiana do espaço urbano.

Após esse período de observações sistemáticas, e passados meses sem retornar ao campo — tempo dedicado à redação do terceiro capítulo desta tese —, ao retomar a pesquisa *in loco*, deparei-me com uma nova transformação na paisagem: a construção de um empreendimento chamado *São Paulo Surf Club*, localizado em frente à Ponte Estaiada. Trata-se de um clube de surfe artificial, promovido pela JHSF, incorporadora voltada ao mercado imobiliário de alto padrão e responsável pelo desenvolvimento do complexo Parque Cidade Jardim, abordado no Capítulo 2. A presença desse novo equipamento de lazer de luxo reconfigura novamente os usos e significados do entorno da ponte, acirrando a tensão entre já estabelecida entre centralidade e exclusão, entre visibilidade e marginalização.

**Figura 104 – Projeto do empreendimento *São Paulo Surf Club***



Fonte: *São Paulo Surf Club*, 2025.

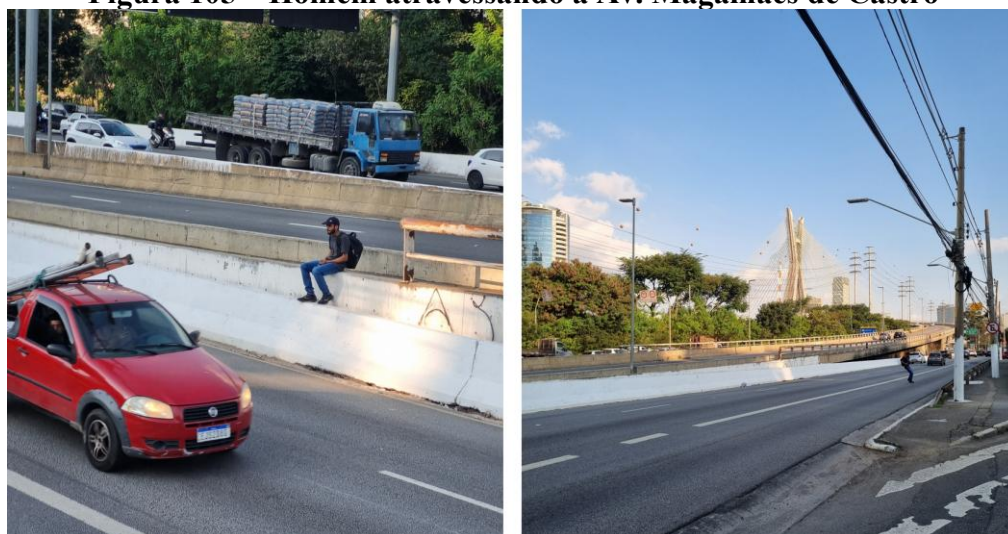
Em uma sexta-feira, 30 de maio de 2025, marcada por uma das temperaturas mais baixas do ano em São Paulo, desloquei-me até a região do Real Parque por meio de um carro de aplicativo. Após mais de uma hora de trajeto, desembarquei em frente a uma loja de artigos esportivos situada nas imediações da ponte estaiada e segui a pé até o que havia previamente definido como meu pórtico de observação: o ponto de ônibus na Avenida Magalhães de Castro. Contudo, poucos metros antes de alcançá-lo, reconsiderei minha estratégia e optei por assumir como ponto de observação a rampa de acesso ao estacionamento da loja de materiais de construção próxima dali. A decisão foi motivada pela busca de um posicionamento que me permitisse maior discrição e melhor campo visual.

Cheguei à loja de construção às 15h51. Apenas dois minutos depois, às 15h53, avistei um homem atravessando a ponte a pé. Seu ritmo era lento — um caminhar que podia indicar ausência de pressa, cansaço após uma longa jornada de trabalho, ou talvez ambos. Enquanto o fluxo contínuo e ruidoso de veículos disputava cada centímetro da via, entre buzinas e ultrapassagens agressivas, minha atenção permanecia voltada exclusivamente àquele pedestre. Ele representava exatamente o perfil que esta pesquisa busca compreender: o contrausuário da ponte.

O homem percorreu toda a extensão da ponte e interrompeu sua marcha ao alcançar a junção com a Avenida Magalhães de Castro. Ali, permaneceu por alguns instantes, imóvel, como se encurralado por uma barreira intransponível. A via, congestionada e veloz, impunha uma espécie de fronteira física e simbólica. Sentou-se sobre a estrutura de concreto que margeia a pista. Após um momento de observação atenta e, possivelmente, de cálculo da distância e velocidade dos veículos, lançou-se abruptamente à travessia. Seu gesto foi repentino, quase instintivo. Ao perceber seu movimento, avancei alguns passos em busca de melhor visibilidade para o registro do momento. Quando ergui novamente o olhar, ele já havia cruzado quase toda a via, num movimento ágil que parecia condensar a tensão daquele percurso em poucos segundos.

Esse episódio, breve e denso, sintetiza a condição paradoxal do pedestre que atravessa a ponte estaiada: figura invisibilizada pela infraestrutura, mas cuja presença teima em existir, desafiando as normas instituídas de uso do espaço urbano.

**Figura 105 – Homem atravessando a Av. Magalhães de Castro**



Fonte: Giliard Ribeiro, 2025.

Enquanto registrava minhas observações no bloco de notas do celular, posicionado na rampa de acesso ao estacionamento da loja de materiais de construção, fui abordado por um dos seguranças do estabelecimento. De forma direta, ele indagou: “Tá esperando alguém?”. Sem hesitação, respondi que sim. O segurança, então, sugeriu que eu aguardasse no interior do estacionamento, alertando para o risco de assaltos — como o de um motociclista que, segundo ele, poderia facilmente pegar o celular das mãos de alguém distraído naquele local. Agradei a

orientação e considerei, naquele momento, que o estacionamento passaria a constituir meu novo *locus* de observação. Meu “pórtico”, portanto, deslocava-se mais uma vez, resguardando-me em um seguro, sem comprometer o campo visual necessário para a pesquisa.

Poucos minutos após essa mudança de posição, observei a aproximação de um jovem, cujos passos largos e ritmados indicavam familiaridade com o trajeto. Ao alcançar o entroncamento com a Avenida Magalhães de Castro, não demonstrou hesitação: não interrompeu a marcha, não olhou para os lados, tampouco reduziu o ritmo. Lançou-se entre os carros em movimento, confiando — talvez por experiência acumulada — na desaceleração dos motoristas, que, de fato, reduziram a velocidade para permitir sua travessia.

Três minutos depois, testemunhei uma cena contrastante: um homem idoso atravessava a avenida em sentido contrário, da avenida em direção à ponte. Com passos lentos e cautelosos, sua travessia parecia tensionar o tempo e o espaço, expondo as dificuldades impostas a corpos envelhecidos em contextos urbanos hostis à vulnerabilidade.

Naquele final de tarde, o vento frio soprava com intensidade. Os termômetros marcavam 15 °C, mas a sensação térmica era inferior. O único indício de calor vinha dos ônibus municipais que passavam lotados pela Marginal Pinheiros, com os vidros embaçados e sinais de expressiva ocupação, uma paisagem típica das horas que antecedem o “horário de pico”.

Permaneço ali por mais de uma hora, observando atentamente a ponte, agora mergulhada no lusco-fusco. O fluxo de pedestres se interrompeu, nenhum outro indivíduo atravessava a estrutura. A noite trouxe consigo uma nova ambiência, marcada pela profusão dos faróis e pela velocidade contínua dos veículos. Diante da ausência de transeuntes, decido deslocar-me até o supermercado localizado nas proximidades, onde compro uma bebida quente e retomo minha posição de observação a partir do estacionamento do próprio supermercado.

Mais uma vez, não observo qualquer movimentação de pedestres ou ciclistas sobre a ponte. A partir dessa constatação, levanto a hipótese de que os mesmos sujeitos que realizam a travessia a pé nas primeiras horas do dia optam, no retorno, pelo transporte coletivo ou por uma rota alternativa, como a travessia pela ponte do Morumbi — que possui passagem para pedestre — considerando o aumento dos riscos durante o período noturno. Encerro, assim, a observação daquele dia e retorno para casa.

No dia seguinte, sábado, 31 de maio de 2025, retornei ao Real Parque para mais um exercício de observação. Dessa vez, optei por um novo trajeto, ainda inédito em minhas idas ao Real Parque. O dia apresentava-se cinzento, frio e mais nublado do que o habitual para os

padrões paulistanos. Após a conexão de dois ônibus, desembarquei nas proximidades do Morumbi e segui a pé por aproximadamente quinze minutos. Atravessei a ponte do Morumbi pelo acesso destinado aos pedestres e caminhei pelas ruas Francisco Tramontano e Duquesa de Goiás — localizadas na área mais abastada do bairro — até alcançar, novamente, o estacionamento da loja de materiais de construção, que funcionaria como meu lócus de observação naquela manhã.

Por tratar-se de um sábado, dia que, nas idas anteriores ao campo, já havia se mostrado com menor circulação de pedestres, decidi não avançar até o ponto de ônibus, permanecendo na entrada do estacionamento. Cheguei ao local por volta das 9h30. Nos dez primeiros minutos, não houve registro de passagem de pedestres ou ciclistas pela ponte. No entanto, esse breve intervalo foi suficiente para que o segurança da loja passasse por mim em ronda três vezes. Tal mudança de comportamento chamou minha atenção, e considerei duas hipóteses: o aumento do movimento no estacionamento poderia justificar uma vigilância mais frequente, ou, talvez, o fato de eu estar vestindo um casaco verde robusto — cuja tonalidade se assemelha à identidade visual da loja — tenha provocado algum estranhamento, em contraste com os tons terrosos e neutros que costumava utilizar em outras visitas ao campo.

Diante da sensação de vigilância, decidi deslocar-me para o ponto de ônibus, que se encontrava vazio. Inclusive, observei que o fluxo de veículos e motocicletas estava consideravelmente reduzido, talvez em função do horário ou das condições climáticas. Permaneci ali por cerca de quinze minutos sem registrar a passagem de transeuntes e retorno, em seguida, ao estacionamento.

Às 9h50, um homem atravessa a Marginal Pinheiros em direção à ponte. O tráfego de veículos, relativamente leve naquele momento, possibilitou uma travessia tranquila, mesmo com seu ritmo lento. Durante a hora seguinte, não houve qualquer outra movimentação de pedestres ou ciclistas. Apenas às 10h50, outro homem cruzou a Marginal a partir do mesmo ponto, situado em frente ao ponto de ônibus. Quando realizava o registro fotográfico de sua travessia, percebi que ele notou minha presença. Ao alcançar o eixo visual direto com minha posição — na entrada do estacionamento — ele interrompeu a caminhada, ergueu o celular e, aparentemente, me fotografou. O gesto, embora breve, gerou certo desconforto. Lembrei-me de situações similares ocorridas durante minha pesquisa de mestrado, em que fui confundido com um policial civil, o que reforçou minha cautela em campo. Após o registro, o homem retomou sua caminhada, finalizando a travessia.

A partir desse episódio, passei a refletir com mais intensidade sobre os limites da pesquisa de observação com elementos etnográficos, especialmente no que tange à segurança do pesquisador e à presença em territórios marcados por desconfianças, códigos próprios e fronteiras simbólicas. Apesar do esforço em manter descrição e distância durante os registros, reconheci que, talvez, tenha adentrado novamente o “pedaço” sem uma revalidação tácita dessa entrada.

Entendendo que já havia obtido informações suficientes para responder à pergunta orientadora deste capítulo — “mesmo sendo proibido o tráfego de pedestres, qual é o fluxo real de pessoas que utilizam a ponte a pé ou de bicicleta?” —, decidi encerrar aquela observação. Ainda assim, algumas semanas depois, planejei um último retorno ao campo, desta vez com o objetivo específico de observar o fluxo matinal, especialmente nas primeiras horas do dia, quando os moradores da FRP se deslocam, possivelmente, rumo aos seus locais de trabalho. Minha intenção era verificar se, nesse intervalo temporal, haveria um uso mais constante e regular da ponte como via de travessia a pé.

Na manhã de uma segunda-feira fria, 02 de junho de 2025, o termômetro do celular registrava 14 °C. Embarquei no ônibus às 5h20 e, apesar da ausência de assentos disponíveis, a viagem ocorreu de maneira confortável. Observei os passageiros ao meu redor: muitos ainda buscavam retomar o sono interrompido pela necessidade do trabalho — mesmo antes do nascer do sol. Era início de semana, e o peso nos ombros de grande parte das pessoas já sinalizava o cansaço antecipado.

Após aproximadamente 30 minutos, cheguei ao Terminal Diadema, onde embarquei no segundo ônibus, com destino à região da Berrini. Diferentemente do primeiro, esse ônibus apresentava superlotação, com corredores estreitos e nenhum espaço livre. O silêncio predominava entre os passageiros, exceto pela conversa contínua de duas senhoras, cujas vozes se faziam ouvir por todo o veículo. Falavam sobre os serviços de faxina prestados, das patroas que haviam viajado e dos cachorros de raça que as diferenciavam das vizinhas.

Desembarquei em frente ao *shopping* Morumbi e, dada a ausência de iluminação natural, optei por realizar o deslocamento final — até o supermercado — por meio de um carro de aplicativo, priorizando a segurança. Considerando o horário e a incidência da luz necessária para os registros fotográficos planejados, estabeleci o estacionamento do supermercado como ponto inicial de observação. Às 7h, já me encontrava atento ao entorno, com os olhos e o

pescoço estendidos em direção à ponte estaiada, buscando identificar a presença (ou não) de pedestres e ciclistas.

Ao avistar o primeiro indivíduo cruzando a ponte, percebi que, do ponto onde me encontrava, seria inviável obter registros fotográficos satisfatórios — o transeunte aparecia como um ponto indistinto na paisagem. Diante disso, decidi deslocar-me ao estacionamento da loja de construção, que já estava em funcionamento, para dar continuidade à observação.

Entre 7h20 e 7h22, contabilizei a passagem de cinco homens sobre a ponte, sendo dois no sentido do bairro Real Parque e três no sentido oposto. Todos carregavam mochilas e caminhavam com passos curtos e apressados. Poucos minutos depois, observei outro jovem realizando a travessia, desta vez com um ritmo desacelerado, demonstrando uma tranquilidade desconcertante diante do fluxo de veículos que o cercava. Logo em seguida, mais um homem atravessou. Sua aparência destoava dos demais: vestia bermuda e camiseta, mesmo sob temperaturas que marcavam 16 °C.

Enquanto registrava esses movimentos e realizava anotações de campo, virei-me e notei um homem observando pela janela de um dos apartamentos do conjunto habitacional Cingapura. Com isso, tomei consciência de que meu campo de observação também estava exposto ao olhar dos moradores dos edifícios do Cingapura e das HIS na parte superior da favela (Figura 106). Estava instaurada uma relação de observação recíproca: ao mesmo tempo em que observava, também podia ser observado.

Recordando o episódio anterior — em que fui fotografado durante a realização da pesquisa — decidi mudar ligeiramente de posição. Caminhei alguns metros e busquei um local que oferecesse certa proteção visual, posicionando-me junto ao muro lateral da loja de construção (Figura 107), de onde ainda era possível observar toda a extensão da ponte (Figura 108), preservando simultaneamente minha segurança e o foco na observação etnográfica.

**Figura 106 – Estacionamento da loja de construção**



Fonte: Giliard Ribeiro, 2025.

**Figura 107 – Ponto de observação no estacionamento da loja de construção**



Fonte: Giliard Ribeiro, 2025. Imagem com intervenção do autor.

**Figura 108 – Visão da ponte estaiada do estacionamento da loja de construção**



Fonte: Giliard Ribeiro, 2025.

O fluxo de contrausuários prossegue. Às 7h45, observo um ciclista atravessando a ponte no sentido oposto ao meu ponto de observação. Cinco minutos depois, outro homem realiza a

travessia, agora no sentido da favela em direção à região empresarial. Passados mais dez minutos, outro ciclista surge, desta vez com capacete. Em menos de dez minutos, duas pessoas cruzam a ponte: um homem e uma mulher. É a primeira mulher que observo caminhando pela ponte depois de alguns exercícios de observação de campo. Ela apresenta sinais de exaustão, caminha com dificuldade, respira com esforço e ambos interrompem a travessia para que ela possa recuperar o fôlego. A dupla interrompe o trajeto justamente em frente ao meu campo de visão, no estacionamento da loja de construção. Não sei se por coincidência ou não, o homem volta-se algumas vezes em minha direção com um olhar desconfiado. Evito o contato visual direto, e eles seguem a travessia.

Mesmo com o estacionamento praticamente vazio, o segurança insiste em realizar rondas constantes. Por precaução e conforto, atravesso a calçada e retorno ao estacionamento do supermercado, onde permaneço por mais trinta minutos sem registrar novas travessias de pedestres ou ciclistas. Encerrada essa etapa da observação, caminho até o *Novotel Morumbi* com o intuito de tomar café da manhã e, ao mesmo tempo, observar a ponte a partir de outro ponto de vista e observar o andamento do empreendimento *São Paulo Surf Club*. Escolho a área externa do restaurante como novo posto de observação, de onde posso acompanhar o fluxo incessante de veículos que atravessam a estrutura.

Após o café, dirijo-me à área de lazer do hotel, aguardando as nuvens se dissiparem para fotografar a ponte sob um céu azul. Permaneço ali por pouco mais de uma hora. Nesse intervalo, sou surpreendido pela abordagem de uma mulher acompanhada de duas crianças. Ela me olha com naturalidade e pergunta: “É você que vai tirar uma foto nossa, né?”. Levanto-me prontamente, assumindo a tarefa: “Claro”. Um homem com uma criança no colo se junta ao grupo, cumprimenta-me e agradece. A mulher me mostra o enquadramento desejado no celular e, assim que se posicionam com a ponte ao fundo — ou, mais precisamente, com a ponte como pano de fundo da foto-troféu (Mello, 2019) —, realizo o registro. Ao visualizar a imagem, ela sorri e responde: “Tão ótimas”. Antes de se afastar, lança um último olhar para a ponte e comenta: “Bonita, né?”. Diante da espontaneidade da afirmação, esboço apenas um sorriso plástico, seguido de um discreto “É”.

**Figura 109 – Enquadramento da foto com a ponte estaiada ao fundo**



Fonte: Giliard Ribeiro, 2025.

A cena parecia ensaiada: a busca pelo melhor enquadramento para registrar a família diante do símbolo. Anoto essas percepções em meu diário de campo, ciente de que havia atingido o limiar do que era possível observar nesta etapa da pesquisa. Planejava, simbolicamente, encerrar essa fase atravessando a ponte estaiada a pé — como fiz em tantas ocasiões anteriores —, para sentir na pele o risco e a vulnerabilidade dessa prática cotidiana. Contudo, ao olhar mais uma vez para a estrutura, optei por uma travessia distinta: cruzei pela ponte do Morumbi. Foi nesse gesto que compreendi que, neste momento, não era mais necessário atravessá-la fisicamente. A ponte já havia sido lida e vivida por mim “de perto e de dentro” e “de longe e de fora”, conforme classifica Magnani (2002).

Na observação final, fixei o olhar na ponte e identifiquei novos elementos que passam a compor e reconfigurar a paisagem: a linha do monotrilho e o empreendimento *São Paulo Surf Club*, mais uma iniciativa da JHSF. Ao longo desses anos de interações com esse objeto de estudo, percebo que, uma vez mais, atravessei a ponte estaiada — material e simbolicamente. Uma travessia que, entre distâncias e aproximações, reafirma os limites e as potências da pesquisa de observação com elementos etnográficos.

Encerrar esta etapa da pesquisa exige reconhecer os próprios limites da pesquisa de observação com elementos etnográficos, especialmente em um território marcado por desigualdades acentuadas e fronteiras simbólicas que se impõem sobre os corpos e os deslocamentos cotidianos. Como enfatiza Gehl (2015), compreender uma cidade a partir da escala humana implica olhar para aquilo que ocorre no nível da rua, nos trajetos diários e nas

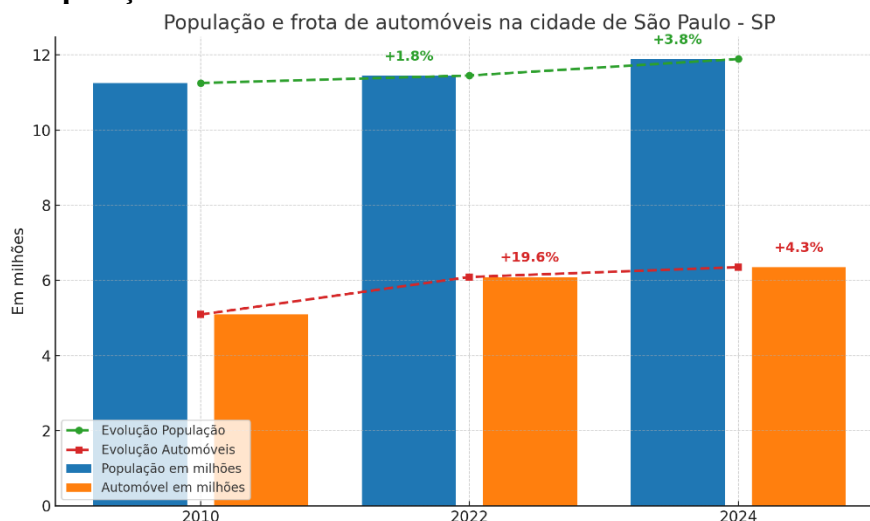
escolhas aparentemente banais que revelam a ausência de uma cidade para pessoas. O autor sinaliza que, a cada ano, as condições para a vida urbana dos pedestres se tornam menos dignas (Gehl, 2015, p. 6). É necessário planejar as cidades considerando a dimensão humana.

A escala urbana deve ser concebida a partir da lógica da escala humana, com ênfase na mobilidade não motorizada. Isso implica, necessariamente, a inclusão efetiva de pedestres e ciclistas como sujeitos integrantes da vida urbana cotidiana. Caminhar constitui o gesto inaugural da mobilidade; é ponto de partida e experiência essencialmente humana. Como ressalta Gehl (2015, p. 19), “[...] o homem foi criado para caminhar, e todos os eventos da vida — grandes ou pequenos — ocorrem quando caminhamos entre outras pessoas. A vida, em toda a sua diversidade, se desdobra diante de nós quando estamos a pé”.

Nesse sentido, o autor defende que, em cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, o pré-requisito para a vida urbana é a oferta de condições adequadas para o caminhar (Gehl, 2015, p. 19). No entanto, o que se observa no tecido urbano da cidade de São Paulo — e possivelmente em diversas outras cidades do país — é uma estrutura que privilegia a (i)mobilidade individualizada, centrada no uso do automóvel particular.

Durante as incursões de campo, chamou atenção não apenas a ausência de pedestres que fazem uso não permitido da ponte estaiada — que estou me referindo como contrausuários —, mas a escassez de pessoas caminhando em geral. Tal ausência contrastava de forma evidente com o fluxo intenso e contínuo de automóveis que costuravam a cidade.

Essa disparidade revela-se também nos dados estatísticos mais recentes. A cidade de São Paulo apresentou, nos últimos anos, um crescimento da frota de veículos superior ao crescimento populacional. Segundo o Ministério dos Transportes (Brasil, 2024), a frota atual de automóveis na cidade é de 6.359.914 veículos, além de 1.292.645 motocicletas. Em contrapartida, a população estimada é de 11.895.578 habitantes, conforme o IBGE (2024).

**Gráfico 5 – População e frota de automóveis na cidade de São Paulo – SP (2010-2024)**

Fonte: Elaboração própria, 2025.

Se compararmos os dados de 2010 a 2022, nota-se que, enquanto a população cresceu de 11,25 para 11,45 milhões de pessoas (aumento de 1,8%), a frota de automóveis passou de 5,09 para 6,09 milhões — um crescimento de 19,6%. Tal expansão pode ser atribuída a uma série de fatores econômicos, como a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o aumento das linhas de crédito e o incentivo ao consumo de veículos. No entanto, é igualmente relevante considerar fatores estruturais e culturais: a deficiência do transporte público (caracterizado por superlotação, lentidão e insegurança), a valorização simbólica do automóvel como instrumento de liberdade e *status* e, sobretudo, a prevalência de um modelo de planejamento urbano que prioriza a circulação de veículos particulares em detrimento da mobilidade coletiva.

Nesse contexto, a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira — concebida para o tráfego exclusivo de automóveis — simboliza esse modelo de cidade centrado na velocidade e na segmentação dos fluxos urbanos.

Contudo, como adverte Jacobs (2011, p. 6), é comum rotular os automóveis como os grandes vilões das cidades, responsabilizando-os pelos fracassos do planejamento urbano. No entanto, para a autora, os efeitos nocivos dos automóveis não constituem propriamente a causa do insucesso urbano, mas antes um sintoma da incapacidade sistêmica de conceber e implementar um desenvolvimento urbano equitativo e eficiente. Ou seja, culpar os carros representa uma tendência analítica simplificadora, uma vez que o verdadeiro problema reside em um modelo de urbanismo que não foi projetado na escala humana não motorizada.

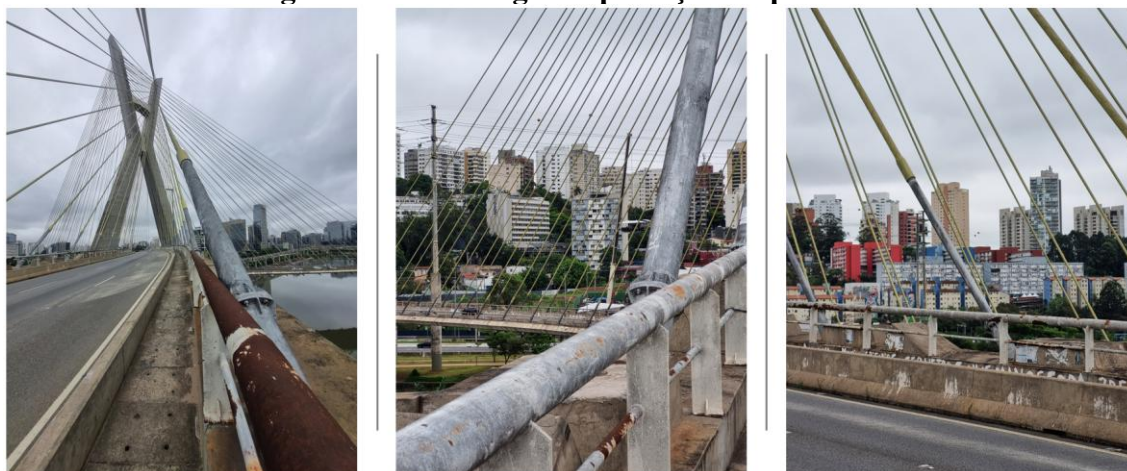
Essa crítica se torna ainda mais pertinente quando se observa que, ao priorizar obras voltadas à circulação de veículos particulares — como vias expressas, viadutos e pontes, a exemplo da ponte estaiada —, as cidades acabam por reforçar o próprio ciclo de dependência em relação ao automóvel, retroalimentando os problemas que deveriam resolver.

Assim como não se pode reduzir os efeitos dos automóveis a uma simples causalidade, também não se pode ignorar que o próprio trabalho de campo é moldado por variáveis concretas que ultrapassam a vontade do pesquisador. As decisões metodológicas, portanto, não são apenas técnicas, mas éticas e contextuais. Nem todo território permite um olhar atento em qualquer tempo. O campo também fala — e impõe condições. Ele apresenta, a cada retorno, não apenas dados, mas os limites éticos, metodológicos e, sobretudo, de segurança.

Por essa razão, optei por não realizar observações noturnas. A ausência de iluminação pública adequada em determinados pontos, somada à baixa circulação de pessoas e à segurança do entorno, indicaram que, para além da vontade investigativa, há limites objetivos e subjetivos que precisam ser respeitados. O campo me disse: aqui, não. E foi necessário escutá-lo.

Nesse processo, reforcei a importância de observar a cidade por meio dos cenários, atores e regras (Magnani et al., 2023). Os cenários revelaram a precariedade estrutural de uma ponte que, apesar de sua monumentalidade e apelo imagético, encontra-se em estado visivelmente deteriorado, sem manutenção, com sinais de ferrugem, pichações em diversas partes e sujeira acumulada sobre um concreto que já não reluz. O tom cinza que recobre a estrutura parece menos uma escolha estética e mais um efeito da poluição que marca a paisagem paulistana — tanto no ar, quanto nas formas de gestão urbana que priorizam os fluxos motorizados em detrimento da caminhabilidade.

**Figura 110 – Ferrugem e pichação na ponte estaiada**



Fonte: Giliard Ribeiro, 2024.

Os atores, por sua vez, mostraram-se múltiplos, anônimos, fragmentados. Por mais que exista uma regularidade de padrão nesse contrauso, são homens, majoritariamente, que atravessam a ponte por necessidade, pressa ou resistência, com maior frequência no período da manhã — o que pode indicar a tentativa de redução do tempo de deslocamento até o trabalho. Poucas mulheres: observei apenas três ao longo da pesquisa — uma adulta e duas adolescentes —, o que diz dos riscos e limites da circulação de corpos femininos nesses espaços de travessia.

Se esses sujeitos me revelaram, pela observação, modos desviantes de uso do espaço, foi também necessário, como pesquisador, me deixar afetar por ele. A escuta do território se deu também pelo corpo. Ao longo desta pesquisa, experimentei atravessar a ponte estaiada a pé, como quem deseja compreender o espaço com os próprios passos, sentir o ruído dos carros ao redor e a vulnerabilidade da travessia entre os veículos. Noutras vezes (a grande maioria), estive parado diante dela, fitando com curiosidade e inquietação; noutras ainda, como quem entrega o olhar ao enquadramento fotográfico de uma turista que, sorrindo, me pediu: “É você que vai tirar a nossa foto, né?”. Até o dia em que decidi não atravessar fisicamente, segui pela ponte do Morumbi, ciente de que, naquele momento, minha travessia estava na fixa mirada.

A travessia da ponte, nesse sentido, revela-se como mais do que um deslocamento físico. O contrausuário, ao caminhar por uma estrutura projetada para automóveis, perturba a lógica dominante da cidade global e reinscreve o espaço com outra temporalidade, mais lenta e dissonante. A ponte, transformada em foto-troféu (Mello, 2019), palco de espetáculos e cartão-postal, reencontra o gesto simples do caminhar como possibilidade de resistência. Caminhar,

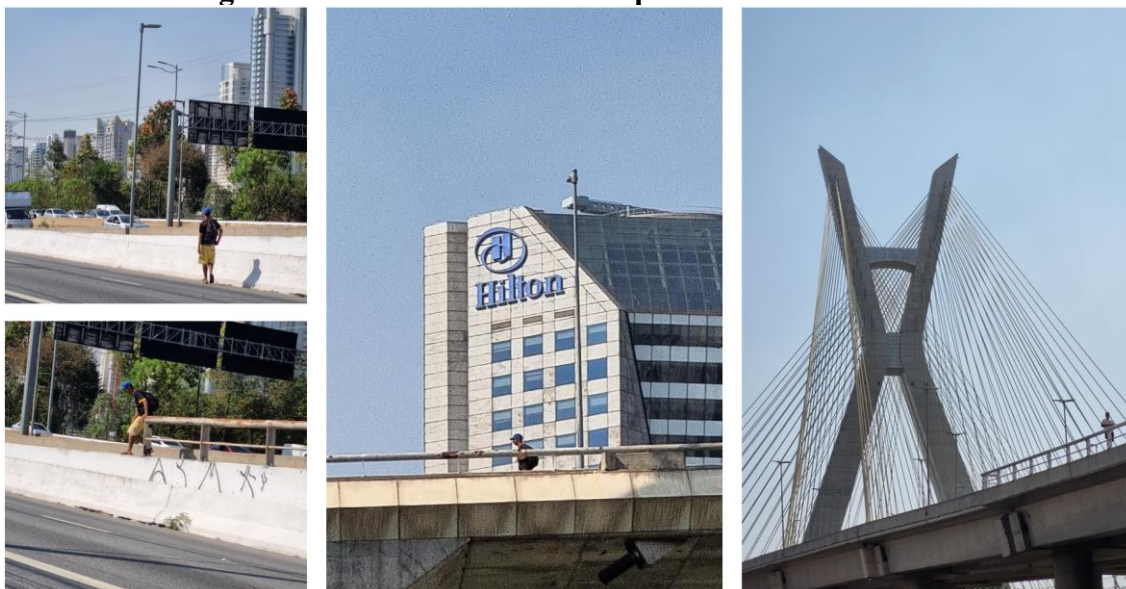
aqui, é performance, mas gesto político, é visibilizar aquilo que o planejamento urbano pretende ocultar, o corpo comum, o uso imprevisto, a presença subalterna.

**Figura 111 - Contrausuários na ponte estaiada em 2023**



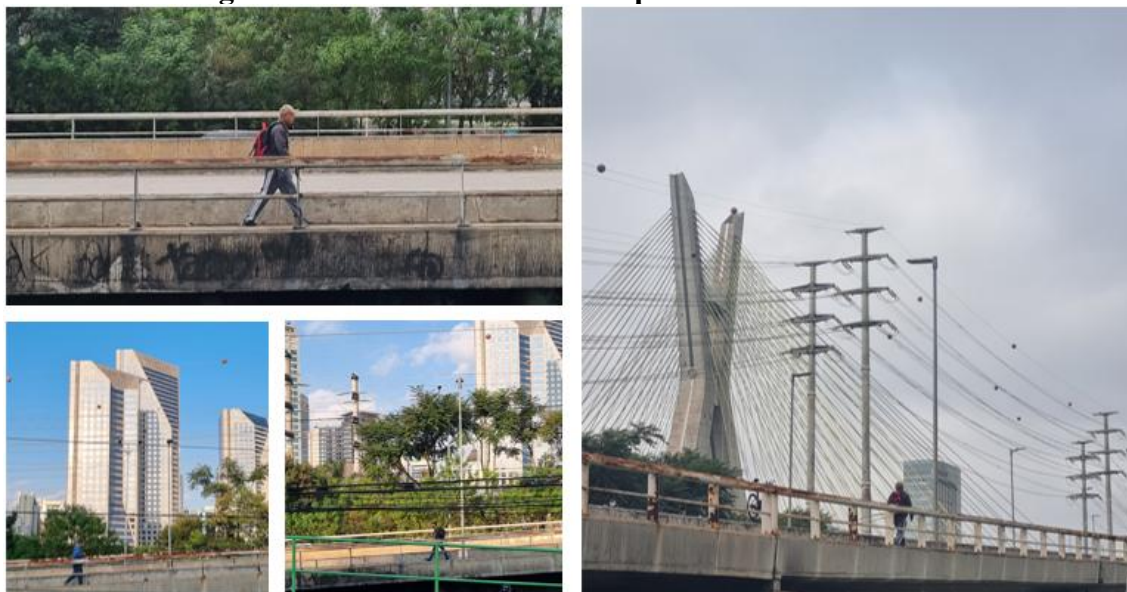
Fonte: Giliard Ribeiro, 2023.

**Figura 112 – Contrausuários na ponte estaiada em 2024**



Fonte: Giliard Ribeiro, 2024.

**Figura 113 – Contrausuários na ponte estaiada em 2025**



Fonte: Giliard Ribeiro, 2025.

Talvez seja nesse caminhar, ainda que breve, insistente e não autorizado, que se revele uma das formas mais potentes de romper com os sentidos cristalizados da cidade e de reivindicar, com os pés na ponte, o direito de habitar — não apenas a ponte, mas a cidade.

Finalizo este capítulo com a consciência de que observar é ser observado. De que não se trata apenas de mapear deslocamentos, mas de reconhecer os riscos, os silêncios e os gestos que desafiam o projeto excludente da cidade. A ponte estaiada, símbolo de uma São Paulo globalizada, revela, em suas margens e fissuras, uma cidade real, fragmentada e desigual — onde caminhar não é apenas deslocar-se, mas enfrentar uma paisagem que, cotidianamente, nega o direito de existir nela.

## 5 CONCLUSÃO

Decidi escrever uma tese para ler o espaço, pois acredito que compreender sua produção é uma forma de compreender o mundo. Creio ainda, da mesma forma, que a cidade não deve ser entendida apenas como um espaço físico, os objetos urbanos que compõem sua tessitura merecem atenção analítica. Por isso, escolhi como objeto uma ponte, mas não uma ponte qualquer, a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, que já “nasceu” contaminada pelo cálculo mercantil, um objeto de arquitetura circunscrita ao mercado econômico, um ícone que alimenta uma espiral de imagens que se multiplicam das revistas especializadas à grande mídia, passando por campanhas publicitárias que a utilizam como pano de fundo para a promoção de produtos e estilos de vida.

Essa dinâmica imagética, no entanto, não pode ser dissociada das formas pelas quais os objetos urbanos se tornam suporte de discursos, disputas e práticas sociais. Tanto a cidade, quanto seus ícones devem ser compreendidos como um texto visual, escrito e inscrito em diferentes linguagens, apropriado por múltiplos sujeitos. Para explorar essas camadas, articulei três polos de análise interdependentes que se integram entre si no espaço urbano — Político e Jurídico, Imagem e Turismo, Vida e Cotidiano — e me apoiei em um referencial teórico amplo, que permitiu tensionar distintas dimensões da produção do urbano.

Compreendo que a cidade é viva; seus movimentos se desdobram em múltiplos fluxos, ritmos e conflitos. Justamente por isso, as interpretações sobre o urbano não são definitivas, variam conforme os olhares, os contextos e as lentes utilizadas. Ainda assim, como lembra Bourdieu (1989), o *homo academicus* se inclina pelo acabado — pela necessidade de um ponto final. Esta tese, portanto, encerra-se como um exercício datado, situado neste espaço-tempo específico de pesquisa e escrita.

Nesse processo de interpretação situada, torna-se fundamental refletir sobre os sentidos que os símbolos urbanos adquirem na disputa pelo imaginário da cidade. As cidades também falam por meio de seus símbolos. No entanto, o problema emerge quando esses símbolos são legitimados pelo Estado sem a participação efetiva das populações que vivem os territórios. A Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira é expressão desse paradoxo: símbolo de modernidade e progresso para uns; elemento da exclusão e da desigualdade para outros.

É a partir dessa ambivalência que defendo a tese: mais do que uma infraestrutura urbana, a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira atua como dispositivo material e imaginário da

espetacularização do espaço, da mercantilização da cidade, da fragmentação socioterritorial e da reprodução das desigualdades urbanas.

Para sustentar essa tese, organizei a pesquisa em três polos analíticos que, embora interdependentes, permitiram abordagens específicas e complementares sobre o território da ponte, pois a urbanidade faz com que esses polos dialoguem. No primeiro polo (segundo capítulo), examinei os marcos político-jurídicos e os interesses públicos e privados que viabilizaram a construção da Ponte Estaiada, evidenciando como sua materialização resulta de articulações entre Estado e Mercado, por meio da OUCAE, um instrumento de financeirização do solo urbano que, na teoria, é baseado em i) transformações urbanísticas estruturais; ii) melhorias sociais; e iii) valorização ambiental, mas que na prática resultou na gentrificação do espaço. Em seguida, no segundo polo (terceiro capítulo), voltei-me à dimensão imagética e turística da ponte, analisando sua transformação em ícone midiático, cartão-postal e ativo simbólico, apropriado por discursos de *city marketing* e espetacularização da cidade, com ênfase na análise dos usos e contrausos (Leite, 2007) da ponte e suas respectivas disputas por visibilidade. Por fim, no terceiro polo (quarto capítulo), retornei ao chão da ponte — à vida cotidiana no entorno — para observar seus usos desviantes e tensionar os sentidos hegemônicos do espaço a partir da experiência dos contrausuários, pedestres e ciclistas.

A partir da articulação entre os três polos de análise — Político e Jurídico, Imagem e Turismo e Vida e Cotidiano —, foi possível identificar quatro vetores centrais que estruturam a produção do espaço e do imaginário da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira: a espetacularização do espaço, a mercantilização da cidade, a fragmentação socioterritorial e a reprodução das desigualdades urbanas.

O processo de espetacularização do espaço revela uma sobreposição da forma à função. A ponte foi concebida não apenas como infraestrutura de mobilidade, mas como elemento visual voltado à promoção simbólica e turística da cidade. Sua imagem, amplamente difundida por mídias televisivas — com destaque para a *Rede Globo* —, campanhas publicitárias e materiais turísticos, foi projetada para simbolizar a modernidade e a ideia de cidade global, ainda que dissociada das condições reais de mobilidade dos sujeitos que habitam ou atravessam seu entorno.

A mercantilização da cidade se expressa desde os exemplos de *naming rights* espalhados por São Paulo até os processos de valorização imobiliária impulsionados pela OUCAE, passando pela apropriação imagética da ponte como ativo simbólico explorado pelo mercado

turístico e, sobretudo, pela publicidade do mercado imobiliário. Este se vale da distinção (Bourdieu, 2011), ancorada na localização e na “vista para a ponte”, convertendo-a em uma mercadoria visual cuja função extrapola a circulação de veículos e a inscreve na lógica de promoção da cidade como elemento de distinção competitivo no mercado global de investimentos e turismo.

A fragmentação socioterritorial torna-se evidente quando se analisa o território da ponte em sua materialidade e cotidiano. Inserida em uma área marcada por desigualdades históricas — entre bairros de alta renda e favelas como a Real Parque —, a ponte opera como um divisor físico e simbólico. Em vez de conectar, ela reforça distâncias e barreiras, desvelando a lógica de segregação que estrutura o tecido urbano paulistano. A ponte, nesse contexto, não atua como ponte, mas como muro.

Por fim, a reprodução das desigualdades aparece como resultado e motor desses processos. Ao ser pensada para o fluxo de automóveis, excluindo ciclistas e pedestres, a ponte aprofunda os abismos de direito e acesso à cidade. Essa exclusão é reiterada no cotidiano, como revelaram os registros de campo: atravessar a ponte a pé exige transgressão, coragem e, por vezes, risco de morte. Isto denuncia a ausência de políticas de mobilidade voltadas à escala humana não motorizada e evidencia que os corpos subalternizados continuam relegados às margens da cidade — mesmo quando espacialmente “inseridos” numa centralidade econômica, o “Centro Berrini”.

Essa realidade cotidiana não é um desvio pontual, mas expressão de uma lógica urbana historicamente estruturada. O acesso aos espaços urbanos tem sido marcado por exclusões e dispositivos de controle, muitas vezes ancorados na propriedade privada e em mecanismos que limitam a circulação de certos corpos. A ponte estaiada, embora parcialmente financiada com recursos públicos, é funcionalmente voltada ao transporte individual motorizado, restringindo o uso por pedestres e ciclistas. Nesse contexto, a ponte condensa disputas simbólicas: enquanto sua imagem oficial reforça o ideal de uma cidade moderna e global, ações como o *Breque dos Apps* revelam contrausos que ressignificam o espaço ao denunciar desigualdades e precarizações.

Em cada polo de análise, esses vetores se manifestaram de maneira específica, mas interligada. O polo Político e Jurídico evidenciou como os instrumentos de planejamento urbano — em especial a OUCAE e os CEPACs — são frutos da íntima relação entre Estado e Mercado, priorizando a rentabilidade do solo em detrimento da função social das áreas urbanas.

O polo Imagem e Turismo revelou como a ponte foi convertida em símbolo de uma cidade que se vende por imagens, ainda que essas imagens não representem a experiência vivida por grande parte de sua população e pelos próprios turistas. Já o polo Vida e Cotidiano, por meio de uma pesquisa de observação com elementos etnográficos, trouxe à tona como sujeitos invisibilizados produzem outros sentidos para a ponte, a partir de usos desviantes, tensionando sua função hegemônica e reafirmando o direito à cidade como prática cotidiana, situada e insurgente.

A Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, mais do que uma obra de engenharia ou um marco arquitetônico, revelou-se, ao longo desta pesquisa, uma lente potente para compreender as contradições do projeto urbano hegemônico em São Paulo. Seu estudo permitiu observar como práticas e discursos se entrelaçam na produção do espaço urbano; a ponte condensa estratégias do Estado, interesses de mercado, disputas simbólicas e modos de vida fragmentados. Trata-se, portanto, de um objeto que, embora localizado no espaço geográfico, articula escalas diversas — do local ao global —, ao mesmo tempo em que evidencia tensões entre a cidade projetada e a cidade vivida, a visível e invisível, a permitida e proibida.

A análise da ponte como dispositivo material e simbólico demonstrou que ela opera como síntese de um modelo de cidade voltado à espetacularização do espaço e à circulação de fluxos privilegiados, reiterando a prioridade conferida aos automóveis e ao capital imobiliário. O espaço passa a ser produzido ele próprio como mercadoria, fabricado como cidade-mercadoria, e a monumentalidade das obras públicas atua como elemento de distinção, apagando ou estetizando as desigualdades que estruturam o território. Uma vez consolidada como símbolo da modernidade e da cidade global, a ponte estaiada de São Paulo passou a funcionar como referência imagética para outros contextos urbanos. Gestores públicos de diferentes localidades passaram a buscar em sua reprodução a promessa de prestígio internacional e valorização urbana, apostando na construção de estruturas semelhantes como estratégia de *city branding*. Ou seja, não adianta só produzir mercadoria, tem que reproduzir, por esse motivo acompanhamos a proliferação de pontes estaiadas em diversas cidades brasileiras.

Contudo, esse mesmo objeto — pensado para ser contemplado à distância — permitiu, quando olhado “de perto e de dentro” (Magnani, 2002), desvelar silêncios do planejamento urbano e práticas desviantes que ressignificam sua existência. Foi a partir da abordagem etnográfica que emergiram os contrausos da ponte não televisionados ou noticiados nas mídias impressas e digitais, as travessias ilegais de pedestres e os deslocamentos arriscados de ciclistas

nesse objeto urbano que conecta e separa. Esses usos não normativos não apenas revelam a ineficácia de um planejamento centrado no automóvel, mas inscrevem outras narrativas no espaço — insurgentes e marginais, mas potentes. Ao escutar o campo, registrar os fluxos cotidianos e observar quem cruza a ponte — ainda que não devesse cruzá-la —, foi possível compreender que a cidade se faz nas brechas, nas transgressões e nos gestos cotidianos que desafiam a ordem estabelecida pelo urbanismo de prancheta, que muitas vezes ignora as complexidades sociais.

Como toda investigação, esta pesquisa também enfrentou limitações que merecem ser reconhecidas. Do ponto de vista metodológico, a escolha por uma abordagem qualitativa, com uso de elementos etnográficos, trouxe consigo a potência do olhar atento e da escuta sensível, mas impôs desafios. A minha subjetividade, aqui assumida como parte constitutiva do processo, exigiu constante vigilância quanto aos recortes analíticos, aos silêncios do campo e às decisões tomadas ao longo da escrita.

Do ponto de vista contextual, a própria dinâmica do campo impôs limites concretos. A ponte e seu entorno apresentaram condições que restringiram minha permanência prolongada e colocaram em risco minha segurança pessoal. Por essa razão, não foram realizadas observações noturnas. Além disso, a ausência de um mediador na FRP e o desconforto expressado por moradores frente ao histórico extrativista das pesquisas acadêmicas tornaram inviável um recorte metodológico mais “de dentro e de perto”, como uma observação participante mais inserida.

Reconhecer essas limitações não invalida os achados da pesquisa, mas os contextualiza, reforçando a importância de compreender a investigação como um recorte situado. O campo fala, mas se cala, e parte do exercício etnográfico é saber reconhecer o momento de recolher-se. Assim, os limites enfrentados tornam-se marcas do território e do tempo em que esta tese foi produzida.

Esta pesquisa não se propôs como ponto de chegada, encerrado em si, mas como abertura para novos caminhos investigativos. A Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, como objeto de análise, revelou-se fértil para refletir sobre as contradições do espaço urbano contemporâneo. Ainda assim, muitos percursos podem ser trilhados a partir dela, como investigações comparativas com outras pontes estaiadas ou ícones urbanos, com o objetivo de aprofundar a compreensão sobre as estratégias de *city branding* e seus efeitos nos territórios. Afinal, pensar o urbano é, antes de tudo, disputar sentidos — e essa disputa segue em curso

com outras possíveis leituras. A pesquisa, como a cidade, não se fecha: ela se prolonga, desloca-se, reinventa-se.

Mas esta não foi apenas uma pesquisa sobre o urbano, mas uma travessia pessoal como pesquisador com anseio em produzir conhecimento que contribuísse para a leitura da gramática visual do urbano. Atravessar a ponte foi mais do que um gesto empírico, foi uma escolha simbólica. Caminhar sobre a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, construída para os fluxos velozes e impermeáveis, foi um modo de tensionar seus sentidos e experimentar, com o corpo, os limites de um espaço pensado para excluir. Mas, ao longo desta tese, compreendi que, mais que atravessar a ponte, fui atravessado por ela.

É nesse movimento contínuo – de limites e reinvenções – que retorno, ao final, à palavra ponte. Retornar à sua raiz, à sua origem. Ponte deriva do latim *pons*, *pontis*, cuja etimologia está associada à ideia de travessia, conexão, construção destinada a estabelecer ligações entre duas partes, pessoas ou coisas (Dicionário de Latim-Português, 2001; Houaiss, 2001; Dicionário Aurélio, 2009). Da mesma forma que “ponte” deriva de *pons* em latim, em grego, Πόντος (*póntos*) vem da raiz *pent*, ação de caminhar e, em sânscrito, de *pánthah*, caminho (Brandão, 1986). Seria, então, a ponte um lugar também de caminhar — mesmo sem ter sido planejada para isso? Pergunto-me se seriam os contrausuários, esses pedestres que desafiam a lógica do urbanismo de prancheta, aqueles que, afinal, cumprem sua real função.

## REFERÊNCIAS

- ALLIS, Thiago. O turismo como mote para os grandes projetos urbanos: a versão paulistana. In VARGAS, Heliana Comim; PAIVA, Ricardo Alexandre (org.). *Turismo, arquitetura e cidade*. Barueri: Manole, 2016. p. 85-109.
- ARANTES, Otilia Beatriz Fiori. *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. 3 ed. São Paulo: Edusp, 2015.
- ARANTES, Pedro Fiori. *Arquitetura na era digital-financeira: desenho, canteiro e renda da forma*. São Paulo: Editora 34, 2012.
- ATHIAS, Renato Monteiro. *Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre Etnicidade – 2003*. Disponível em: <http://www.dcs.ufpe.br/nepe>. Acesso em: 18 abr. 2024.
- ATHIAS, Renato Monteiro. *Povos indígenas de Pernambuco – identidade, diversidade e conflito*. Recife: Editora da UFPE, 2007.
- BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria*. Trad. Antônio de P. Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- BACZKO, Bronisław. A imaginação social. In LEACH, E. et al. (org.). *Anthropos-Homem*. Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985. p. 52-64.
- BIGNAMI, Rosana. *A imagem do Brasil no turismo: construção, desafios e vantagem competitiva*. São Paulo: Aleph, 2002.
- BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.
- BOURDIEU, Pierre. *Sobre a televisão*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.
- BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- BOURDIEU, Pierre. *A distinção: crítica social do julgamento*. Porto Alegre: Zouk, 2011.
- BOURDIEU, Pierre. *Sociologia geral vol. 3 - As formas do capital: Curso no Collège de France (1983-1984)*. São Paulo: Editora Vozes, 2023.
- BRANDÃO, Junito de Souza. *Mitologia Grega*. Vol. I. Petrópolis, Vozes, 1986.
- BRASIL. *Estatuto da Cidade*. Lei Federal nº 10.257/2001. 3. ed. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *São Paulo*. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>. Acesso em: 01 abr. 2024.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *São Paulo*: história. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/historico>. Acesso em: 20 fev. 2024.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito. *Frota de veículos* – 2024. Brasília: Ministério dos Transportes, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2024>. Acesso em: 7 jun. 2025.

BUOSI, Maria Carolina; SILVA, Aurio Lúcio Leocádio da. A avaliação dos atributos da imagem e sua relação com a imagem global do destino de turismo internacional – Praia de Jericoacoara. *Revista Turismo em Análise*, São Paulo, v. 24, n. 1, p. 25-40, 2013. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rta/article/view/64170>. Acesso em: 8 abr. 2025.

CACCIARI, Massimo. *A cidade*. 4. ed. Barcelona: Gustavo Gili SL, 2010.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de muros*: crime, segregação e cidadania em São Paulo. Editora 34: São Paulo, 2000.

CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

CAMARGO, Luiz Octávio de Lima. *Hospitalidade*. São Paulo: Aleph, 2004.

CANEVACCI, Massimo. *A cidade polifônica*: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2004.

CARLOS, Ana Fani Alessandri de. *A cidade*. São Paulo: Contexto, 2013.

CARVALHO, Pedro; QUINTELLA, Sérgio; QUEIROZ, Guilherme. A cidade dos naming rights: qual o limite do modelo que só cresce em SP? *VEJA São Paulo*, São Paulo, 9 fev. 2024. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/naming-rights-cidade-sao-paulo>. Acesso em: 20 mar. 2024.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano*: 1. artes de fazer. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1998.

CHARAUDEAU, Patrick. *Os estereótipos, muito bem. Os imaginários, ainda melhor*. Trad. André Luiz Silva e Rafael Magalhães Angrisano. *Entrepalavras*, Fortaleza, v. 7, p. 571-591, jan./jun. 2017.

COELHO NETTO, José Teixeira. *A construção do sentido na arquitetura*. 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

COELHO, Teixeira. *Dicionário crítico de política cultural*: cultura e imaginário. São Paulo: Iluminuras, 1997.

COSTA, Adriano. O solo criado: o que é, conceitos e exemplos. *Blog Urbit*, jun. 2022. Disponível em: <https://blog.urbit.com.br/index.php/2022/06/27/o-solo-criado-o-que-e-conceitos-e-exemplos/>. Acesso em: 17 jul. 2025.

COTRIM, Luciana Rossi. *A Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira na construção de sentidos para a cidade de São Paulo*. 2013. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2013.

CREDENDIO, José Ernesto; TAKAHASHI, Fábio. Com 138 m de altura, ponte estaiada é aberta. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 11 maio 2008. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ffl105200821.htm>. Acesso em: 22 out 2023.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. As paisagens artificiais criadas pelo turismo. In: YÁZIGI, Eduardo (org). *Turismo e paisagem*. São Paulo: Contexto, 2002. p. 67-81.

CUFA. Quem somos. Disponível em: <https://cufa.org.br/quem-somos/>. Acesso em: 15 jun. 2024.

CUTHBERT, Alexander R. *Compreendendo as cidades: método em projeto urbano*. São Paulo: Perspectiva, 2021.

D'ANDREA, Tiarajú Pablo. *Nas tramas da segregação: o real panorama da pólis*. 2008. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

D'ANDREA, Tiarajú Pablo. O real panorama da polis: conflitos na produção do espaço em favelas localizadas em bairro da elite de São Paulo. *PosFAUUSP*, São Paulo, v. 19, n. 31, p. 44-65, 2012. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/47875>. Acesso em: 12 abr. 2024.

D'ANDREA, Tiarajú Pablo. *40 ideias de periferia: história, conjuntura e pós-pandemia*. São Paulo: Dandara, 2020.

D'ANDREA, Tiarajú Pablo. *A formação das sujeitas e dos sujeitos periféricos: cultura e política na periferia de São Paulo*. São Paulo: Dandara, 2022.

DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo*. Contraponto: Rio de Janeiro, 1997.

DICIONÁRIO de Latim-Português. 2. ed. Porto: Dicionários Editora, 2001.

DUARTE, Alessandro. José Auriemo Neto, presidente da JHSF, é o novo rei do luxo paulistano. *Veja São Paulo*, 18 set. 2009. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/jose-auriemo-neto-presidente-da-jhsf-novo-rei-do-luxo-paulistano/>. Acesso em: 17 jul. 2025.

DURAND, Gilbert. *A imaginação simbólica*. São Paulo, Edusp/Cultrix, 1988.

ENESCIL. História. Sobre a Enescil – Engenharia e Construção Civil. Disponível em: <https://enescil.com.br/historia/>. Acesso em: 17 jul. 2025.

ENESCIL. Projetos. Ponte Estaiada (Arco da Inovação) sobre o Corrego Vidoca. Disponível em: <https://enescil.com.br/projetos/arco-da-inovacao/>. Acesso em: 17 jul. 2025.

ESCRITÓRIO PAULISTANO DE ARQUITETURA. *Conjunto Habitacional do Real Parque, 2012*. Disponível em: <http://www.epaulistano.com.br/real-parque---fotos.html>. Acesso em: 10 abr. 2024.

FERRARA, Lucrécia d'Alessio. Os lugares improváveis. In: YÁZIGI, Eduardo (org). *Turismo e paisagem*. São Paulo: Contexto, 2002. p. 44-58.

FERRARI, Terezinha. *Fabrilização da cidade e ideologia da circulação*. São Paulo: Coletivo Editorial, 2008.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa*. Coord. FERREIRA, Marina Baird; ANJOS, Margarida dos. 4. ed. Curitiba: Positivo, 2009.

FERREIRA, Nádia Somekh Martins. *A (des)verticalização de São Paulo*. 1987. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.

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

FIX, Mariana. *São Paulo Cidade Global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2007.

FONSECA, Claudia. *Família, fofoca e honra – etnografia de relações de gênero e violência em grupos populares*. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2004.

FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez, 2000.

GASTAL, Suzana. *Turismo, imagens e imaginários*. São Paulo: Aleph, 2005.

GEERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. *A vida na cidade: como estudar*. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GERANDO Falcões. *Quem somos*. Disponível em: <https://gerandofalcoes.com/quem-somos/>. Acesso em: 15 jun. 2024.

GOHN, Maria da Glória. Morumbi: o contraditório bairro-região de São Paulo. *CADERNO CRH*, Salvador, v. 23, n. 59, p. 267-281, maio/ago. 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ccrh/a/5fJKVXjTWrxnZjCPxGzR7Kr/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 20 jan. 2024.

GOMES, Bianca. Thammy Miranda deixa o PL e se filia ao PSD junto com a mãe, Gretchen. *O Globo*, Rio de Janeiro, 12 mar. 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/politica/>

noticia/2024/03/12/thammy-miranda-deixa-o-pl-e-se-filia-ao-psd-junto-com-a-mae-gretchen.ghml. Acesso em: 15 jun 2024.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. *O lugar do olhar: elementos para uma geografia da visibilidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

GOUVÊA, José Paulo Neves. *Cidade do mapa: a produção do espaço de São Paulo através de suas representações cartográficas*. 2010. Dissertação (Mestrado em Tecnologia da Arquitetura) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

GUNN, C. *Vacationscapes: designing tourist regions*. Nova Iorque: Van Nostrand, 1989.

HACK NETO, Eduardo; GÂNDARA, José Manoel Gonçalves. Marketing turístico & imagem – reflexões sobre fotografias virtuais de Foz do Iguaçu - PR e opiniões dos agentes de turismo de Joinville – SC. In SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO – ANPTUR, 5., 2008, Belo Horizonte. *Anais [...]*. Belo Horizonte: ANPTUR, 2008. Disponível em: <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/5/145.pdf>. Acesso em: 8 abr. 2025.

HARNIK, Simone. Serra reinicia obra de acesso a marginal. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, ano 131, n. 42656, 11 maio 2005. Cotidiano, p. C10.

HARVEY, David. A arte como renda: globalização e transformação da cultura em commodities. *Desígnio: Revista de História da Arquitetura e do Urbanismo*, São Paulo, n. 4, p. 27-40, 2005.

HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David. *Spaces of global capitalism: toward a theory of uneven geographical development*. London: Verso, 2007.

HARVEY, David. O espaço como palavra-chave. *Revista GEOgraphia*, Rio de Janeiro, v. 14, n. 28, p. 8-39, 2012.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. *Grande Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

HOUAISS. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Disponível em: [https://houaiss.uol.com.br/corporativo/apps/uol\\_www/v6-2/html/index.php#1](https://houaiss.uol.com.br/corporativo/apps/uol_www/v6-2/html/index.php#1). Acesso em: 13 jan. 2024.

HUSKINSON, Lucy. *Arquitetura e psique: um estudo psicanalítico de como os edifícios impactam nossas vidas*. São Paulo: Perspectiva, 2021.

INAUGURAÇÃO de ponte em SP tem protesto por moradia e ciclovias. *GI*, São Paulo, 10 maio 2008. Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,MUL465374-5605,00-INAUGURACAO+DE+PONTE+EM+SP+TEM+PROTESTO+POR+MORADIA+E+CICLOVIAS.html>. Acesso em: 20 nov. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). São Paulo – SP. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/sao-paulo.html>>. Acesso em: 10 jun. 2025.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

KAVARATZIS, Mihalís. From city marketing to city branding: Towards a theoretical framework for developing city brands. *Place Branding*, v. 1, n. 1, p. 58-73, 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.1057/palgrave.pb.5990005> Acesso em: 12 abr 2025.

KLEIN, Naomi. Sem logo: *Sem logo: a tirania das marcas em um planeta vendido*. Rio de Janeiro: Record, 2002.

KOWARICK, Lúcio. *Espoliação urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 1979.

LACOSTE, Yves. *Dicionário de Geografia*. Lisboa: Teorema, 2005.

LE CORBUSIER. *Por uma arquitetura*. 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 2011.

LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

LEFEBVRE, Henri. *Direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2009.

LEITE, Rogério Proença. Contra-usos e espaços públicos: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, Brasília, v. 17, n. 49, jun. 2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/v6ync4yt8tMpKWYRrvTpR5p>. Acesso em: 02 abr. 2024.

LEITE, Rogério Proença. *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. 2 ed. Campinas, SP: Unicamp; Aracaju, SE: UFS, 2007.

LEITE, Rogério Proença. Modos insubmissos de viver: Barcelona aos passos de Michel de Certeau. *Revista de Antropologia*, São Paulo, v. 61, n. 2, p. 55-77, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/2179-0892.ra.2018.148932>. Acesso em: 15 abr 2025.

LOPES, Rafael da Cunha Cara. *Cura encantada: medicina tradicional e biomedicina entre os Pankararu do Real Parque em São Paulo*. 2011. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Universidade Federal de São Paulo, São Paulo, 2011.

LORES, Raul Juste. *São Paulo nas alturas: a revolução modernista da arquitetura e do mercado imobiliário nos anos 1950 e 1960*. São Paulo: Companhia das Letras, 2024.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, [s. l.], v. 17, jun. 2002, p. 11-29, 2002. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s0102-69092002000200002>. Acesso em: 17 jul. 2025.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Quando o campo é a cidade: fazendo Antropologia na metrópole. In MAGNANI, José Guilherme Cantor; TORRES, Lilian de Lucca (org.). *Na metrópole: textos de Antropologia urbana*. 3. ed. São Paulo: Edusp/Fapesp, 2008. p. 68-81.

MAGNANI, José Guilherme Cantor et al. *Etnografias urbanas: quando o campo é a cidade*. Petrópolis: Vozes, 2023.

MALERONKA, Camila. *Operação Urbana Consorciada*. Lincoln Institute and Land Policy. 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ua49aKdz-pQ>. Acesso em: 03 abr. 2024.

MALERONKA, Camila; FURTADO, Fernanda. *A Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC): a experiência de São Paulo na Gestão Pública de aproveitamentos urbanísticos*. Lincoln Institute of Land Policy, 2013. Disponível em: [https://www.lincolninst.edu/sites/default/files/pubfiles/maleronka-wp14cm1po-full\\_0.pdf](https://www.lincolninst.edu/sites/default/files/pubfiles/maleronka-wp14cm1po-full_0.pdf). Acesso em: 10 abr. 2024.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã*. 3. ed. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1984.

MAZARIM, Diego Montagnini. *Histórico das pontes estaiadas e sua aplicação no Brasil*. 2011. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

MAZZON, José Afonso. *Análise do programa de alimentação do trabalhador sob o conceito de marketing social*. Tese (Doutorado em Economia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

MELLO, Cynthia. *Semiótica do turismo aplicada*. Curitiba: Appris, 2019.

MEMÓRIA GLOBO. *Cenários: a evolução do projeto gráfico, da arte, da abertura e logotipos, ao longo dos anos*. Disponível em: <https://memoriaglobo.globo.com/jornalismo/jornalismo-e-telejornais/sptv/noticia/cenarios.ghtml>. Acesso em: 10 maio 2024.

MORENO, Eva. Estupro em campo: reflexões de uma sobrevivente. *Cadernos de Campo*, São Paulo, 2017, v. 26, ano 26, n. 1, p. 235-265.

NAKAMURA, Pedro Kiyoshi Camargo. *O social verticaliza a cidade*. 2016. Dissertação (Mestrado em Tecnologia da Arquitetura) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

NOHARA, Irene. *Operação Urbana Consorciada – OUC*. 2018. Disponível em: <https://direitoadm.com.br/operacao-urbana-consorciada-ouc/>. Acesso em: 12 fev. 2024.

OITOMEIA. *Complexo Turístico Ponte Estaiada*: como se tornou o principal cartão postal de Teresina. Disponível em: <https://www.oitomeia.com.br/noticias/2017/08/19/saiba-mais-sobre-ponte-estaiada-principal-simbolo-visual-de-teresina/>. Acesso em: 25 jul. 2021.

OLBERTZ, Karlin. *Operação urbana consorciada*. 2011. Dissertação (Mestrado em Direito do Estado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

PAIVA, Ricardo Alexandre. A arquitetura do espetáculo e o espetáculo da arquitetura. In PAIVA, Ricardo Alexandre (org.). *Megaeventos e intervenções urbanas*. Barueri, SP: Manole, 2017. p. 17-29.

PAIVA, Ricardo Alexandre. Os ícones urbanos e arquitetônicos. In VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (org.). *Turismo, arquitetura e cidade*. Barueri: Manole, 2016. p. 106-122.

PARK, Robert Ezra. The city: suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment. In PARK, Robert. Ezra; BURGESS, Ernest. W. (org.) *The City*. Chicago: University of Chicago Press, 1976. p. 01-46.

PEIRANO, Mariza. *A teoria vivida*: e outros ensaios de antropologia. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

PEIRCE, Charles Sanders. *Semiótica*. São Paulo: Perspectiva, 2005.

PEREIRA, Flávyia. Bilionários: Veja quem são os 5 mais ricos da construção civil. *Money Times*, São Paulo, 17 set. 2023. Disponível em: <https://www.moneytimes.com.br/bilionarios-veja-quem-sao-os-5-mais-ricos-da-construcao-civil/>. Acesso em: 01 maio 2024.

PINTO, Roque. A formação das imagens no turismo: itinerário teórico e proposta de um modelo operacional. *Revista Turismo em Análise*, São Paulo, Brasil, v. 23, n. 3, p. 552-574, dez. 2012.

PONCIONO, Levino. *São Paulo*. 450 Bairros, 450 Anos. 2. ed. Senac: São Paulo, 2004.

PONTE do Sesquicentenário: há denúncia de ameaça. *180*, [s.l.]. Disponível em: <https://180graus.com/politica/ponte-do-sesquicentenario-ha-denuncia-de-ameaca-249347.html>. Acesso em: 15 ago. 2021.

POULER, Patrick. J. Disciplinary society and the myth of aesthetic justice. In SCHEER, Brenda Case. PREISSER, Wolfgang.F. E. (eds.). *Design review: challenging urban aesthetic control*. New York: Chapman and Hall, 1994. p. 44-63.

PRADO, Tiago Alexandre Silva Zenaro do. *Reurbanização da favela do Real Parque em São Paulo*: um olhar sobre impactos e possibilidades do processo de reestruturação urbana. 2017. Dissertação (Mestrado em Ambiente, Saúde e Sustentabilidade) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. *Subprefeitura do Butantã, Distritos e Bairros*. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/upload/bairros.pdf>. Acesso em 02 abr. 2024.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Legislação Municipal. Lei nº 13.260, de 28 de dezembro de 2001. Dispõe sobre a operação urbana consorciada Água Espraiada e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-13260-de-28-de-dezembro-de-2001>. Acesso em: 17 jul. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Casa Civil do Gabinete do Prefeito. Legislação Municipal. Lei nº 14.223 de 26 de setembro de 2006. Dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14223-de-26-de-setembro-de-2006>. Acesso em: 02 abr. 2024.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Casa Civil do Gabinete do Prefeito. Legislação Municipal. Lei nº 14.266 de 6 de fevereiro de 2007. Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14266-de-6-de-fevereiro-de-2007/consolidado>. Acesso em: 02 abr. 2024.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Legislação Municipal. Lei nº 14.454 de 27 de junho de 2007. Dispõe sobre a denominação e a alteração da denominação de vias, logradouros e próprios municipais, e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14454-de-27-de-junho-de-2007>. Acesso em: 17 jul. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Legislação Municipal. Lei nº 15.416, de 22 de julho de 2011. Dispõe sobre a alteração dos arts. 3º, 22, 25 e 28 da Lei nº 13.260. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15416-de-22-de-julho-de-2011/consolidado>. Acesso em: 17 jul. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Legislação Municipal. Decreto nº 53.364, de 17 de agosto de 2012. Confere nova regulamentação à Lei nº 13.260, de 28 de dezembro de 2001, que aprova a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-53364-de-17-de-agosto-de-2012>. Acesso em: 17 jul. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Legislação Municipal. Lei nº 16.402 de 22 de março de 2016. Dispõe sobre o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de São Paulo, de acordo com a Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico (PDE). Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16402-de-22-de-marco-de-2016>. Acesso em: 17 jul. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Casa Civil do Gabinete do Prefeito. Legislação Municipal. Lei nº 18.040, de 12 de dezembro de 2023. Dispõe sobre a alteração da Lei nº 16.703, de 4 de outubro de 2017 e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-18040-de-12-de-dezembro-de-2023>. Acesso em: 17 jul. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Legislação Municipal. Lei nº 16.975, de 3 de setembro de 2018. Dispõe sobre a aprovação do Plano Urbanístico Complementar do Setor Chucrí Zaidan da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, nos Distritos de Santo Amaro e Itaim Bibi, altera a Lei nº 13.260, de 28 de dezembro de 2001, e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16975-de-3-de-setembro-de-2018/consolidado>. Acesso em: 17 jul. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Legislação Municipal. Lei nº 17.541, de 21 de dezembro de 2020. Dispõe sobre a aprovação dos melhoramentos públicos complementares do Plano Urbanístico Chucrí Zaidan/Berrini em cumprimento ao art. 21 da Lei nº 16.975, de 3 de setembro de 2018. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-17541-de-21-de-dezembro-de-2020>. Acesso em: 17 jul. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Histórico*. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/historico/index.php?p=425>. Acesso em: 20 fev. 2024.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Histórico*: região era rota de passagem dos bandeirantes. 2023. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/butanta/historico/>. Acesso em: 12 nov. 2023.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Mapa da cidade de São Paulo com limites administrativos por regiões, subprefeituras e distritos*. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/mapa/index.php?p=250449>. Acesso em: 10 nov. 2023.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Paraisópolis*: de São Paulo para o mundo. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/habitacao/noticias/?p=21>. Acesso em: 13 fev. 2024.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. *Manual Ilustrado de Aplicação da Lei Cidade Limpa e normas complementares*. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/10/Cartilha-Lei-Cidade-Limpa.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA. *Prefeitura e União assinam termo para construção de Pier na Ponte Estaiada*. Disponível em: <https://pmt.pi.gov.br/2020/12/09/prefeitura-e-uniao-assinam-termo-para-construcao-de-pier-na-ponte-estaiada/>. Acesso em: 25 ago. 2021.

QUEIROZ, Guilherme. Mais amados de 2023: Cyrela. *Veja São Paulo*, 2023. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/consumo/mais-amados-2023-cyrela/>. Acesso em: 26 abr. 2025.

RIBEIRO, Giliard Sousa. A (des) construção conceitual do Patrimônio Cultural: a Ponte Octávio Frias de Oliveira como símbolo da cidade de São Paulo. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Tecnologia em Gestão de Turismo) – Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia, 2012.

RIBEIRO, Giliard Sousa. *Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira: espacialidade e narrativas de um símbolo urbano*. 2017. Dissertação (Mestrado em Cultura e Territorialidades) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

RIBEIRO, Giliard Sousa; BRUSADIN, Leandro Benedini. Cidade e imaginário: uma breve leitura da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira. *Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE*, Ano XXV, p. 160-174. Disponível em: <https://revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/viewFile/8768/5124>. Acesso em: 09 maio 2024.

RIFKIN, Jeremy. *A era do acesso: a transição de mercados convencionais para networks e o nascimento de uma nova economia*. Trad. Maria Lúcia G. Leite Rosa. São Paulo: Makron Books, 2001.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Novel/Fapesp, 1997.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 2012.

ROLNIK, Raquel. *São Paulo: planejamento da desigualdade*. São Paulo: Fósforo, 2022.

ROY, Ananya. Slumdog cities: rethinking subaltern urbanism. *International Journal of Urban and Regional Research*, [s.l.], v. 35, n. 2, p. 223-238, 2011.

RUSCHMANN, D. V. de M. *Marketing turístico: um enfoque promocional*. 7. ed. Campinas: Papirus, 2001.

SÁNCHEZ, Fernanda. *Reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Editora Argos, 2010.

SANDRONI, Paulo. *Os Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACS)*. Lincoln Institute and Land Policy. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=elehtb72\\_f0](https://www.youtube.com/watch?v=elehtb72_f0). Acesso em: 03 abr. 2024.

SANTOS, Altair. *Tecnologia faz pontes estaiadas proliferarem no Brasil*. Massa Cinzenta, [s. l.], 10 jan. 2012. Disponível em: <https://www.cimentoitambe.com.br/tecnologia-faz-pontes-estaiadas-proliferarem-no-brasil/>. Acesso em 12 nov. 2023.

SANTOS, Antônio Bispo dos. *A terra dá, a terra quer*. São Paulo: Ubu, 2023.

SÃO PAULO (Cidade). Câmara Municipal. Projeto de Lei nº 638, de 7 de agosto de 2006. Autoriza o Poder Executivo a celebrar contratos de cessão onerosa de direito à nomeação de eventos e equipamentos públicos municipais na cidade de São Paulo (“Naming Rights”). Disponível em: [https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Pesquisa/DetailsDetalhado?COD\\_MTRA\\_LEGL=1&ANO\\_PCSS\\_CMSP=2022&COD\\_PCSS\\_CMSP=638](https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Pesquisa/DetailsDetalhado?COD_MTRA_LEGL=1&ANO_PCSS_CMSP=2022&COD_PCSS_CMSP=638). Acesso em: 20 mar. 2024.

SÃO PAULO FUTEBOL CLUBE. *Mapas da Região do Morumbi em 1943 e 1952*.

Disponível em: <https://www.spfclopedia.com/2014/02/mapas-da-regiao-do-morumbi-em-1943-e.html>. Acesso em 10 fev. 2024.

SÃO PAULO TURISMO. *Mapa de sensações*. São Paulo: SPTuris, 2012. Disponível em:

[https://imprensa.spturis.com.br/wp-content/uploads/downloads/2012/09/mapa\\_sensacoes\\_port.pdf](https://imprensa.spturis.com.br/wp-content/uploads/downloads/2012/09/mapa_sensacoes_port.pdf). Acesso em: 17 jul. 2025.

SANTAELLA, Lucia. *O que é Semiótica*. São Paulo: Brasiliense, 1983.

SARLO, Beatriz. *A cidade vista: mercadorias e cultura urbana*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2014.

SERAPIÃO, Fernando. A guerrilheira urbana. *MONOLITO, habitação social em São Paulo*, São Paulo, n. 7, 2012.

*SERRA reinicia obra de acesso à marginal. Folha de S.Paulo*, São Paulo, 11 maio 2005

Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/digital/leitor.do?numero=16438&keyword=Serra%2CSerra%2CSerra&anchor=5330857&origem=busca&originURL=&maxTouch=0&pd=0d0d88e72edd875951cea2ebcf0bbc28>. Acesso em: 10 fev. 2024.

SILVA, Armando. *Imaginários: estranhamentos urbanos*. São Paulo: Sesc São Paulo, 2014.

SILVA, Fernanda Pinheiro. *A lei do capital: uma possibilidade de compreensão da dimensão jurídica da produção da cidade e a investigação da ação de reintegração de posse da favela Real Parque*. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

SIMMEL, Georg. O conceito e a tragédia da cultura. In: Souza, J; OELZE, B. *Simmel e a modernidade*. Brasília: UNB, 1998. p. 32-45.

SOJA, Edward William. *Postmetrópolis*. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Madrid: Traficantes de Sueños, 2008.

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Espaço. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbete). p. 67-68.

SP URBANISMO. Operação Urbana Consorciada Água Espraiada. 2014. São Paulo:

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2014. Disponível em:

[https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5130772/mod\\_resource/content/0/OUCAE\\_Opera%C3%A7%C3%A3o%20Urbana%20Consorciada%20%C3%81gua%20Espraiada.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5130772/mod_resource/content/0/OUCAE_Opera%C3%A7%C3%A3o%20Urbana%20Consorciada%20%C3%81gua%20Espraiada.pdf). Acesso em: 10 dez. 2023.

SP URBANISMO. Operação Urbana Consorciada Água Espraiada. 2017-2020. São Paulo:

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2020. Disponível em:

[https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/cadernos\\_ouc/Caderno\\_AE\\_Final\\_RFinal.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/cadernos_ouc/Caderno_AE_Final_RFinal.pdf). Acesso em: 10 dez. 2023.

STAJANO, Roberto Caldeyro. *Ponte estaiada Octávio Frias de Oliveira*. Postais nº 46 e 63. São Paulo, 2008.

STRATHERN, Marilyn. *O efeito etnográfico e outros ensaios*. São Paulo: Cosac Naify, 2014.

SWYNGEDOUW, Erik; MOULAERT, Frank; RODRIGUEZ, Arantxa. Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, v. 34, n. 3, p. 380-404, 2002.

TERESINA ganha ponte estaiada. *Grandes Construções*, abr. 2010. Disponível em: <http://www.grandesconstrucoes.com.br/Materias/Exibir/teresina-ganha-ponte-estaiada>. Acesso em: 15 ago. 2021.

TRABALHADORES bloqueiam avenidas e rodovias em SP. *Época Globo*, 11 jul. 2013. Disponível em: <https://epoca.globo.com/tempo/noticia/2013/07/trabalhadores-bloqueiam-avenidas-e-rodovias-em-bspb.html>. Acesso em: 27 abr. 2025.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO. TJSP mantém constitucionalidade de lei municipal que autoriza celebração de contratos de naming rights. São Paulo: TJSP, 2025. Disponível em: <https://www.tjsp.jus.br/Noticias/Noticia?codigoNoticia=106124>. Acesso em: 25 maio 2025.

TUCA VIEIRA. Paraisópolis, 2004. Disponível em: <https://www.tucavieira.com.br/paraisopolis>. Acesso em: 06 out. 2024.

TV CULTURA. *Favela Real Parque*: moradores de prédios de luxo entram na justiça contra urbanização de favela. Disponível em: [https://cultura.uol.com.br/videos/25083\\_favela-real-parque.html](https://cultura.uol.com.br/videos/25083_favela-real-parque.html). Acesso em: 23 abr. 2024.

URRY, John; LARSEN, Jonas. *O olhar do turista 3.0*. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2021.

VARGAS, Heliana Comin. Da arquitetura corporativa à cidade corporativa. *Arquitextos*, São Paulo, SP, nº 40, set 2003. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.040/655>. Acesso em: 17 jul. 2025.

VARGAS, Heliana Comin. Da Escola de Chicago aos edifícios certificados: Um olhar sobre a produção de escritórios na cidade de São Paulo - 1870-2010. In: VARGAS, Heliana Comin; ARAUJO, Cristina Pereira de (org.). *Arquitetura e mercado imobiliário*. Barueri, SP: Manole, 2014a. p. 17-28.

VARGAS, Heliana Comin. O arquiteto e seus clientes. In: VARGAS, Heliana Comin; ARAUJO, Cristina Pereira de (org.). *Arquitetura e mercado imobiliário*. Barueri, SP: Manole, 2014b. p. 34-48.

VARGAS, Heliana Comin. Publicidade imobiliária: o que se está vendendo? In: VARGAS, Heliana Comin; ARAUJO, Cristina Pereira de (org.). *Arquitetura e mercado imobiliário*. Barueri, SP: Manole, 2014c. p. 71-83.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. As metamorfoses do conceito de cidade. *Mercator*, Fortaleza, v. 14, n. 4, p. 17-23, dez. 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mercator/a/PjdMPX9Z6QtJxxfMKj3Mdjn/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 20 fev. 2023.

VELHO, Gilberto. *Um antropólogo na cidade: ensaios de antropologia urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

VILLAÇA, Flávio. *Reflexões sobre as cidades brasileiras*. Barueri, SP: Studio Nobel, 2012.

VOTORANTIM CIMENTOS. Papo construtivo apresenta: obras icônicas – Ponte Estaiada. Papo de obra 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=nhB3F97pFmI&t=559s>. Acesso em: 03 abr. 2025.

WHITAKER, João Sette. “E se a ponte estaiada fosse proibida aos carros?” Disponível em: <https://cidadesparaquem.org/blog/2013/3/4/provocao-a-ponte-estaiada-s-para-os-nibus?rq=ponte>. Acesso em: 30 set. 2023.

YOUTUBE. 1990 – *Campanha Eleja São Paulo*. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=PFkDIW4wDZ8>. Acesso em: 5 jun. 2024.

WRI BRASIL. O que é Outorga Onerosa do Direito de Construir e como ela ajuda a tornar cidades mais sustentáveis. *WRI Brasil*, 20 ago. 2019. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/o-que-e-outorga-onerosa-do-direito-de-construir-e-como-ela-ajuda-tornar-cidades-mais>. Acesso em: 17 jul. 2025.

ZUKIN, S. Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. In: ARANTES, A. A. (org.). *O espaço da diferença*. São Paulo: Papirus, 2000. p. 80-103.

ZUKIN, Sharon. *The Culture of Cities*. Massachussets: Blackwell Publishing, 1995.