

UNIVERSIDADE NOVE DE JULHO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIDADES INTELIGENTES E  
SUSTENTÁVEIS

HELMO FRANKLIN ALVES DE FREITAS

**Nimby e a produção democrática do espaço urbano: o caso da  
cidade Matarazzo no município de São Paulo – SP/Brasil**

SÃO PAULO

2022

HELMO FRANKLIN ALVES DE FREITAS

**Nimby e a produção democrática do espaço urbano: o caso da cidade Matarazzo no município de São Paulo – SP/Brasil**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Cidades Inteligentes e Sustentáveis da Universidade Nove de Julho – UNINOVE, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Capellani Quaresma

SÃO PAULO

2022

## FICHA CATALOGRÁFICA

Freitas, Helmo Franklin Alves de.

Nimby e a produção democrática do espaço urbano: o caso da cidade Matarazzo no município de São Paulo – SP/Brasil. / Helmo Franklin Alves de Freitas. 2022.

77 f.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Nove de Julho - UNINOVE, São Paulo, 2022.

Orientador (a): Prof. Dr. Cristiano Capellani Quaresma.

1. Empreendimentos imobiliários. 2. Uso e ocupação do solo. 3. Participação social. 4. Intervenções no espaço urbano. 5. NIMBY.

I. Quaresma, Cristiano Capellani.

II. Título.

CDU 711.4

HELMO FRANKLIN ALVES DE FREITAS

**Nimby e a produção democrática do espaço urbano: o caso da cidade Matarazzo no município de São Paulo – SP/Brasil**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Cidades Inteligentes e Sustentáveis da Universidade Nove de Julho – UNINOVE, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis, apresentada à Banca Examinadora formada por:

---

Orientador Prof. Dr. Cristiano Capellani Quaresma – Universidade Nove de Julho – UNINOVE

---

Membro Interno - Profa. Dra. Cíntia Elisa de Castro Marino – Universidade Nove de Julho – UNINOVE

---

Membro Interno - Prof. Leonardo Vils – PPGP – Universidade Nove de Julho - UNINOVE

---

Membro Externo Prof. Dr. Diego de Melo Conti – PUC-Campinas

São Paulo, 16 de dezembro de 2022.

Dedico esta pesquisa a todos que me apoiaram durante essa jornada, professores, colegas do Programa de Mestrado PPG-CIS 2021, mas, em especial à minha esposa (Elisangela Moreira Freitas) que sempre me incentivou nessa caminhada e à minha filha (Isabela Alves Freitas) que apesar da pouca idade, compreendia os momentos de introspecção e de estudos aos quais eu tinha que me submeter durante minhas pesquisas, onde pacientemente aguardava pela atenção do pai. Para elas, todo o meu amor.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente à Deus pela dádiva da vida, pois, Nele “vivemos, nos movemos e existimos”. De igual forma, gostaria de agradecer a todos os professores do PPG-CIS 2021, por toda dedicação, paciência e apoio durante essa caminhada, todos, sem exceção, foram maravilhosos e são dignos de todo o respeito e admiração.

Embora não consiga mencionar todos os professores um por um, gostaria de destacar alguns deles, sem ordem de preferência, a saber, Professora Dra. Tatiana Tucunduva Phillip Cortese, que abriu os meus olhos para esse curso e sabiamente me sugeriu fazer o mestrado em cidades inteligentes e sustentáveis. Sem ela, certamente eu não estaria aqui. Ao professor Dr. Leonardo Vils, que com toda paciência me guiou de forma sublime até que eu pudesse ajustar o meu tema de pesquisa. À Professora Dra. Cíntia Elisa de Castro Marino que além dos excelentes ensinamentos em sala de aula, gentilmente aceitou participar da minha banca de defesa. Ao Professor Dr. Diego Conti da PUC-Campinas, por aceitar fazer parte da banca de defesa em prazo tão exíguo. E por último e não menos importante, ao Professor Dr. Cristiano Capellani Quaresma, que com toda sua expertise, sabedoria, paciência e comprometimento me orientou com maestria para que essa pesquisa pudesse ser realizada. A todos, meus sinceros e profundos agradecimentos.

## RESUMO

Muitos projetos imobiliários capazes de impactar o meio ambiente urbano geram situações de conflitos entre os interesses da população local e do capital imobiliário. Neste contexto, insere-se o que se tem denominado na literatura acadêmica como efeito NIMBY, acrônimo em inglês para “*not in my backyard*” ou, em português, “não no meu quintal”. De acordo com a literatura, o fenômeno NIMBY pode ser interpretado segundo dois pontos de vistas antagônicos. O primeiro trata-se de uma deturpação do processo democrático e que visa salvaguardar os interesses de determinadas classes sociais em detrimento dos interesses coletivos. O segundo, por outro lado, trata-se de legítimo processo democrático que, pela participação popular, busca proteger os interesses coletivos contra os interesses dos capitais que lucram com a produção e reprodução do espaço urbano. Como exemplo de situação conflituosa entre a população local e um empreendimento imobiliário, pode ser citada a questão do Projeto Cidade Matarazzo na região central da cidade de São Paulo/SP-Brasil. Este contava com intervenções arquitetônicas na área do antigo Hospital Matarazzo, consistindo inclusive na criação de uma passagem subterrânea para veículos em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal entre a Alameda Rio Claro e a Rua Itapeva, e que prometia uma integração entre esse ambiente e as pessoas que transitam na região, inclusive da Av. Paulista, bem como previa a construção de um pequeno Oásis e um espaço de convivência aberto a todos. A proposta de construção da referida passagem subterrânea resultou em um processo judicial por parte das associações de moradores de bairro, AMACON – Associação de moradores do bairro da Consolação e adjacências e AMORBELA – Associação união de moradores do bairro da Bela Vista & Bixiga, o que acabou por inviabilizá-lo. Assim, partindo-se da hipótese de que tal situação se constitui em uma expressão do fenômeno NIMBY, a presente dissertação visará analisar a questão do conflito entre as referidas associações e o projeto de construção da passagem subterrânea prevista pelo empreendimento Cidade Matarazzo na região central da cidade de São Paulo/SP-Brasil, com vias a responder a seguinte pergunta de pesquisa: Que argumentos embasam o conflito existente entre as associações de bairro, a municipalidade e o empreendimento Cidade Matarazzo, no que tange ao caso do projeto de construção do túnel na rua São Carlos do Pinhal? Trata-se de estudo exploratório baseado em levantamento bibliográfico, análise documental e atividade de reconhecimento de campo. Espera-se que os resultados possam trazer elementos de elucidação sobre a questão conflituosa gerada, bem como que contribuam com futuros estudos e projetos urbanísticos, sejam de iniciativa privada ou pública, e que visem à conciliação entre a produção do espaço urbano, a participação popular e a democracia.

### **Palavras-chave:**

Empreendimentos imobiliários; Uso e ocupação do solo; Participação social; Intervenções no espaço urbano; NIMBY.

## ABSTRACT

Many real estate projects capable of impacting the urban environment generate situations of conflicts between the interests of the local population and real estate capital. In this context, it is part of what has been called in the academic literature as nimby effect, acronym in English for "*not in my backyard*". According to the specialized literature the NIMBY phenomenon can be interpreted according to two antagonistic viewpoints. The first is a misrepresentation of the democratic process and aims to safeguard the interests of certain social classes to the detriment of collective interests. The second, on the other hand, is a legitimate democratic process that, through popular participation, seeks to protect collective interests against the interests of capital that profit with the production and reduction of urban space. As an example of a conflicting situation between the local population and a real estate development, the issue of the Matarazzo City Project can be cited in the central region of the city of São Paulo/SP-Brazil. This project had architectural interventions in the area of the former Matarazzo Hospital, including the creation of an underground passage for vehicles on a stretch of Rua São Carlos do Pinhal between Alameda Rio Claro and Rua Itapeva, and which promised an integration between this environment and people passing through the region, including Av. Paulista, as well as foresaw the construction of a small Oasis and a living space open to all. The proposal to build this underpass resulted in a judicial process by the associations of neighborhood residents, AMACON - Association of residents of the neighborhood of Consolação and adjacencies and AMORBELA - Association union of residents of the neighborhood of Bela Vista & Bixiga, which eventually made it impossible. Therefore, starting from the hypothesis that such a situation constitutes an expression of the NIMBY phenomenon, this dissertation will aim to analyze the issue of the conflict between these associations and the project of construction of the underground passage provided for by the Cidade Matarazzo enterprise in the central region of the city of São Paulo/SP-Brazil, with ways to answer the following research question: what elements can be identified in the conflict mentioned and to show that the reaction of the local population reflected exclusively particular interests or, on the contrary, to point out that such a reaction was a legitimate manifestation of the democratic exercise of production of local urban space? This is an exploratory study based on bibliographic survey, documentary analysis and field reconnaissance activities. It is expected that the results can bring elements of elucidation about the conflicting issue generated, as well as contributing to future studies and urban projects, whether private or public initiative, and aimed at reconciling the production of urban space, popular participation and democracy.

### **Keywords:**

Real estate developments; Land use and occupation; Social participation; Interventions in urban space; NIMBY.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Fases da pesquisa.....	26
Figura 2: Mapa de localização – Cidade Matarazzo.....	30
Figura 3: Boulevard da Diversidade – Requalificação do Espaço Urbano.....	35
Figura 4: Boulevard da Diversidade – Nivelamento das ruas, integração da pavimentação e paisagismo, mobiliário urbano e iluminação.....	36
Figura 5: Boulevard da Diversidade e passagem do túnel em corte transversal.....	37
Figura 6: Boulevard da Diversidade e passagem do túnel em corte longitudinal.....	37
Figura 7: Boulevard da Diversidade: sistema de drenagem inovador no espaço urbano.....	38
Figura 8: Representação do projeto concluído com a passagem subterrânea de veículos e o Parque das Flores acima dele.....	40
Figura 9: Vista superior representativa do Boulevard da Diversidade.....	41
Figura 10: Mercado orgânico e área de convivência (Alameda das Flores) .....	41
Figura 11: Maternidade Matarazzo – Hotel e restaurante.....	44
Figura 12: Torre Mata Atlântica – Hotel Rosewood.....	45
Figura 13: Hotel Matarazzo – Futuras lojas de luxo.....	46
Figura 14: Capela Santa Luzia.....	46
Figura 15: Edifício Ayahuasca – Escritórios Boutiques.....	47
Figura 16: Rua São Carlos do Pinhal com Alameda Rio Claro.....	48
Figura 17: Rua São Carlos do Pinhal – Prédio Brazilian Financial Center (BFC).....	49
Figura 18: Lateral do BFC. Acesso à Avenida Paulista.....	49

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1: Matriz de consistência da pesquisa.....	29
Tabela 2: Tabela temporal das reuniões e audiências públicas para discussão do Boulevard da Diversidade.....	61

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

NIMBY	Not in my Backyard
MP	Ministério Público
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
AMACON	Associação de Moradores do Bairro da Consolação e Adjacências
AMORBELA	Associação União de Moradores do Bairro da Bela Vista & Bixiga
CF/88	Constituição Federal de 1988
CONDEPHAAT	Conselho do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo
CONPRESP	Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo
INAMPS	Instituto Nacional de Assistência Médica da Previdência Social
PREVI	Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil
CREMESP	Conselho Regional de Medicina do Estado de São Paulo
CPPU	Comissão de Proteção à Paisagem Urbana
SPCD	Associação São Paulo Capital da Diversidade
PMIS	Procedimento de Manifestação de Interesse Social
PTR	Plano de Trabalho Referencial – Acordo de Cooperação
BFC	Brazilian Financial Center
SVMA	Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente
SMSUB	Secretaria Municipal das Subprefeituras
LED	Ligth-Emiting Diode
MASP	Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand
PIU	Projeto de Intervenção Urbanística

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
1.1	PROBLEMA DE PESQUISA .....	13
<b>1.1.1</b>	<b>Questão de pesquisa .....</b>	<b>15</b>
1.2	OBJETIVOS.....	16
<b>1.2.1</b>	<b>Objetivo geral .....</b>	<b>16</b>
<b>1.2.2</b>	<b>Objetivos específicos .....</b>	<b>16</b>
1.3	JUSTIFICATIVA PARA ESTUDO DO TEMA .....	16
1.4	ESTRUTURA DO TRABALHO .....	17
<b>2</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO.....</b>	<b>17</b>
2.1	NIMBY COMO INTERESSES INDIVIDUALISTAS .....	19
2.2	NIMBY COMO FERRAMENTA DO PROCESSO DEMOCRÁTICO .....	21
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA DE PESQUISA .....</b>	<b>24</b>
3.1	CARACTERIZAÇÃO E DELINEAMENTO DE PESQUISA .....	24
3.2	PROCEDIMENTO DE COLETA DE DADOS.....	25
3.3	PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE DE DADOS .....	26
<b>4</b>	<b>ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....</b>	<b>30</b>
4.1	DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO CIDADE MATARAZZO E DA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL .....	30
4.2	FASES DA JUDICIALIZAÇÃO DA QUESTÃO CONFLITUOSA .....	50
4.3	ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS FALAS TRANSCRITAS NO PROCESSO JUDICIAL E NA AUDIÊNCIA PÚBLICA.....	54
<b>4.3.1</b>	<b>A alegada ausência do chamamento público para apresentação e discussão do projeto.....</b>	<b>55</b>
<b>4.3.2</b>	<b>O impacto da construção do túnel e do boulevard na vizinhança.....</b>	<b>62</b>
<b>4.3.3</b>	<b>A suposta falta de respeito aos ditames legais por parte da administração pública no que concerne a aprovação do projeto do túnel e do Boulevard.....</b>	<b>65</b>
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>68</b>
<b>6</b>	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>72</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Diversos empreendimentos imobiliários, em especial os de alto padrão, disputam o uso do solo com os cidadãos e moradores do seu entorno, causando conflitos entre estes e o empreendedor, seja do poder público ou da iniciativa privada.

Grande parte destes conflitos tem sido denominada pela literatura acadêmica como efeito NIMBY, acrônimo em inglês para “*not in my backyard*” ou, em português, “não no meu quintal”. Este fenômeno se manifesta de maneira contínua quando uma dada comunidade é escolhida para receber uma determinada instalação que seja considerada perigosa ou que possa gerar algum custo para os residentes, à exemplo de depósitos de lixo nuclear, ferrovias, transportes de produtos perigosos, prisões ou centros de reabilitação de viciados em entorpecentes (HERMANSSON, 2006).

NIMBY também tem sido denominado como fenômeno ou síndrome NIMBY, podendo dar a entender o referido termo como algo majoritariamente ruim ou prejudicial ao planejamento urbano. Contudo, parte da literatura aponta que o referido fenômeno também pode se traduzir como legítimo processo democrático que, pela participação popular, busca proteger os interesses coletivos contra os interesses dos capitais que lucram com a produção e reprodução do espaço urbano.

O termo NIMBY é muito utilizado tanto na literatura acadêmica quanto na literatura em geral, para caracterizar a ação de protesto da população local diante de uma proposta de desenvolvimento. De acordo com alguns autores, o termo tem sido frequentemente utilizado para caracterizar grupos comunitários como egoístas ou mal-informados, de modo que essa argumentação se contrasta com a desejada participação popular no planejamento e na vida comunitária, a qual se torna indispensável ao estabelecimento de comunidades sustentáveis.

Dentre os autores que entendem o fenômeno NIMBY como ações prejudiciais pautadas em interesses egoístas por parte da população local e, conseqüentemente, prejudiciais ao desenvolvimento urbano e aos interesses coletivos, podem ser citados Gillroy (1991), Kraft e Clary (1991) e Rabe (1994).

Por outro lado, autores como McClymont e O'hare (2008), Boholm (2004), Kingsnorth (2004) e Gibson (2005), entendem o fenômeno NIMBY como ferramenta da expressão democrática dos locais, onde os cidadãos devem ser inseridos nas tomadas de decisão nas questões de planejamento urbano de suas localidades.

Percebe-se, com base nos parágrafos anteriores, que a literatura especializada tem atribuído dois sentidos antagônicos ao termo NIMBY. O primeiro destes sentidos trata-se de manifestação democrática, por parte de grupos de cidadãos e de entidades da sociedade civil organizada, contrária à construção de empreendimentos imobiliários, com base em argumentação técnica e em legítima preocupação em relação à possíveis riscos ao bem-estar da comunidade local, ao meio-ambiente, à segurança e ao valor das propriedades próximas aos mesmos. O segundo sentido corresponde à oposição pela oposição, sem embasamento técnico e que, embora manifestando-se externamente por meio do discurso da proteção ambiental e da salvaguarda dos interesses da coletividade, claramente se baseia em motivos egoístas, visando a defesa de interesses particulares, estando, portanto, contrários ao desenvolvimento urbano inclusivo e democrático.

Neste sentido, cada caso em que há uma situação de conflito gerado por uma reação opositora por parte da população local diante de implantação de dado empreendimento imobiliário precisa ser analisado de modo individualizado e com profundidade, para que se possa verificar seu real conteúdo, bem como caracterizá-lo como uma reação pejorativa e egoísta, ou como um legítimo posicionamento democrático que se opõe a empreendimentos que possam causar algum risco ou prejuízo à comunidade local.

## 1.1 PROBLEMA DE PESQUISA

O projeto intitulado como Cidade Matarazzo trata-se de um empreendimento imobiliário que ocupa uma área de quase de 30 mil m<sup>2</sup>, localizada nas proximidades da Av. Paulista, e limitada por quatro vias, a saber, Rua São Carlos do Pinhal, Alameda Rio Claro, Rua Itapeva e Rua Pamplona – bairro da Bela Vista – subprefeitura Sé - Região Central da Cidade de São Paulo/SP-Brasil.

A área de instalação do projeto trata-se do terreno do antigo Hospital e Maternidade Umberto I, anteriormente denominado Hospital Matarazzo, o qual foi construído pela “*Società Italiana de Beneficenza in San Paolo*”, contando com investimento do empresário Francisco Matarazzo (Francesco Antonio Maria Matarazzo) e que foi inaugurado no ano de 1904. As demais edificações do complexo foram construídas nos anos seguintes até meados da década de 70. Nas décadas seguintes, houve um processo de decadência, concomitante à desativação das indústrias Matarazzo, culminando no fechamento oficial do complexo no ano de 1993 (HETEM, 2020).

O imóvel foi vendido no mês de julho de 2011 “para uma Sociedade de Propósito Específico, formada pelos Grupos Allard e WWI, por R\$ 117 milhões” (PREVI, 2011). O Grupo Allard, de acordo com Hetem (2020), pertence à Alexandre Allard, cidadão francês, nascido nos Estados Unidos. De acordo com a referida autora, o mencionado Grupo, que possui atividades em diferentes ramos, tais como, moda, mídia, arte, e setores imobiliário e hoteleiro, teve intensa atuação na compra e reforma de edificações antigas e hotéis na cidade de Paris/França, à exemplo do Le Royal Moceau e do Hotel Particulier de Pourlatès, os quais passaram a contar com infraestrutura e serviços luxuosos.

O Grupo Allard propôs a implantação do empreendimento denominado Cidade Matarazzo, que “além de abrigar o hotel-palácio Rosewood São Paulo, trará um centro cultural de primeiro mundo, uma fashion megastore com mais de 70 marcas exclusivas no Brasil, 34 pontos de gastronomia, e mais” (CIDADE MATARAZZO, 2021).

Além das intervenções mencionadas, o projeto também previa a criação de um túnel em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal, entre a Alameda Rio Claro e a Rua Itapeva, e que prometia uma integração entre esse ambiente e as pessoas que transitam na região, inclusive da Av. Paulista, bem como previa a construção de um pequeno Oásis e um espaço de convivência aberto a todos.

Tal obra gerou dúvidas aos moradores locais e do entorno, os quais passaram a questionar a falta de audiências públicas para discussão do projeto, bem como a apontar falta de transparência por parte do empreendedor e da municipalidade na construção do túnel e do Boulevard.

Diante dos impactos que o projeto traria à região, como por exemplo, o reordenamento do trânsito local, a população local buscou maiores informações a respeito do respectivo empreendimento junto ao Ministério Público (MP), à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e a outros órgãos públicos.

Com o impasse gerado entre os atores envolvidos, empreendimento, moradores e municipalidade, em 09 de dezembro de 2019, a AMACON (associação de moradores do bairro da Consolação e adjacências) e AMORBELA (associação união de moradores do bairro da Bela Vista & Bixiga), moveram uma ação civil pública em face da Municipalidade de São Paulo a fim de embargarem a obra, o que foi atendido pela justiça paulista concedendo liminar para a sua paralisação.

Dentre os argumentos apontados pelas referidas associações e mencionados no processo judicial, destacam-se: a) ausência de chamamento público para a apresentação e discussão do projeto, por parte da municipalidade, fazendo com que a tomada de decisões se restringisse exclusivamente aos empreendedores e à municipalidade, sem que a sociedade civil fosse devidamente ouvida; b) o impacto da construção do túnel e Boulevard na vizinhança; c) a falta de respeito aos ditames legais por parte da administração pública no que concerne à aprovação do projeto do túnel, fato que veio a favorecer os interesse do empreendedor privado em detrimento dos interesses dos moradores locais.

Por outro lado, a municipalidade nos autos do processo judicial que tratava do caso em questão, declarou que o projeto Cidade Matarazzo, também conhecido como “Boulevard da Diversidade” obedeceu a todos os objetivos, diretrizes e estratégias da ordenação da paisagem do município de São Paulo e que todas as etapas foram, portanto, cumpridas com total publicidade, tudo conforme as exigências legais.

Do ponto de vista judicial, o processo foi extinto sem o julgamento do mérito, uma vez que o Empreendedor desistiu de continuar com a ação, abrindo mão, portanto, da construção do túnel. Uma vez que houve essa desistência e que não ocorreu uma decisão de mérito, o judiciário não deliberou a respeito do tema, deixando de apreciar se de fato a questão trazida ao seu conhecimento comportava razão aos moradores, nesse caso, legítima oposição democrática ou, se por outro lado, caso desse razão à municipalidade, tratava-se apenas de oposição egoísta motivada por interesses particulares.

Do ponto de vista acadêmico, a presente dissertação parte da hipótese de que tal situação pode se constituir em uma expressão do fenômeno NIMBY, tendo em vista que se caracteriza como uma reação da população local e de entidades da sociedade civil organizada contrária à criação de um empreendimento imobiliário em uma área importante da metrópole de São Paulo. Contudo, diante da pouca produção acadêmica sobre o caso em específico, a questão gerada permanece incompreendida, especialmente em relação a seus reais interesses, fato que destaca a importância do presente estudo.

### **1.1.1 Questão de pesquisa**

Que argumentos embasam o conflito existente entre as associações de bairro, a municipalidade e o empreendimento Cidade Matarazzo, no que tange ao caso do projeto de construção do túnel na rua São Carlos do Pinhal?

## 1.2 OBJETIVOS

### 1.2.1 Objetivo Geral

A presente dissertação busca analisar a questão do conflito entre as associações de bairro (AMACON e AMORBELA) e o projeto de construção da passagem subterrânea prevista pelo empreendimento Cidade Matarazzo na região central da cidade de São Paulo/SP-Brasil.

### 1.2.2 Objetivos específicos

- Entender o fenômeno NIMBY e suas relações com a produção democrática do espaço urbano.
- Descrever o empreendimento Cidade Matarazzo e o projeto da construção da passagem subterrânea para veículos, objeto do conflito com as associações de bairro AMACON e AMORBELA.
- Descrever as fases do conflito entre as associações de bairro (AMACON e AMORBELA), o empreendimento Cidade Matarazzo e o Poder Público Local.
- Analisar o conteúdo dos argumentos utilizados pelas partes envolvidas no conflito mencionado.

## 1.3 JUSTIFICATIVA PARA ESTUDO DO TEMA

O presente trabalho se justifica em razão da grandiosidade da obra em um dos principais pontos da cidade de São Paulo, bem como dos possíveis impactos urbanos advindos dela, destacando-se a importância de demais estudos que abordem questões similares e que ainda carecem de uma maior compreensão do tema.

Entendemos ser de fundamental importância a discussão da relação do empreendimento com a produção democrática do espaço urbano, especialmente no contexto histórico atual, pós década de 80, com a retomada da valorização dos instrumentos democráticos voltados à produção do espaço urbano.

Ao realizar-se busca por artigos acadêmicos que analisassem o empreendimento Cidade Matarazzo nas bases Scielo e Web of Science, verificou-se a quase inexistência de estudos, apesar de sua relevância.

No intuito de ampliar os mecanismos de busca de trabalhos a respeito da Cidade Matarazzo, encontramos na base do Google Scholar a dissertação de mestrado desenvolvida por Hetem (2020) que discute o empreendimento a partir de seus impactos ao patrimônio histórico e cultural, porém não foram encontrados trabalhos que analisaram o conflito existente entre o empreendedor, a municipalidade e as associações de bairro, tal como o presente estudo busca realizar.

Ademais, a não solução judicial, para a questão conflituosa gerada entre o empreendedor, a municipalidade e as associações de bairro, faz emergir a necessidade de estudos que permitam entender e esclarecer melhor a referida questão do ponto de vista acadêmico.

Por fim, é trazida a discussão do estudo de caso ora adotado à luz das duas principais correntes teóricas divergentes entre si a respeito do fenômeno NIMBY, que permite contribuir para com outros estudos que se dedicam à análise do tema.

#### 1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO

Esta dissertação está estruturada em seis seções, sendo a primeira constituída pela introdução, contendo a questão de pesquisa, os objetivos, justificativa e considerações finais. A segunda seção, na qual se apresenta o referencial teórico deste estudo, encontram-se dois capítulos, a saber: 2.1. NIMBY como interesses individualistas; 2.2. NIMBY como ferramenta do processo democrático. Na seção seguinte, apresenta-se o método de pesquisa, contemplando a caracterização e o delineamento da pesquisa, os procedimentos metodológicos, a consolidação metodológica, o procedimento de coleta de dados e o procedimento de análise de dados. Na quarta seção, apresentam-se os Resultados e Discussões. A quinta seção destina-se às considerações finais, seguida pela apresentação das referências bibliográficas citadas ao longo da presente dissertação.

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

A síndrome/fenômeno NIMBY ou apenas NIMBY é a oposição pública a novos empreendimentos próximos às suas residências ou comunidades (Devine-Wright, 2013). Isso pode ocorrer por vários fatores, seja pelo medo da perda do valor de sua propriedade, seja pelo medo da perda da qualidade de vida (E. Pol et al., 2006). Para Hermansson (2006), o NIMBY

pode ser frequentemente caracterizado como “Um fenômeno que ocorre continuamente sempre que uma comunidade é escolhida para hospedar uma instalação perigosa ou uma instalação que acarretará algum custo para os residentes locais”. Já para Eranti (2016), o NIMBY não envolve apenas interesses conflitantes dos residentes, mas também “sistemas conflitantes de avaliação mais amplos”.

O NIMBY associado à participação cidadã é por vezes de difícil compreensão, pois, as vezes tem características puramente emocionais ou de natureza particular, as vezes egoístas (Kraft e Clary, 1991), e em outros momentos trata-se de fundamental reconhecimento dos direitos dos cidadãos (Hermansson, 2006).

Boholm (2004) menciona que a oposição do público local às questões de localização é entendida por especialistas técnicos representantes da indústria e dos governos locais e nacionais como reflexo de atitudes irracionais e tacañas de pessoas que são teimosamente hostis ao progresso e modernização nacional. Essa mesquinhez é considerada pelos impostores de risco como NIMBY.

Kingsnorth (1996) por sua vez diz que desde o final da década de 1980, “Não no meu quintal” foi o primeiro insulto que os grandes empreendedores lançam a seus oponentes, sugerindo que os oponentes obras como estradas, aeroportos, instalações de resíduos, antenas de telefonia móvel e conjuntos habitacionais se constituem-se como inimigos egoístas e míopes do progresso, de forma a colocar seus interesses mesquinhos acima dos interesses da sociedade.

Ainda para Kingsnorth (1996), tudo não passa, porém, de propaganda dos poderosos que minam a democracia e os interesses globais acabam por se sobrepor aos interesses locais, surgindo, portanto, aqueles que estão preparados para defender o que conhecem e o que amam contra os possíveis abusos e impactos que podem ser trazidos pelo empreendimento, sendo estas pessoas as que realmente representam a democracia.

O presente capítulo, portanto, tem como objetivo, fundamentar a base teórica que subsidiou a análise e discussões dos resultados obtidos por esta pesquisa. Nele se traz à discussão os principais motivadores dos conflitos entre cidadãos e o governo local ou entidades privadas nas disputas do uso do solo, bem como os aspectos que devem ser considerados quando uma entidade privada ou autoridade local tenha por objetivo determinada obra ou empreendimento de forma a salvaguardar os direitos dos cidadãos.

## 2.1 NIMBY COMO INTERESSES INDIVIDUALISTAS

O fenômeno NIMBY por certo é visto muitas vezes como a oposição pela oposição, fundamentada em pretensões egoístas e que carecem de reais e justas justificativas que coadunem os argumentos contrários a determinada obra privada ou estatal. A exemplo disso, podemos citar o protesto de moradores do bairro de Higienópolis na cidade de São Paulo contra a construção da estação do metrô Linha 6-Laranja na esquina da Av. Angélica com a Rua Sergipe.

Com os protestos dos moradores, cuja justificativa carecia de argumentos técnicos – um dos argumentos utilizado à época é que a referida estação ficaria próxima demais da estação Higienópolis/Mackenzie - chegou-se a comentar a respeito de uma declaração de uma moradora contrária à construção da estação justificando que tal estação traria à vizinhança “gente diferenciada” (Promenzio, 2013).

Segundo Kraft e Clary (1991), “NIMBY refere-se a intensa, às vezes emocional, e muitas vezes inflexível oposição local a propostas que os moradores acreditam que resultarão em impactos adversos”.

Ainda nesse sentido, Glaberson (1988), Morell (1990) e Kraft e Clary (1911), enxergam o NIMBY como “egoístas, irracionais e caros para a sociedade”. Para Inch (2012), “as subjetividades cidadãs geradas pelo conflito, podem ser entendidas como uma resposta complexa à lógica espacial, contraditória do próprio desenvolvimento urbano.”

Ainda que os cidadãos possam ter uma boa consciência a respeito de sua vizinhança e preocupações legítimas a respeito do impacto que determinada obra ou empreendimento trará ao seu bairro, é inegável que, em muitas situações, a oposição não passa de mero ativismo sociopolítico, cujos motivos não são legítimos. Nesse sentido, Liu et al (2018) diz que “o ativismo baseado na vizinhança contra a localização de usos indesejáveis da terra é um fenômeno global que desafia os governos locais.”

Ainda de acordo com Liu et al. (2018), a oposição ao uso da terra se dá em razão de fatores como, medo de riscos ambientais, de saúde e segurança, declínio da qualidade de vida e até mesmo de danos à imagem e ao status estético da comunidade. Os autores destacam que pessoas com “fortes orientações ambientalistas” podem se opor a qualquer tipo de desenvolvimento em qualquer localidade, a chamada síndrome NIABY (Not in Anyone’s Yard), não no quintal de ninguém.

Boudet (2011) também reconhece a existência da síndrome NIABY nos Estados Unidos da América, embora, segundo o referido autor, trata-se de um fenômeno mais raro neste país, tendo em vista o fato de não existirem tantos movimentos anti-infraestrutura no mesmo.

Liu et al. (2018) destacam que a depender do tipo do projeto, à exemplo de instalação de eliminação de resíduos sólidos, a população tende mais a ter um comportamento NIABY do que NIMBY, já que entendem que tais instalações não seriam adequadas em seus bairros e nem em outras partes da cidade.

Fato é que o NIMBY pode ser um obstáculo ao desenvolvimento e planejamento urbano, pois, “está relacionado à percepção social de risco, à atribuição de causas e potencialidades de alteração do próprio bem-estar e, portanto, levando a condutas de autodefesa” Freudenberg (1984) Apud Pol (2003). Nesta seara, muitos projetos de intervenção urbana poderiam privilegiar a sociedade como um todo, a exemplo da já mencionada tentativa da construção de estação de metrô no bairro de Higienópolis em 2010, mas, que em razão de uma minoria, as vezes elitista, impedem prosseguimento do projeto e por consequência impedem as benesses que seriam proporcionadas à coletividade impactando negativamente no desenvolvimento urbano da cidade.

Para Freudenburg e Pastor (1992), em se tratando de síndrome NIMBY, o medo da população a projetos em especial os de energia nuclear é por vezes irracional e tal oposição não se justificaria. Os autores citam como exemplo as audiências públicas a respeito da construção da usina nuclear de Indian Point entre os anos de 1981 e 1983, onde a DuPont dirigiu-se à Comissão Reguladora Nuclear em nome da Autoridade de Energia do Estado de Nova York.

Na ocasião, houve uma abaixo-assinado de grupos antinucleares indicando os temores dos moradores com a construção da usina, ao que a Dupont argumentou que os medos dos oponentes das plantas não devem ser considerados porque "o medo que eles sentem é desproporcional aos riscos reais, que em muitos casos não são conhecidos por essas pessoas. Isso é pensamento fóbico" (DuPont, 1981).

Cohen (1985) por sua vez comparava a rejeição da energia nuclear ao assassinato, e segundo ele "se escolhermos outra tecnologia" em vez da energia nuclear por causa do potencial de acidentes de baixa probabilidade e alta consequência da energia nuclear, "estamos matando pessoas extras" (Cohen, 1985, p. 2, ênfase no original).

Como se pode verificar, o NIMBY apenas como oposição egoísta pode impactar negativamente no desenvolvimento urbano de uma cidade. De acordo com De Verteuil (2013),

o NIMBY continua a estruturar muitos conflitos de localização dentro das cidades, bem como no campo:

“Não é preciso ir muito longe para ver o NIMBY em ação, seja em termos de infraestrutura (por exemplo, oposição da comunidade à proposta de extensão do metrô da Linha Vermelha por Beverly Hills, ou o vai-e-vem na terceira pista proposta no aeroporto de Heathrow, em Londres”.

Ainda de acordo com Hubbard (2009) Apud De Verteuil (2013):

“Os protestos NIMBY podem ser melhor entendidos como parte de um conjunto de processos que servem para perpetuar geografias de exclusão social e espacial e como tal, o NIMBY continua sobrecarregado por uma tendência excludente em nome de grupos privilegiados”.

Para Yang (2016), por sua vez, a motivação “nimbysta” seja de caráter material ou íntima, não deve ser uma “força de oposição de congelamento do território, num momento em que a busca da construção de tecidos urbanos mais justos, eficientes e belos se impõem como imperativo do desenvolvimento econômico e social das coletividades que almejam ingressar ou permanecer no núcleo dinâmico da economia mundial”.

## 2.2 NIMBY COMO INSTRUMENTO DO PROCESSO DEMOCRÁTICO

A participação social é uma das ferramentas do Estado Democrático de Direito, pela qual seus cidadãos podem e devem opinar e intervir em assuntos de qualquer natureza em especial àqueles diretamente ligados a gestão da política que envolva o desenvolvimento urbano. Neste sentido, Liu et al. (2018), ao estudarem os protestos de cidadãos contra determinadas instalações na China, destacaram que “O aumento da oposição pública a grandes projetos não pode ser separado do despertar dos valores democráticos emergentes...”.

Em se tratando de democracia, a Constituição Federal de 1988 (CF/88) dispõe em seu preâmbulo que o Estado democrático de direito tem a finalidade de garantir aos seus cidadãos direitos fundamentais dentre os quais podemos citar o bem-estar, liberdade, segurança, desenvolvimento, igualdade e justiça. Isso significa que, dentro de um Estado Democrático de Direito, é garantido aos seus cidadãos a participação direta e/ou indireta nos assuntos da cidade, sejam eles em questões de saúde, educação, moradia e planejamento urbano.

Segundo Friede (1999), a democracia está associada à ideia de participação dos nacionais, dos cidadãos na atividade estatal, decidindo, executando o decidido e, em última

análise, transformando a realidade sociopolítica por intermédio de um genuíno processo democrático.

Segundo Macedo (2008), ao avaliar a etimologia da palavra, em como a democracia significa poder do povo, significa, portanto, que toda democracia deveria ser participativa. De acordo com esse autor, “não haveria democracia sem participação popular, de uma ou de outra forma”.

Liu et al. (2018) asseveram que, o NIMBY como expressão da democracia se traduz num fenômeno de grande importância uma vez que permite que os cidadãos opinem, por meio da participação social, sobre instalações e projetos públicos. Neste sentido, NIMBY não poderia receber uma caracterização simplificada de oposição pública pela qual “não se consegue capturar a essência de algumas atitudes públicas”.

Para Gibson (2005), a síndrome NIMBY, a princípio, parece atentar contra o bem cívico, afinal, os opositores a determinados projetos necessários, mas controversos, como por exemplo a instalação de usinas nucleares até abrigos para sem-teto, parecem partir de grupos irracionais que minam a capacidade do Estado para resolver importantes problemas ambientais e sociais.

Contudo, ainda segundo Gibson (2005), os conflitos entre os grupos locais e os idealizadores de projetos ambientais controversos, em se tratando especialmente a respeito do uso do solo, não são tão simples de serem analisados, pois, “por mais que emocionalmente apresentados, quem pode dizer que os argumentos dos oponentes locais, às vezes, não representam o interesse cívico?”. O fato é que a dicotomia “interesse geral” versus “interesse próprio” (de quintal) pode ser complexa de ser entendida, pois, pode trazer “suposições injustificadas sobre a universalidade ou racionalidade de qualquer uma das posições”.

McClymont e O'hare (2008) ressaltam a importância da participação pública na tomada de decisões e na governança local, pois, estas pessoas estarão não apenas exercendo seus direitos democráticos como também assumem uma responsabilidade cívica. Ainda segundo o mesmo autor, “pessoas unidas em busca de um objetivo comum, até mesmo a oposição de um desenvolvimento necessário, não devem necessariamente serem rejeitadas tão sistematicamente como costumam ser”.

Para Ribeiro (2022), não se pode falar em democracia sem a garantia dos direitos ambientais, pois, em se tratando de justiça ambiental, a responsabilidade não pode recair única e exclusivamente sobre o poder público onde a população possui um papel preponderante nas tomadas de decisão.

Para Dvorak (2018), o envolvimento da população pelas autoridades locais quando de projetos urbanos reduziria significativamente os casos de NIMBY, a exemplo do que já ocorre na Alemanha onde a população local é envolvida diretamente no processo de implantação de projetos de desenvolvimento urbano.

Dvorak (2018) defende que o comportamento de protesto na República Tcheca se justifica por falta de regulamentação de projetos de desenvolvimento, não restando outra estratégia à população local, a não ser a oposição a tais projetos. De acordo com o referido autor, “as situações NIMBY são problemas em que várias partes estão envolvidas, muitas das quais têm poucos incentivos para participar das negociações”.

Para E. Pol et al. (2006), ao se falar em NIMBY, há que se levar em consideração três aspectos importantes, a saber, justiça distributiva, percepção de desigualdade e atribuição de risco, tratando-se, portanto, de uma dimensão de movimento social. Nesse mesmo sentido, Dvorak (2018) também argumenta que as disputas NIMBY “demonstram de forma convincente que no centro do problema/resposta NIMBY, estão questões de justiça processual e equidade...”.

Percebe-se que a participação social se configura como importante movimento social para a manutenção e garantia de direitos dos cidadãos. Segundo Chavez (2011) Apud Palassi et al. (2015):

“a participação cidadã deve ser entendida como uma garantia virtual para o êxito de todos os tipos de políticas, programas e projetos de desenvolvimento. Ela é decorrente da transformação de um sistema ditatorial para um sistema democrático e da complementaridade entre a democracia representativa e a participativa”.

Para Acselrad (2010), na participação social está inserida a justiça ambiental, pois, “integra o processo histórico de construção subjetiva da cultura dos direitos”. Ainda segundo Acselrad (2010), “na experiência recente, a noção de justiça surgiu da criatividade estratégica dos movimentos sociais e, em determinadas circunstâncias, produziram mudanças no aparelho estatal e regulatório responsável pela proteção ambiental”.

A participação social, portanto, configura-se como peça fundamental da democracia, pois, leva em consideração os anseios da sociedade e não apenas do empreendedor ou do ente estatal, onde os cidadãos têm a oportunidade de levar às autoridades públicas os seus anseios e temores a respeito de determinadas intervenções urbanísticas, configurando-se, portanto, na verdadeira justiça ambiental e social.

De acordo com Palassi et al. (2015), ao se falar de participação social há que se considerar que nela estão incluídas a verdadeira justiça social corroborada por valores como igualdade, justiça, proteção social, dentre outros. Ainda de acordo com esses autores, a participação cidadã é um “fenômeno criado ou fomentado pelas pessoas que exercem o comando da representação democrática”.

### **3. METODOLOGIA DA PESQUISA**

#### **3.1 CARACTERIZAÇÃO DE DELINEAMENTO DA PESQUISA**

Com relação ao seu objetivo geral, a metodologia adotada na presente dissertação pode ser classificada como exploratória, tendo em vista que visa proporcionar maior familiaridade com o problema abordado, a fim de torná-lo mais explícito, constituir hipóteses e aprimorar ideias ou descobrir intuições (Siltiz, Wrightsmann e Cook, 1967; Gil e Vergara, 2015; Severino, 2017).

Em relação à abordagem, o presente estudo pode ser classificado como qualitativo, tendo em vista se tratar de um método de investigação científica que produz dados a partir de observações extraídas do objeto analisado e estabelece interação direta para compreensão das particularidades do fenômeno estudado (Yin, 2015).

A pesquisa qualitativa trata-se daquela em que a experiência pessoal, a intuição e o ceticismo atuam de maneira conjunta, com vias a auxiliar no aperfeiçoamento das teorias e dos experimentos (STAKE, 2016).

Em relação aos procedimentos utilizados, adotou-se o Estudo de Caso (Bauer e Gaskell, 2017; Severino, 2017; Yin, 2015), apoiado nos instrumentos técnicos de revisão de literatura, análise documental e atividades de reconhecimento de campo.

De acordo com Yin (2005, p.17), estudo de caso trata-se de uma investigação empírica e profunda a respeito de determinado fenômeno contemporâneo, a ser analisado em seu contexto real e onde os limites entre o fenômeno e o contexto não são claramente observados.

Neste sentido, adotou-se o projeto Cidade Matarazzo como estudo de caso da presente dissertação, mais especificamente a questão do conflito a respeito da construção do túnel em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal, conforme descrito no item 1.1 (Problema de Pesquisa).

### 3.2 PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS

A revisão de literatura se baseou em revisão não sistemática, com levantamento de artigos científicos junto às plataformas Web of Science e Scielo, com os termos de busca: NIMBY; participação social; democracia; social participation; democracy. Neste sentido, buscou-se referências de trabalhos nacionais e internacionais que versavam sobre as relações entre NIMBY e a produção democrática do espaço urbano. Tal atividade permitiu alcançar o primeiro objetivo específico, a saber, “Entender o fenômeno NIMBY e suas relações com a produção democrática do espaço urbano”. Os resultados permitiram a construção do embasamento teórico da presente dissertação, disposto em seu item 2 “Referencial Teórico”.

Para atingir o segundo objetivo específico, a saber, “Descrever o empreendimento Cidade Matarazzo e o projeto da construção da passagem subterrânea para veículos, objeto do conflito com as associações de bairro AMACON e AMORBELA”, realizou-se análise documental, a qual foi apoiada por reconhecimento de campo com aquisição de fotografias. A análise documental se baseou no Processo Judicial nº 1068553-59.2019.8.26.0053, mais especificamente o documento Plano de Trabalho Referencial. Os resultados desta análise encontram-se no item 4.1.

Para atingir o objetivo 3, a saber, “Descrever as fases do conflito entre as associações de bairro (AMACON e AMORBELA), o empreendimento Cidade Matarazzo e o Poder Público Local”, foram analisados o Processo Judicial nº 1068553-59.2019.8.26.0053, bem como ofícios e notificações das partes envolvidas.

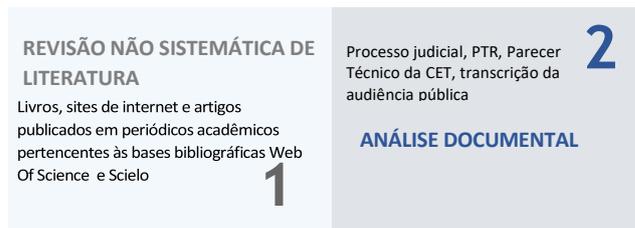
Para atingir o objetivo 4, a saber, “analisar o conteúdo dos argumentos utilizados pelas partes envolvidas no conflito mencionado”, foi realizada análise por meio da análise documental (Processo Judicial nº 1068553-59.2019.8.26.0053), amparada pelo referencial teórico e por análise de conteúdo. Esta última atividade encontra-se descrita no item 3.3.

Para melhor compreensão quanto aos procedimentos da coleta de dados, a Figura 1 representa as fases percorridas para o desenvolvimento da pesquisa, a saber: Fase 1, que consiste no levantamento e compilação dos dados secundários oriundos de revisão não

sistemática de literatura e análise documental; Fase 2, que realizou a compilação dos dados primários provenientes da atividade de reconhecimento de campo e a Fase 3, que consiste na análise de conteúdo e de resultados através da organização, codificação e categorização dos dados.

Figura 1. Fases da pesquisa

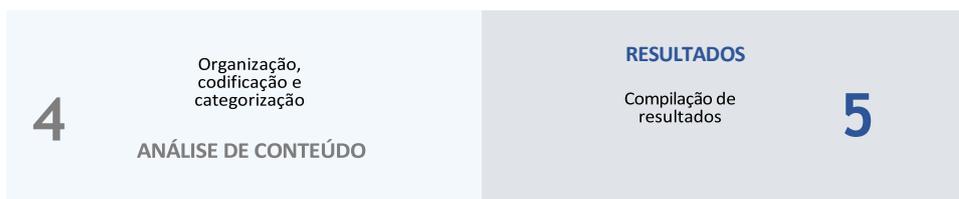
Fase 1: Compilação de dados secundários:



Fase 2: Compilação de dados primários:



Fase 3: Análise de dados e resultados:



Fonte: Cavalheiro, (2021). Adaptado pelo autor.

### 3.3 PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE DE DADOS: ANÁLISE DE CONTEÚDO

A análise de conteúdo, utilizada para se atingir o objetivo 4, se deu com base nas perguntas e transcrições das falas das partes, advogados e do magistrado constantes no Processo Judicial nº 1068553-59.2019.8.26.0053. Tal análise seguiu as fases apontadas por Badin (2016), a saber:

- Pré-análise:

Tratando-se da organização dos dados visando a construção do *corpus* da pesquisa, o qual se trata do conjunto de documentos que foram submetidos aos procedimentos de análise. Nesta etapa, buscou-se realizar leitura flutuante dos documentos técnicos encontrados do empreendimento Cidade Matarazzo (PTR, Processo judicial nº 1068553-59.2019.8.26.0053, transcrição da audiência pública, além de notícias, vídeos e opiniões de especialistas constantes na internet), visando o conhecimento dos respectivos conteúdos, o estabelecimento de um contexto inicial e a obtenção das primeiras impressões a respeito deles. O *corpus* foi escolhido posteriormente, em consonância com os objetivos da presente dissertação. A sequência de atividades seguiu as etapas propostas pela Bardin (1977), a saber: a) exaustividade: uma vez decidido o *corpus*, buscou-se ter em conta todos os seus elementos, a partir de leitura exaustiva de seu conteúdo; b) homogeneidade: os documentos selecionados atenderam a homogeneidade, obedeceram a critérios precisos de escolha ligados aos objetivos do presente estudo e não representam singularidade fora destes critérios; c) pertinência: os documentos foram adequados como fonte de informação pertinente ao objetivo do estudo.

- Exploração do Material:

Esta fase envolveu o estudo profundo dos documentos, com vias ao estabelecimento de unidades de registro e de contexto. Neste sentido, grupos de temas principais foram identificados a partir das falas transcritas e da confluência de termos identificados ao longo do Processo Judicial em estudo. Para a identificação de tais grupos temáticos, realizou-se a codificação dedutiva, conforme apontada por Bardin (2016), Holsti (1969) e Cavalheiro (2021).

Importante mencionar que a codificação se trata do processo de transformação sistemática e agregação de dados brutos em unidades que permitem a melhor descrição das características do conteúdo (HOLSTI, 1969).

- Tratamento dos dados:

Com a codificação realizada, por meio da identificação de trechos das transcrições das falas das pessoas envolvidas no processo judicial e na audiência pública e que exemplificam a mesma ideia (Gibbs, 2009), foi realizada a categorização, reunindo os códigos sob um título genérico, agrupando em função das características comuns entre eles (Bardin, 2016).

Assim, seguindo os procedimentos apontados por Bardin (1977), a identificação dos grupos de temas principais, em torno dos quais se desenvolveram as principais discussões entre

as partes envolvidas no conflito abordado pelo presente estudo, se realizou pela análise de parágrafos, frases e termos empregados nas falas transcritas ao longo do Processo Judicial e da audiência pública mencionada.

A figura 2 sintetiza a amarração dos objetivos específicos aos procedimentos metodológicos descritos nos parágrafos anteriores.

Tabela 1. Matriz de consistência da pesquisa

Objetivos específicos	Revisão Bibliográfica	Análise Documental	Trabalho de Campo	Análise de Conteúdo
Entender o fenômeno NIMBY e suas relações com a produção democrática do espaço urbano	Revisão Não Sistemática de literatura, com base em artigos de periódicos da Web of Science, utilizando-se os termos de busca: NIMBY; participação social; democracia; social participation; democracy.			
Descrever o empreendimento Cidade Matarazzo e o projeto da construção da passagem subterrânea para veículos, objeto do conflito com as associações de bairro AMACON e AMORBELA.		A análise documental baseada no Processo Judicial nº 1068553-59.2019.8.26.0053, mais especificamente no documento Plano de Trabalho Referencial.	Atividade de reconhecimento de campo realizada no dia 04/10/2022, com aquisição de fotografias de pontos selecionados.	
Descrever as fases do conflito entre as associações de bairro (AMACON e AMORBELA), o empreendimento Cidade Matarazzo e o Poder Público Local.		Análise do Processo Judicial nº 1068553-59.2019.8.26.0053, bem como de ofícios e notificações das partes envolvidas.		
Analisar o conteúdo dos argumentos utilizados pelas partes envolvidas no conflito mencionado.				Análise de conteúdo (Bardin, 2016), com base nas perguntas e transcrições das falas das partes em audiência pública e petições dos advogados e MP, e despachos e decisões do magistrado constantes no documento Processo Judicial nº 1068553-59.2019.8.26.0053.

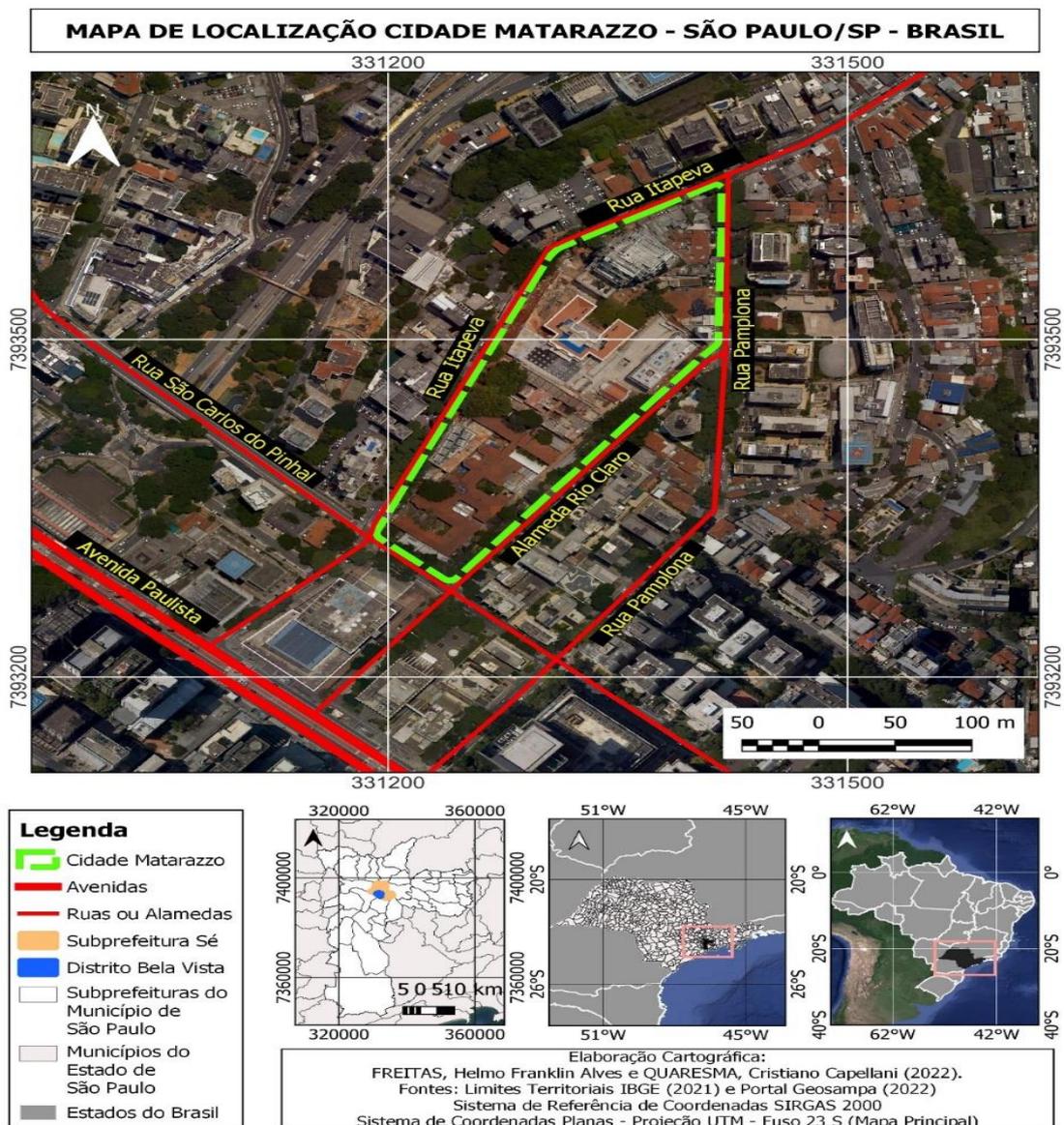
Fonte própria

## 4. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

### 4.1 DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO CIDADE MATARAZZO E DA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL

O projeto intitulado como Cidade Matarazzo trata-se de um empreendimento imobiliário que ocupa uma área de quase 30 mil m<sup>2</sup>, localizada nas proximidades da Av. Paulista, e limitada por quatro vias, a saber, Rua São Carlos do Pinhal, Alameda Rio Claro, Rua Itapeva e Rua Pamplona – bairro da Bela Vista – subprefeitura Sé - Região Central da Cidade de São Paulo/SP-Brasil (Figura 2).

Figura 2. Mapa de localização Cidade Matarazzo.



Fonte própria

O mapa ilustrado pela figura 2 visa demonstrar a localização da quadra objeto de estudo da presente dissertação, que se encontra destacada na legenda com linha tracejada de cor verde, entre as vias urbanas mencionadas. A sequência de mapas abaixo do mapa principal tem por objetivo situar o leitor em relação à localização da área de estudo nos territórios federal, estadual e municipal. Na elaboração do mapa buscou-se destacar em cor vermelha apenas as principais vias que fazem divisa com o empreendimento, bem como a avenida Paulista, tendo em vista a sua importância econômica histórica e atual.

A área de instalação do projeto trata-se do terreno do antigo Hospital e Maternidade Umberto I, anteriormente denominado Hospital Matarazzo, o qual foi construído pela “Società Italiana de Beneficenza in San Paolo”, contando com investimento do empresário Francisco Matarazzo (Francesco Antonio Maria Matarazzo) e que foi inaugurado no ano de 1904. As demais edificações do complexo foram construídas nos anos seguintes até meados da década de 70. Nas décadas seguintes, houve um processo de decadência, concomitante à desativação das indústrias Matarazzo, culminando no fechamento oficial do complexo no ano de 1993 (HETEM, 2020).

Ainda de acordo com Hetem (2020), desde 1985 verificou-se possibilidades de demolição, sob as justificativas de tratar-se de local de relevada importância, sendo disputado pelos empreendedores imobiliários.

Contudo, o Hospital foi tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) em 1986. Os argumentos para o tombamento foram: a) por tratar-se de um remanescente altamente representativo das instituições organizadas pelos imigrantes italianos fixados na cidade de São Paulo; b) por ter exercido papel de destaque no atendimento médico-hospitalar da população trabalhadora da cidade; c) por sua qualidade de atendimento, especialmente a maternidade; d) por seu destaque na formação profissional na ciência médica e no seu pioneirismo em algumas atividades hospitalares na cidade de São Paulo; e) tendo em vista seu conjunto arquitetônico harmonioso e que remonta às origens italianas do hospital; f) por seu valor ambiental, tendo em vista ser o único espaço de dimensões significativas no entorno da Avenida Paulista, que não passou por processo de verticalização (CONDEPHAAT, 1986).

A área ocupada pelo complexo hospitalar era composta por: 1) Núcleo original do Hospital Umberto I, construído em 1904; 2) Casa de Saúde Francisco Matarazzo (1915); 3) Capela (1922); 4) Casa de Saúde Ermelino Matarazzo (1925); 5) Cozinha, Lavanderia e

Refeitório (1929); 6) Residência das Irmãs, Ambulatórios e Enfermarias (anterior a 1930); 7) Clínica Pediátrica Amélia de Camilis (1935); 8) Pavilhão Vitório Emanuele III (1937); 9) Maternidade Condessa Filomena Matarazzo (1943); 10) Ampliação do prédio Hospitalar (1974); Lanchonete/Lojas; 12) Estacionamento (CONDEPHAAT, 1986).

Em 1975, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP) qualificou o conjunto arquitetônico do antigo Hospital Umberto I como Zona Especial de Preservação Cultural, bem como definiu diretrizes detalhadas em relação ao que ser preservado, especialmente no que diz respeito ao Hospital e a Capela (HETEM, 2020).

Nos anos 70, as indústrias Matarazzo enfrentaram uma crise, que as fizeram reduzir a destinação de recursos de assistência ao Hospital, que passou a contar com doações de outros beneméritos, bem como do governo por meio do Instituto Nacional de Assistência Médica da Previdência Social -INAMPS (CONCEIÇÃO, 2019).

O hospital passou por uma crise financeira no ano de 1986, a qual levou ao fechamento de suas portas até o ano de 1988, quando retornou às suas atividades com o nome de Fundação Hospital Ítalo Brasileiro Umberto I. Neste período, a família Matarazzo move um processo judicial contra esta instituição devido à execução de uma hipoteca feita por esta em favor do grupo Matarazzo (CONCEIÇÃO, 2019).

Após o seu fechamento definitivo no ano de 1993, por conta do processo de decadência, o imóvel foi adquirido no ano de 1996 pela Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (PREVI), a qual tinha planos de vendê-lo com vias à construção de um hotel de luxo e de um shopping center. Entretanto, os elevados custos da reforma, somados com as limitações de alterações impostas pelo tombamento, bem como com a ação civil por parte dos moradores do bairro Bela Vista que se colocaram contrários à realização da obra, o imóvel permaneceu abandonado e sujeito a invasões e saques (CREMESP, 2009).

O imóvel foi vendido no mês de julho de 2011 “para uma Sociedade de Propósito Específico, formada pelos Grupos Allard e WWI, por R\$ 117 milhões” (PREVI, 2011). O Grupo Allard, de acordo com Hetem (2020), pertence à Alexandre Allard, cidadão francês, nascido nos Estados Unidos. De acordo com a referida autora, o mencionado Grupo, que possui atividades em diferentes ramos, tais como, moda, mídia, arte, e setores imobiliário e hoteleiro, teve intensa atuação na compra e reforma de edificações antigas e hotéis na cidade de

Paris/França, à exemplo do Le Royal Moceau e do Hotel Particulier de Pourlatès, os quais passaram a contar com infraestrutura e serviços luxuosos.

O Grupo Allard propôs a implantação do empreendimento denominado Cidade Matarazzo, que “além de abrigar o hotel-palácio Rosewrod São Paulo, trará um centro cultural de primeiro mundo, uma fashion megastore com mais de 70 marcas exclusivas no Brasil, 34 pontos de gastronomia, e mais” (CIDADE MATARAZZO, 2021).

Além das intervenções mencionadas, o projeto também previa a criação de um túnel em um trecho da Rua São Carlos do Pinhal, entre a Alameda Rio Claro e a Rua Itapeva, e que prometia uma integração entre esse ambiente e as pessoas que transitam na região, inclusive da Av. Paulista, bem como previa a construção de um pequeno Oásis e um espaço de convivência aberto a todos.

O projeto Cidade Matarazzo começou a ser realizado através de acordo de cooperação entre a Associação São Paulo Capital da Diversidade (SPCD) e a Prefeitura de São Paulo, com investimento exclusivamente privado. Para viabilização do projeto Cidade Matarazzo, em 2016, foi apresentada à municipalidade a análise urbanística do Boulevard e do túnel na Rua São Carlos do Pinhal contendo a avaliação do impacto de vizinhança ao condomínio do edifício Miami Center quando da construção do referido túnel e do Boulevard.

O túnel, inicialmente, estava projetado com três faixas de tráfego com um acesso exclusivo ao Edifício Brazilian Financial Center localizado no cruzamento da rua Itapeva com a rua São Carlos do Pinhal, desembocando no tabuleiro do viaduto sobre a Avenida 9 de Julho.

A princípio, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), por meio do processo administrativo PMSP SMT 2016-0.250.576-0 e parecer técnico de análise urbanística, foi contrária à construção do túnel, uma vez que não garantiria compatibilidade entre os movimentos necessários na intersecção da Rua São Carlos do Pinhal com a Rua Itapeva, pois, as vias são estranguladas em função das saídas do túnel proposto.

Ante a impossibilidade da construção do túnel nos moldes inicialmente propostos, a CET fez uma série de questionamentos de caráter técnico com pontos a serem observados, de forma que, em fevereiro de 2019, novo pedido administrativo a respeito do projeto foi apresentado à Comissão de Proteção à Paisagem Urbana (CPPU), órgão da Prefeitura composto por representantes do poder público e membros da sociedade civil, responsável, dentre outras coisas, pela análise de elementos inseridos na paisagem urbana.

Esse novo projeto foi aprovado e passou a ser denominado de “requalificação urbana” de trecho da Rua São Carlos do Pinhal, Alameda das Flores e Alameda Rio Claro, cujo parecer deste órgão deliberava por unanimidade pelo deferimento do projeto de requalificação urbana, sugerindo, porém, algumas diretrizes para detalhamento e implantação do projeto, como por exemplo: estudar soluções para os trechos de calçada situados junto aos acessos e saídas do túnel, bem como adotar padrões e critérios relativos à técnicas construtivas e materiais para construção ou reparo dos pavimentos das calçadas, dentre outros.

O deferimento do processo de requalificação urbana foi publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo em 1º de março de 2019, sendo que, após este ato, a subprefeitura da Sé publicou o edital de chamamento público com vias à: (a) tornar pública a celebração das propostas de parceria da Municipalidade de São Paulo com o empreendedor do projeto; (b) buscar o melhor projeto para formalização do acordo de cooperação entre a Cidade de São Paulo e a SPCD (responsável pelo projeto Cidade Matarazzo); (c) possibilitar a participação do referido chamamento público pelas organizações da sociedade civil; (d) verificar a capacidade financeira do financiador do projeto.

Desta forma, o acordo de cooperação entre o poder público municipal e o empreendimento foi firmado possibilitando, portanto, a construção do túnel, onde a SPCD, idealizadora do empreendimento, apresentou projeto técnico pormenorizado intitulado “Plano de Trabalho Referencial (PTR) – Acordo de Cooperação” no qual explicita todos os passos do projeto.

Segundo o PTR, um novo espaço público seria construído com aproximadamente 9.850 m<sup>2</sup> dedicados à convivência, entretenimento, lazer, cultura e inclusão social junto à Avenida Paulista. Segundo os idealizadores, o projeto promoveria a diversidade e a integração social, cujo espaço público ficaria aberto 24 horas por dia.

Ainda de acordo com o PTR, para viabilização da requalificação do espaço público, seria necessária a passagem em desnível na Rua São Carlos do Pinhal, entre a Rua Pamplona e a Rua Itapeva, pois, segundo esse documento, isso possibilitaria:

“Um nível de acesso exclusivo para o automóvel, com melhor desempenho da fruição carroçável a partir da eliminação dos semáforos atualmente existentes, para fundamental e essencialmente oferecer, como consequência desta obra viária, a oferta de um espaço dedicado ao pedestre. O espaço contará com renovação completa do piso, das áreas ajardinadas e arborizadas, de novos espaços de lazer, convivência, entretenimento e arte, e terá novos mobiliários urbanos, intensificação da arborização

no espaço público com árvores nativas, dentre outros revestimentos arbustivos e rasteiros, nova iluminação pública, quiosques dedicados a um mercado de orgânicos, banheiros públicos, e um novo sistema de drenagem urbana”.

A figura 3 visa ilustrar a disposição, em planta, do projeto de requalificação do espaço urbano inerente ao empreendimento Cidade Matarazzo.

Figura 3. Boulevard da Diversidade: Requalificação do Espaço Urbano.



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

De acordo com a figura 3, pode-se perceber à direita o projeto Cidade Matarazzo, limitado pelas ruas São Carlos do Pinhal, Pamplona, Itupeva e Alameda Rio Claro. Pode-se perceber a presença do túnel na rua São Carlos do Pinhal e o projeto do Boulevard da Diversidade sobre esta via. Percebe-se também que o túnel permitiria a eliminação superficial da Rua São Carlos do Pinhal entre o mencionado empreendimento, o BFC (*Braslian Financial Center*) e a Avenida Paulista. O BFC Paulista trata-se do antigo prédio do Banco Real bastante conhecido dos paulistanos em função das decorações natalinas aos finais de ano. O BFC, localizado ao lado da estação do metrô Trianon-Masp, é classificado como edifício *Buildings Triple A* sendo considerado um dos melhores edifícios da Cidade e sede de grandes empresas do segmento bancário e financeiro. (Casarões e Edifícios, 2021). Com a construção do túnel e a criação do Boulevard a passagem interligando o prédio ao Boulevard seria possível de ser realizada a pé, integrando o empreendimento à Av. Paulista, uma das metas do empreendedor.

Ainda pela observação da figura 3, pode-se perceber que o túnel teria entrada pela Rua

São Carlos do Pinhal e duas saídas, sendo a primeira na mesma rua e a segunda na Rua Itapeva.

A execução da passagem em desnível tinha por objetivo requalificar o fluxo viário e a mobilidade carroçável na Rua São Carlos do Pinhal eliminando cruzamentos e semaforização, conforme ilustrado na figura 4.

Figura 4. Boulevard da Diversidade: Nivelamento das ruas, integração da pavimentação e paisagismo, mobiliário urbano e iluminação.



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

A Figura 4 traz em maior detalhe aspectos mencionados na figura 3, em especial no que concerne ao Boulevard da Diversidade e ao nivelamento das ruas, integração da pavimentação e o paisagismo, mobiliário e iluminação urbana.

Segundo os empreendedores, o projeto levava em consideração todas as normas de segurança e manutenção, sendo que o novo pavimento foi projetado para suportar o tráfego de caminhões com sistema de drenagem urbana e com adequado tratamento de compactação do solo.

As figuras 5 e 6 ilustram um recorte transversal e longitudinal à Rua São Carlos do Pinhal, respectivamente, visando ilustrar a passagem do túnel com o respectivo Boulevard da Diversidade acima dele.

Figura 5. Boulevard da Diversidade e passagem do túnel em corte transversal.



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

Figura 6. Boulevard da Diversidade e passagem do túnel em corte longitudinal.



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

O PTR ainda detalhava outras características a respeito do empreendimento, a saber:

- Iluminação pública por meio de luminárias e postes e balizadores;
- Amplo mobiliário urbano contendo bancos, mesas, cadeiras, quiosques e carrinhos para mercado de orgânicos;
- A instalação de pontos de acesso gratuito à internet via Wi-Fi no Boulevard público, de forma a propiciar inclusão digital dos cidadãos presentes no Boulevard;

- A retirada das árvores comprometidas, sob orientação técnica da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente (SVMA) e Secretaria Municipal das Subprefeituras (SMSUB), com a respectiva compensação arbórea bem como com a previsão de plantação arbórea adicional, levando-se em consideração as espécies mais adequadas aos espaços públicos;
- Projeto de drenagem urbana nos subleitos do Boulevard, calçada e via carroçável (Alameda Rio Claro), de forma a viabilizar um sistema de retardo de águas pluviais.
- Enterramento da fiação elétrica e de redes de telecomunicações em toda o Boulevard;
- Criação de mercado de orgânicos no espaço público de forma a propiciar a inclusão social através da geração de empregos para venda dos produtos bem como para a produção orgânica daqueles que produzem em fazendas de orgânicos ou hortas urbanas.

O sistema de drenagem mencionado em um dos itens anteriores pode ser observado por meio da ilustração da figura 7.

Figura 7. Boulevard da Diversidade: Sistema de Drenagem inovador no Espaço Público.



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

Conforme pode ser observado na figura 7, o projeto do Boulevard da Diversidade contaria com um sistema de drenagem inovador e com sistema de coleta de água pluvial a ser armazenada em reservatório específico.

O acordo de cooperação firmado entre os atores envolvidos previa recursos

exclusivamente privados onde a municipalidade não entraria com nenhum recurso financeiro, cuja execução do projeto seria realizada em 3 etapas, a saber:

- ETAPA 1: Construção do túnel na Rua São Carlos do Pinhal, sem custos para o Município de São Paulo;
- ETAPA 2: Construção do Boulevard público e do Mercado de Orgânicos ao longo da Alameda Rio Claro e na superfície do túnel da Rua São Carlos do Pinhal, entre a Alameda das Flores e Alameda Rio Claro (Parque das Flores);
- ETAPA 3: Projeto de manutenção e conservação do Boulevard público bem como a manutenção dos pontos de acesso à internet. Previsão de operação do Mercado de Orgânicos e realização de atividades culturais e educacionais.

Segundo os idealizadores do Projeto Cidade Matarazzo e do Boulevard da Diversidade, o projeto atendia ao interesse público pela administração municipal, com vistas à transformação do espaço urbano bem como dos hábitos das pessoas que transitam na região de forma a promover valores de cidadania, tais como, inclusão social, cultura e educação, proteção ao meio ambiente e sustentabilidade.

O projeto arquitetônico do Boulevard da Diversidade foi realizado pelo escritório de arquitetura Levinsky Arquitetos Estratégia Urbana que propôs em seu projeto a requalificação urbana e melhoramento viário da Alameda das Flores, Alameda Rio Claro, trecho da Rua São Carlos do Pinhal e trecho da Rua Itapeva.

No que se diz respeito a Etapa 1, a saber, a construção do túnel na Rua São Carlos do Pinhal, o empreendedor visava propiciar um tráfego de veículos mais fluído e dedicar uma área para pedestres.

Ao final da execução do referido túnel (figura 8) e após a assinatura do Termo de Aceitação pela municipalidade o túnel seria efetivamente entregue à Cidade de São Paulo cessando as responsabilidades do empreendedor relativas à manutenção e guarda do viário municipal, cabendo tais responsabilidades ao município de São Paulo.

Figura 8. Representação do projeto concluído com a passagem subterrânea de veículos e o Parque das Flores acima dele.



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

A figura 8 ilustra outro recorte transversal à Rua São Carlos do Pinhal, entretanto, a partir de um ponto de vista oposto aos apresentados nas figuras 5 e 6. Nela, pode-se observar o Túnel, com o Boulevard em sua parte superior, o empreendimento Cidade Matarazzo à esquerda e o BFC à direita. Observa-se também o projeto paisagístico com muitas espécies arbóreas e arbustivas proposto para o local.

As figuras 9 e 10 ilustram os elementos citados na Etapa 2, a saber, a construção do Boulevard público e do Mercado de Orgânicos ao longo da Alameda Rio Claro e na superfície do túnel da Rua São Carlos do Pinhal, entre a Alameda das Flores e Alameda Rio Claro (Parque das Flores).

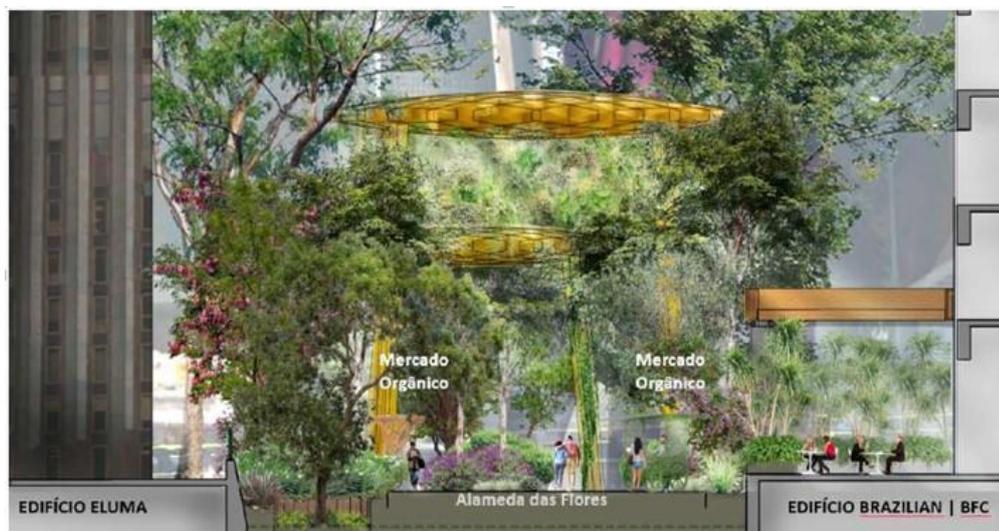
Figura 9. Vista superior representativa do Boulevard da Diversidade.



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

A figura 9 ilustra o aspecto visual pretendido com a implementação do projeto de construção do Túnel e do Boulevard da Diversidade. Nela, pode-se perceber a existência de mobiliário urbano permitindo maior fruição das pessoas, bem como a integração do espaço ao verde, por meio do projeto paisagístico. Percebe-se também como ficaria a entrada do Túnel da Rua São Carlos do Pinhal.

Figura 10. Mercado Orgânico e área de convivência (Alameda das Flores).



Fonte: Plano de trabalho referencial – Acordo de Cooperação (2019).

A figura 10 ilustra um recorte transversal à Alameda das Flores, entre os edifícios Eluma e BFC. Sobre a referida Alameda, pode-se perceber o espaço destinado ao Mercado Orgânico.

No que diz respeito ao Boulevard em si, os aspectos técnicos levados em consideração quando de sua concepção foram: circulação de veículos de segurança, como ambulâncias, viaturas policiais e de corpo de bombeiros, caminhões de manutenção urbana e de concessionárias de serviços públicos.

No tocante à Etapa 3, o projeto previa obrigações do empreendedor relativas à manutenção e conservação do total do Boulevard, tais como limpeza, jardinagem, infraestrutura e mobiliário em geral. De igual maneira, previa-se a contratação de organizações da sociedade civil sem fins lucrativos a fim de realizarem atividades de proteção ao meio ambiente e de promoção da sustentabilidade.

Também havia a previsão de implantação de 30 a 60 quiosques de produtos de diferentes tipos, preferencialmente orgânicos e de diferentes produtores. Além da venda de produtos orgânicos, o Mercado Orgânico, por sua vez, por meio de parcerias e contratações, promoveria a integração de projetos sociais envolvendo pessoas em situação de vulnerabilidade, produtores locais e de agricultura familiar.

Além disso, aponta-se que o projeto previa a possibilidade de feiras de artesanato de forma a ressaltar o caráter cultural de artesãos brasileiros, bem como a promoção de atividades socioculturais gratuitas, como oficinas, cursos, exposições, de maneira a possibilitar à população que frequenta o local experiências e reflexões a partir da perspectiva da diversidade da cidade.

Quanto ao público-alvo, o projeto Cidade Matarazzo pretendia atingir toda a população que habita ou transita na região. A entrada do Boulevard ficaria na Av. Paulista por ser uma das vias mais importantes da Cidade de São Paulo, centro financeiro e com grande número de instituições culturais, com amplas áreas comerciais e principal via acolhedora de eventos de grande porte da cidade.

De acordo com os idealizadores, “o Boulevard da Diversidade vem justamente criar esse espaço de vida na região da Paulista, trazendo uma área de bem-estar e lazer, com mais natureza e cultura, promovendo encontros de diferentes gerações, públicos e comunidades que por ali transitam” (PTR, 2019).

De acordo com o empreendedor, o Boulevard serviria dentre outras coisas, de

verdadeira oportunidade para que o cidadão pudesse vivenciar a diversidade em vários aspectos (cultural, social, etário, geracional, geográfico etc.). O PTR expõe que a gratuidade das atividades evitaria a discriminação de qualquer espécie aos cidadãos de menor poder aquisitivo, promovendo, desta forma, a igualdade na cidade.

Além de todas as atividades de entretenimento, como cultura, lazer e gastronomia, o espaço também traria oportunidade de caráter educativo oferecendo experiências de práticas sustentáveis no espaço urbano, como utilização de materiais sustentáveis, sistema de iluminação pública em LED (*Light-Emitting Diode*), drenagem urbana com captação das águas das chuvas etc. de maneira a informar aos frequentadores do local a respeito de tais práticas de forma a promover a reflexão sobre responsabilidade ambiental, social e urbana.

Para o empreendedor, o projeto Cidade Matarazzo era plenamente justificável uma vez que trazia consigo a integração entre espaços públicos e privados, com acessibilidade e integração social e cultural, o que traria melhoria para as vias públicas locais, facilitando o trânsito de veículos e de pedestres, bem como atrairia novos visitantes à área.

Quanto ao prazo previsto para as etapas 1, 2 e 3 do projeto, o PTR aponta que a construção do túnel se daria em 21 meses, a implantação do Boulevard em 10 meses e o início das atividades de manutenção e conservação do Boulevard a partir do 22º mês.

Em visita ao empreendimento no dia 04 de outubro de 2022, o autor verificou que as obras ainda estão em andamento com previsão de término em dezembro de 2023 e constatou que a acessibilidade ao local é exclusiva aos hóspedes do hotel e frequentadores do restaurante. Portanto, o primeiro ponto de observação *in loco*, conforme figura 12, tratou-se da fachada da Maternidade Matarazzo, onde abriga parte do Hotel Rosewood.

Figura 11. Maternidade Matarazzo – Hotel e Restaurante



Fonte: própria

Como se pode observar da figura 11, a antiga Maternidade Matarazzo, hoje hotel e restaurante, trata-se de um complexo de altíssimo padrão cuja diária parte do valor inicial de R\$ 3.750,00. Ao fundo da figura 11, pode-se observar parte do prédio que abriga o hotel, que também dispõe de lotes residenciais, denominado Torre Mata Atlântica cujo valor do metro quadro está estimado em 75 mil reais, onde a menor unidade é de 112 m<sup>2</sup> e a maior com 519 m<sup>2</sup>.

A Torre Mata Atlântica conforme figura 12, foi concebida pelo renomado arquiteto francês Jean Nouvel cuja ideia quando de sua idealização era transformar o referido hotel na famosa bandeira de luxo de hotéis na América do Sul.

**Figura 12.** Torre Mata Atlântica – Hotel Rosewood.



Fonte: própria.

O Hotel Rosewood, figura 12, traz consigo o conceito de requinte e sofisticação, idealizado para trazer luxo àqueles que possuem poder aquisitivo elevado para usufruir de suas acomodações.

Quanto ao Hospital Matarazzo, figura 13, ainda está em processo de reforma e revitalização, denominado Matarazzo Village, que oferecerá aos seus frequentadores 34 pontos de gastronomia com diversas culinárias e Chefs renomados de vários locais do mundo, onde também contará com um espaço cultural, a Casa Bradesco com um teatro multiuso, sala de exposições, lojas de luxo de moda nacional e internacional e 69 casas de artesãos.

Figura 13. Hospital Matarazzo – Futuras lojas de luxo



Fonte própria

Como se pode verificar da figura 13, as obras ainda estão em andamento e quando de sua conclusão, se traduzirão como um dos locais mais sofisticados da Cidade de São Paulo. Entre a Maternidade e o Hospital Matarazzo, há a Capela Santa Luzia, figura 14, que passou por processo de restauro e revitalização.

Figura 14. Capela Santa Luzia



Fonte própria

A Capela Santa Luzia, figura 14, foi restaurada pelo empreendedor de forma a manter

a sua fachada original e por ora, é o único local aberto ao público quando dos dias de missas que são realizadas pelo Padre Maurício Matarazzo Falcão, todos os domingos às 11h da manhã.

Ao lado da Capela Santa Luzia, pode-se observar o Edifício Ayahuasca, figura 15, ou tão somente, Edifício Aya como é chamado pelos funcionários do complexo, idealizado para abrigar escritórios boutiques e um centro de convenções, cuja fachada foi projetada pelo engenheiro francês Romain Ricciotti.

Figura 15. Edifício Ayahuasca – Escritórios Boutiques.



Fonte própria

A fachada do Edifício Ayahuasca é coberta de cipós artificiais, feitos em concreto de alta densidade, cuja ideia principal era unir a ciência, uma vez que se trata do primeiro edifício com concreto de alta densidade da América Latina, à arte, para criar um edifício com visual único onde foram utilizadas para criação dos cipós 505 peças com repetição mínima com mais de 30 tipologias de design sendo cada peça com 7 metros de altura com diâmetro médio de 10 a 11 centímetros sem armação.

No que se diz respeito à construção do túnel na Rua São Carlos do Pinhal, figura 16, caso este fosse realizado, o autor fotografou o local exato onde seria construída a passagem subterrânea.

Figura 16. Rua São Carlos do Pinhal com Alameda Rio Claro.



Fonte própria

Observe-se que nesta intersecção entre a Rua São Carlos do Pinhal e a Alameda Rio Claro, seria construída a passagem subterrânea cuja superfície seria aproveitada para a construção do Boulevard da Diversidade, ligando diretamente à lateral do Edifício BFC, figura 18. A entrada do túnel se daria aproximadamente onde está o veículo branco na figura 16. Na figura 17, por sua vez, podemos observar o local exato da construção do túnel e onde se daria o Boulevard.

Figura 17. Rua São Carlos do Pinhal - Prédio Brazilian Financial Center (BFC).



Fonte própria

Caso a passagem subterrânea fosse construída, o Boulevard faria ligação direta com o BFC, demonstrado nas figuras 16 e 17, proporcionando uma integração direta com esses dois empreendimentos. Na figura 18, podemos observar a lateral do BFC que dá acesso direto à Av. Paulista.

Figura 18. Lateral do BFC. Acesso à Av. Paulista.



Fonte própria

Na lateral do BFC pode-se observar que há várias barracas de sem-teto e ao fundo algumas barracas e trailers de comércio de alimentos, como sanduíches, doces etc. Caso o

projeto do túnel fosse bem-sucedido, toda essa passagem seria aproveitada pela Cidade Matarazzo, pois, segundo seus idealizadores, promoveria ligação direta com a Av. Paulista para que todos que transitam nessa avenida pudessem acessar facilmente o Boulevard.

Quanto ao prazo previsto para as etapas 1, 2 e 3 do projeto, o PTR aponta que a construção do túnel se daria em 21 meses, a implantação do Boulevard em 10 meses e o início das atividades de manutenção e conservação do Boulevard a partir do 22º mês.

#### 4.2 FASES DA JUDICIALIZAÇÃO DA QUESTÃO CONFLITUOSA

O presente item visa apresentar os resultados inerentes ao objetivo específico 3, a saber, descrição das fases do conflito entre as associações de bairro (AMACON e AMORBELA), o empreendimento Cidade Matarazzo e o Poder Público Local. Sendo assim, conforme apontado no item metodologia, tais resultados se basearam na análise do Processo Judicial nº 1068553-59.2019.8.26.0053. Este, além das peças processuais, traz documentos técnicos como o PTR, o acordo de cooperação entre as partes, SPCD e Município de São Paulo para construção do Boulevard, atas, ofícios, plantas, fotografias e a transcrição integral das falas realizadas em audiência pública em 19 de julho de 2019 às 10h no auditório do MASP (Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand), constantes das folhas do processo, números 792 a 825.

Tendo em vista a magnitude da obra, os moradores do entorno, segundo o que alegaram no processo judicial, por não terem detalhes pormenorizados do projeto intitulado “Boulevard da Diversidade”, por meio das associações de bairro AMACON e AMORBELA, moveram uma ação civil pública com pedido de antecipação de tutela de urgência em face da municipalidade de São Paulo.

A ação, cujo objeto era preponderantemente embargar a construção do túnel, requeria a declaração de nulidade do chamamento público para a obra e dos demais atos administrativos que se seguiram para a construção do Boulevard.

De acordo com os proponentes da ação judicial, os moradores foram surpreendidos com a publicação do chamamento público em desacordo com a legislação e com Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei n. 16.050/2014), uma vez que tal chamamento teve início e fim com restrição de acesso. Desse modo, os moradores alegaram que não puderam exercer seu direito de se manifestarem a respeito do empreendimento em questão.

Diante disso, ainda segundo os autores da ação, houve falta de transparência, pois, além da falta de acesso aos documentos do projeto, não houve discussões entre os moradores, a municipalidade e o empreendedor do projeto a respeito da obra, bem como não ocorreram audiências públicas para discussão do caso, razão pela qual ocorreu a distribuição da ação judicial.

Ainda de acordo com as informações constantes dos autos do processo, uma vez encerrado o chamamento, apenas algumas pessoas foram convidadas para uma reunião de apresentação do projeto em julho de 2019 no auditório do MASP.

Segundo os autores da ação, não se tratava de uma audiência pública e sim de mera formalidade para apresentação do projeto. Desta forma, antes da propositura da ação judicial, os vizinhos do empreendimento procuraram o Ministério Público (MP), a CET e órgãos administrativos no intuito de obterem mais informações a respeito do projeto.

Após esses trâmites, de acordo com os argumentos dos autores em sua petição inicial, realizaram-se três audiências públicas, sendo que, duas delas ocorreram na Câmara Municipal de São Paulo, em setembro e em novembro de 2019, e a terceira, ocorrida também em novembro do mesmo ano, porém, na Subprefeitura da Sé.

Além da falta de transparência, os autores da ação também alegaram que a obra sequer constava no Projeto de Intervenção Urbanística (PIU) da região central, estando assim em desacordo com os ditames legais do ordenamento pátrio.

Os autores da ação civil pública, argumentaram com veemência de que a condução da aprovação do empreendimento desrespeitou as normas e os princípios do Direito Administrativo, bem como de outras normas vigentes, e em razão disso, decidiram pela propositura da ação judicial pleiteando a declaração de nulidade para o chamamento público e dos atos administrativos relativos à obra do denominado Boulevard da Diversidade. Requereram também, em sede de liminar, a suspensão do acordo de cooperação firmado entre o município de São Paulo e a SPCD.

Desta forma, a ação foi distribuída no dia 09 de dezembro de 2019 em face apenas da municipalidade de São Paulo.

Uma vez distribuída a ação, o juiz responsável pelo caso mandou citar a municipalidade para que esta se manifestasse antes da concessão da medida de tutela de urgência. Contudo, diante da inércia da municipalidade, o judiciário paulista decidiu pela concessão da medida

para que as obras de construção do túnel não fossem iniciadas. Tal liminar, segundo a justificativa do juiz do caso, se fazia necessária pois, caso as obras fossem iniciadas, seria difícil e custosa a restituição do estado original da área. O MP também seguiu a mesma linha de raciocínio do mencionado juiz, sendo favorável à concessão da medida liminar.

Uma vez que as obras não se iniciaram, a municipalidade protocolou sua contestação em 27 de abril de 2020, a qual, em síntese, contradizia os argumentos dos autores da ação, declarando que não houve nulidades de caráter legal ou administrativa. Além disso, a municipalidade alegou que todos os atos administrativos ou legais foram cumpridos para execução do projeto e que ocorreram os devidos debates junto à sociedade civil com vias à discussão do empreendimento. Nesse sentido, segundo o poder público, houve garantia e respeito ao pleno exercício do Estado Democrático de Direito, fato que daria à ação o caráter de improcedente.

Ademais, a municipalidade ainda requereu o ingresso do empreendedor no polo passivo da ação, pois, entendia ser necessário esse ingresso, dada a natureza da relação jurídica controvertida e do interesse do empreendedor na resolução do caso já que era parte diretamente interessada.

Após a contestação por parte da municipalidade, os autores da ação se manifestaram a respeito dela e se colocaram contrários ao ingresso do empreendedor no polo da ação, uma vez que entendiam que a ausência dele não prejudicaria a eficácia da sentença, já que os argumentos trazidos na petição inicial se davam a respeito das nulidades dos atos legais e administrativos, que culminaram na intervenção urbana em discussão. Desse modo, portanto, tratava-se de responsabilidade do município, sendo irrelevante a parceria entre este e a SPCD. O MP de São Paulo, de igual maneira, acompanhou a argumentação dos autores da ação sendo contrário ao ingresso do SPCD no polo passivo da ação.

Inconformada, em 06 de julho de 2020, a SPCD protocolou sua contestação, pela qual requeria o seu ingresso no polo passivo da demanda. Em suas argumentações, a referida Associação apontava que a questão se tratava de um litisconsórcio necessário, no qual ela figurar-se-ia como corréu. Além disso, a Associação requeria que fosse revogada a tutela de urgência e que a demanda fosse julgada totalmente improcedente. Como resultado, o juiz responsável pelo caso deferiu o pedido de entrada da SPCD na demanda, contudo, manteve a tutela de urgência, haja vista esta tutela já estava sendo discutida em grau de recurso.

Dentre os argumentos utilizados pela SPCD, pugnaram pelo reconhecimento dos atos administrativos praticados junto à Prefeitura de São Paulo em total respeito às normas de Direito Público, destacando que cada etapa do procedimento fora formalmente cumprido pela SPCD e que a obra tinha caráter de interesse público, uma vez que promoveria a requalificação do espaço público no entorno geográfico com livre acesso a todos que por ali transitassem e que traria “benefícios a toda população da capital paulista”.

Além disso, a SPCD destacou que os argumentos das associações AMACON E AMORBELA eram descabidos e que não mereciam guarida, tendo em vista que o projeto possuía caráter social, visando a transformação do espaço urbano, bem como permitindo aos que transitam na região à promoção de valores de cidadania, educação, cultura, sustentabilidade e inclusão social.

Nessa mesma toada, a SPCD sustentou que o projeto foi aprovado em conformidade com o Procedimento de Manifestação Interesse social (PMIS), fundamentado na Lei Federal 13.019/2014 e regulamentada pelo Decreto Municipal 57.575/2016, bem como teve todas as licenças aprovadas por todos os órgãos competentes para construção do túnel e que houve ampla publicidade dos atos administrativos praticados e do chamamento público. Assim, com base nos argumentos apontados, a SPCD requereu a revogação da tutela de urgência e a improcedência total da ação.

Tendo em vista a morosidade para o julgamento do recurso que discutia a liminar, o empreendedor optou por desistir da construção do túnel, alegando que o acordo de cooperação que estabelecera com a prefeitura se tornara inviável, já que a obra estava paralisada há cerca de um ano e meio. A decisão pela rescisão do acordo com o município de São Paulo se baseou no argumento de que o empreendedor não poderia mais continuar com os ônus prévios à execução das atividades, ainda mais diante da falta de previsão de uma data efetiva para o início das obras.

Diante do ocorrido, a municipalidade também manifestou seu desinteresse na continuidade da execução da obra do túnel. Contudo, mesmo diante da desistência por parte das rés, os autores da ação requereram que ela fosse julgada totalmente procedente e que os atos administrativos que deram origem à demanda fossem declarados nulos.

Por outro lado, a municipalidade requereu a extinção do processo sem que houvesse o julgamento do mérito, ou seja, sem que fosse aplicado um juízo de valor sobre a questão

debatida. Tal tese foi seguida pelo MP, pois, entendeu que, com a desistência das rés no prosseguimento da construção do túnel, a ação havia perdido o seu objeto, devendo ser extinta sem a resolução do mérito e que não se justificava mais declarar os atos pretéritos como nulos, uma vez que a discussão havia sido encerrada diante de tal desistência.

Desta forma, tendo em vista a desistência por parte das rés e, após as declarações das partes, bem como do MP, o juiz responsável pelo caso expediu sua sentença sem a resolução do mérito. Tal decisão se sustentou no entendimento de não existir razão lógica ou jurídica para o prosseguimento do feito, tendo em vista que, em raciocínio análogo ao do MP, entendeu que a referida ação judicial perdera seu objeto de discussão, diante da desistência da demanda por parte das rés, a saber, a SPCD e a municipalidade de São Paulo, o que justificava uma sentença sem resolução do mérito.

#### 4.3 ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS FALAS TRANSCRITAS NO PROCESSO JUDICIAL E NA AUDIÊNCIA PÚBLICA

Em se tratando de um trabalho com abordagem qualitativa, a análise de conteúdo se faz essencial para a discussão das falas havidas no processo judicial produzidas pelas partes, juiz e MP, bem como das transcrições das falas na audiência pública realizada pelo empreendedor e envolvendo os vizinhos da obra.

A partir das transcrições das falas produzidas nos documentos constantes do processo judicial, como petições, contestações, réplicas e da transcrição da audiência pública, buscou-se por meio de uma linha teórica pré-estabelecida e dos objetivos da pesquisa, categorizar os principais pontos norteadores do conflito.

Tendo em vista a variedade das falas dos atores envolvidos no processo judicial, a análise de conteúdo se faz fundamental, pois, segundo Bardin (1977), na interpretação dos textos podem ocorrer “mensagens obscuras que exigem uma interpretação, mensagens com duplo sentido cuja significação profunda (a que importa aqui) só possa surgir de uma observação cuidada ou de uma intuição carismática. Por detrás do discurso aparentemente simbólico polissêmico, esconde-se um sentido que convém desvendar”.

Importante ressaltar que o presente estudo, de acordo com seus objetivos, não se propôs a desvendar os sentidos polissêmicos das declarações havidas pelas partes envolvidas no conflito, mas, apenas trazer luz aos principais argumentos das mesmas, possibilitando assim,

que os leitores possam, a partir dos resultados e discussões apresentados, inferir se o fenômeno NIMBY manifestado diante do caso em estudo, se constituiu em ato egoísta ou se, ao contrário, tratou-se de legítima manifestação do processo democrático.

Assim, com base nos procedimentos apresentados no item 3.3 da presente dissertação, foram identificados 3 grupos temáticas principais, que nortearam as falas das partes envolvidas no conflito, a saber: a) ausência de chamamento público para a apresentação e discussão do projeto, por parte da municipalidade, fazendo com que a tomada de decisões se restringisse exclusivamente aos empreendedores e à municipalidade, sem que a sociedade civil fosse devidamente ouvida; b) o impacto da construção do túnel e Boulevard na vizinhança; c) a falta de respeito aos ditames legais por parte da administração pública no que concerne à aprovação do projeto do túnel, fato que veio a favorecer os interesse do empreendedor privado em detrimento dos interesses dos moradores locais.

Sendo assim, os resultados subsequentes serão apresentados no presente item, de acordo com cada um desses respectivos grupos temáticos.

#### **4.3.1. A alegada ausência do chamamento público para apresentação e discussão do projeto**

No tocante ao projeto da construção do túnel, alguns moradores foram veementes ao declararem, na audiência e aos representantes do empreendimento, que não sabiam da construção do túnel, bem como informaram que muitas pessoas do entorno também não tinham conhecimento da obra. Como exemplo deste grupo, pode ser citada a Residente A, a qual afirmou que “Ninguém sabia. Ali na São Carlos do Pinhal e na Paulista, ninguém sabia desse projeto”. E continua: “Eu gostaria de lembrar todo mundo que eu que avisei os moradores, inclusive da esquina da Alameda Rio Claro que estão aqui presentes, que nem imaginavam isso”.

Para a Residente A, faltou transparência e publicidade a respeito do projeto Cidade Matarazzo. Além disso, a mesma declarou que houve a exclusão dos “locais” que não tinham conhecimento da obra ou de detalhes pormenorizados, conforme: “A exclusão dos locais não é bem-vista. A exclusão até de conhecimento, de acompanhamento...saber qual modificação na vida diária, no IPTU, na condição de uso livre da propriedade particular. Essa falta de comunicação está incomodando muito”.

Ainda de acordo com a Residente A, o projeto está envolvido em obscuridade lhe trazendo grandes preocupações com o impacto da obra na sua vida e nas vidas dos moradores da região.

Por outro lado, o Residente B, na contramão desse argumento, informou ter conhecimento e que participou inclusive de reuniões regulares para discussão do projeto, conforme transcrição da sua fala a seguir:

“...do ponto de vista de contato com os vizinhos, especialmente os vizinhos da Alameda Rio Claro, têm sido feitas reuniões regulares, especialmente com os síndicos, com os representados dos prédios, onde esses projetos e o andamento da obra são apresentados. E inclusive, há cerca de uns 4 meses, foi feita uma reunião praticamente específica para se falar a respeito desse túnel. Então só para deixar claro isso...”

Como se pode observar, segundo o Residente B, não ocorreu ausência de chamamento público para apresentação e discussão do projeto, onde há meses já se vinha discutindo o projeto da construção do Boulevard e mais especificamente do túnel com todos os moradores da região.

Contudo, o Residente C seguiu o discurso da Residente A, contradizendo o Residente B, e declarando que não tinha sido chamado para discutir o projeto da construção do túnel, o qual, segundo ele, seria construído bem em frente ao seu prédio:

“...nunca fomos chamados, ao contrário do que você acabou de dizer. O túnel vai começar praticamente em frente ao nosso prédio, e nunca fomos chamados. Não lembro disso ter acontecido...não lembro de ter recebido uma única carta ou um único convite, e nenhum síndico que está aqui, eu sou subsíndico, e nunca participei, nunca fui convidado, nunca soube nenhuma explicação sobre o que está acontecendo”.

Já a Residente D declarou não ter desconhecimento da obra, mas, que os moradores da Rua Itapeva desconheciam, região, segundo ela, muito movimentada e com quase 3 mil consultórios e que se preocupava com o impacto do fluxo viário daquela região.

“O problema é o pessoal da Rua Itapeva, que não está sabendo de nada, e sinceramente eu acho que temos que dar uma olhada melhor na questão do fluxo viário, porque temos aproximadamente quase 3 mil consultórios médicos na Rua Itapeva e um dos acessos da Fundação Getúlio Vargas, que estão muito preocupados, primeiro, porque não estão sabendo de nada, se inteiraram por mim”.

Pelas declarações trazidas por esses 4 moradores, percebe-se que alguns tinham conhecimento da obra e outros não, enquanto apenas 1 alegou ter participado das discussões do empreendimento.

Cabe destacar que, de acordo com Stevenson (2010) o fenômeno NIMBY se manifesta quando uma pessoa que apesar de alegar ser a favor de um novo empreendimento ou projeto, se opõe ao mesmo, caso este ocorra muito perto de sua casa, o que poderá lhe afetar de algum

modo.

Essa definição pode ser observada nas falas de muitos moradores, inclusive de opositores ao empreendimento, os quais parabenizaram o projeto, mas acabaram se opondo ao mesmo, por declararem não terem sido envolvidos nas discussões, fato que, segundo eles, lhes causou grande temor em relação aos possíveis impactos que a obra traria às suas vidas

Nesta direção, a Residente A expõe:

“Bom dia, meu nome é “Residente A”, eu represento os moradores do entorno da região do projeto. Parabéns pelo Projeto! ... faltou, para mim, enxergar na sua explicação dos desenhos de que forma esses moradores vão se integrar, o dia a dia, a vida deles, o entre e sai da garagem (porque eles têm garagens), as vans escolares, ambulâncias, enfim...E sinto também que faltou conversa com os moradores locais dessas três ruas, para que eles participassem mais ativamente no próprio projeto, suas demandas, sua densidade demográfica, o impacto viário nos prédios deles, o impacto do ruído dos entretenimentos...então, eu queria essas respostas (do projeto)”.

Traços semelhantes podem ser observados na fala do Residente C: “Então não sou contra nenhum de nós é, pelo contrário. Eu adoraria, o projeto é incrível, mas não vou abrir mão do meu direito, do nosso direito, de entender o que está acontecendo”.

Para McClymont e O'hare (2008), parte da academia caracteriza os grupos NIMBY como extremamente protecionistas, intolerantes e preconceituosos, porém, o termo NIMBY pode acabar por se traduzir num rótulo poderoso, revestido de poder político e que pode restringir as oportunidades desses grupos limitando sua participação na discussão dos projetos propostos.

Percebe-se que, das primeiras falas descritas dos moradores do entorno da obra, seus receios se davam pela alegada falta de transparência ou de informações detalhadas do projeto. Diante disso, requeriam, além de detalhes técnicos, a oportunidade de propor intervenções ou sugestões ao projeto, uma vez que todos se mostraram a favor do empreendimento, mas, com reservas.

Kraft e Clary (1991), no tocante aos medos e desconfianças das pessoas com relação aos projetos idealizados próximos ao seu entorno, mencionam que os NIMBYS não confiam nos patrocinadores dos projetos, pois, acreditam que estes apenas estão preocupados em promover interesses próprios sem se preocuparem com os impactos negativos à comunidade.

Na referida audiência, houve a queixa da falta de transparência e falta de participação dos moradores para discussão do projeto. Quanto a participação popular, Gibson (2005) se refere a ela como uma possível “dicotomia binária”, pois, de um lado está o interesse racional

ou cívico e do outro o interesse irracional, especial. No entanto, é salutar ressaltar que, em se tratando de democracia participativa, McClymont e O'hare (2008) destacam a importância da população local e dos líderes comunitários no cumprimento dos objetivos de sustentabilidade de suas regiões.

Ainda no tocante a participação social, Dvorák (2018) argumenta que “a origem e a força motriz do conflito reside na incapacidade de se formar compromissos bilaterais críveis, que se manifestam na falta de confiança mútua, no fracasso das negociações”.

Ainda com relação às falas dos moradores na audiência pública, o Residente D (Presidente da AMACON) disse o seguinte: “Reitero, acho o projeto maravilhoso, mas concordo com a doutora “Residente A”, está faltando uma parte da população saber do projeto e ser introduzida nele, especialmente nesse aspecto.”

Ainda na discussão do desconhecimento dos detalhes técnicos do projeto uma vez que não houve, segundo os moradores, o chamamento público, o Residente E, a exemplo do que vinha acontecendo na audiência, também parabenizou o projeto, contudo, se mostrou desconfortável com a falta de informações sobre alguns pontos, dentre eles, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), pois, nas palavras dele: “Eu não conheço o EIV deste projeto, e é condição *sine qua non* para qualquer intervenção dessa magnitude...”.

O Residente E também aponta a questão do nível do túnel e do Boulevard de forma a se manter no mesmo nível da Avenida Paulista, pois, segundo esse morador, “...é uma coisa que pode gerar problemas muito grandes de criar um gueto, como foi falado da praça Roosevelt logo há pouco...”.

A preocupação manifestada na fala do Residente E, quando diz ter receio de se criar um gueto em função da construção do túnel, pode-se deduzir que este se preocupava com a possibilidade do túnel trazer para a região determinado tipo de pessoas que ele não desejaria ter próximo de si, a exemplo do que aconteceu com o projeto da construção da estação de metrô no bairro de Higienópolis.

Tendo em vista a dicotomia binária citada por Gibson (2005), a partir do diálogo produzido pelo Residente E, é possível que, neste caso, esteja manifesto elemento de NIMBY pautado em um interesse irracional. Nesse sentido, segundo Kraft e Clary (1991) “o componente afetivo do NIMBY é sustentado por evidências empíricas de que as pessoas reagem emocionalmente quando se deparam com uma ameaça à sua comunidade. No contexto

de um conflito NIMBY, à medida que o teor emocional aumenta, também aumenta o nível de oposição”.

Outros moradores, não identificados na transcrição da audiência pública, também destacam sua preocupação com a questão do nível de ruído do entretenimento.

Já quanto as falas dos representantes do empreendedor nessa audiência, destaca-se que eles abrem o discurso informando que:

“a gente vai mostrar transparência com uma obra que impacta, no entendimento da prefeitura, positivamente aquela região, então foi solicitado a gente fazer uma reunião, não existe obrigação legal, mas a gente fez essa reunião aberta para apresentação do projeto e também em ouvir dúvidas e críticas”.

Desta forma, segundo os representantes, a reunião estava sendo realizada para apresentação do projeto e para ouvir a comunidade e sanar dúvidas, ainda que, segundo eles, não houvesse obrigação legal. Nesse sentido, quando da propositura da ação judicial pelas associações de bairro, nos autos do processo o empreendedor reutilizou esse argumento, de que não havia obrigatoriedade legal para o chamamento, pois, o regime jurídico pelo qual o acordo de cooperação entre o empreendedor e a municipalidade para construção do túnel foi realizado, dispensava, naquele momento, o chamamento público, pois tratava-se de PMIS.

Nesse sentido, segundo o empreendedor afirmou que, de acordo com a Lei Federal 13.019/14 e o Decreto Municipal 57.575/16, o chamamento público é de caráter facultativo, não havendo a necessidade do envolvimento da população naquela fase do projeto, ainda que, segundo ele, os moradores da região tenham sido avisados a respeito do empreendimento a participar de outras audiências públicas.

O empreendedor alegou em sua defesa que:

“...é da própria natureza do PMIS que a iniciativa seja pensada e modelada exclusivamente pela associação proponente, antes de ser levada a conhecimento do Poder Público, o que só ocorre com a efetiva apresentação da proposta e Plano de Trabalho, e a instauração do PMIS”.

Ressaltou ainda que, apesar da dispensa da obrigatoriedade do chamamento público, “optou por garantir uma maior publicidade ao projeto por meio da realização do chamamento público, com edital publicado em 31/05/2019, abrindo-se a oportunidade para que outras potenciais entidades apresentassem propostas”. Também destacou, a respeito do chamamento público o seguinte:

“O processo do chamamento público foi rigorosamente observado pela Administração municipal que fez a divulgação dos eventos relativos ao processo participativo, noticiando as agendas, os calendários e os locais de reunião das pessoas interessadas

e permitindo a recepção de toda ordem de sugestões, dúvidas ou críticas”.

O empreendedor continuou sua argumentação nos autos do processo, alegando que houve publicidade e participação popular, com 2 reuniões e 3 audiências públicas para discussão do projeto, conforme descreveram na tabela 2.

Tabela 2. Tabela temporal das reuniões e audiências públicas para discussão do Boulevard da Diversidade.

<b>Data da ocorrência</b>	<b>Nome do evento</b>	<b>Local de Realização</b>
09/07/2019	Audiência Pública organizada pela Prefeitura de São Paulo	Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand (MASP)
11/10/2019	Audiência Pública organizada pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente da Câmara Municipal de São Paulo	Salão Nobre da Câmara Municipal
11/11/2019	Audiência Pública organizada pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente da Câmara Municipal de São Paulo	Salão Nobre da Câmara Municipal
22/11/2019	Reunião Pública, conjuntamente organizada pela Subprefeitura da Sé e a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente da Câmara Municipal de São Paulo	Subprefeitura da Sé
05/12/2019	Reunião Pública, conjuntamente organizada pela Subprefeitura da Sé e a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente da Câmara Municipal de São Paulo	Companhia de Engenharia de Tráfego – CET

Fonte: Duarte e Garcia – Processo Judicial 1068553-59.2019.8.26.0053. Adaptada pelo autor.

Por outro lado, as associações dos moradores, nos autos do processo, refutaram esses argumentos, insistindo com veemência que não houve amplo e adequado chamamento público de maneira que os moradores pudessem ter sua participação efetivada. Com relação as reuniões, as associações disseram: “Essa reunião nunca foi uma audiência pública, e isso as próprias fotos revelam, pois que a mesa era formada de apresentadores do projeto já vencedor, e as fisionomias das pessoas participantes revelam a surpresa dos fatos”.

E continuam:

“Não houve jamais qualquer audiência prévia para discussão do projeto, antes do processo de acesso restrito que deu origem ao chamamento público, que aliás apenas essa associação, especialmente criada para essa finalidade, poderia ver, entender e atender”.

No decorrer do processo judicial e das demais declarações produzidas pelas partes, especificamente na questão da falta do chamamento público, ambos os lados continuaram a defender suas assertivas, aguardando a resposta do judiciário quanto a questão levada ao seu conhecimento.

#### **4.3.2. O impacto da construção do túnel e do Boulevard na vizinhança**

Das declarações das partes havidas no processo judicial e na audiência pública realizada no MASP, além da questão do suposto desconhecimento da obra e da ausência do chamamento público para discussão do projeto, é perceptível a preocupação dos moradores quanto ao impacto que a obra traria às suas vidas diárias, caso o projeto fosse realizado.

A Residente F, moradora da Alameda Rio Claro, e que se identificou como mestre e doutora na área de arquitetura e urbanismo, preocupou-se com a questão da entrada e saída do túnel e do seu sistema de exaustão, onde disse: “Onde que começa a entrar e onde exatamente começa a sair e como vocês pensaram a parte de exaustão?”.

A Residente D por sua vez trouxe à discussão o receio do impacto da circulação de veículos na região e que não confiava na avaliação da CET a respeito desse tema.

“...sinceramente eu acho que temos que dar uma olhada no fluxo viário, porque temos aproximadamente quase 3 mil consultórios médicos na Rua Itapeva e um dos acessos da Fundação Getúlio Vargas, que estão muito preocupados...tem clínicas, tem convênios médicos...e estão preocupados pelo acesso de ambulâncias que é diário, aproximadamente 45 ambulâncias diárias; os pontos de táxi. E como esse acesso vai ser feito, porque além dos consultórios médicos, tem também muitos advogados trabalhando lá, desembargadores, enfim”.

O Residente E, por sua vez, trouxe à discussão sua preocupação com o acesso de veículos de determinados tipos de serviços, tais como carros de aplicativos de viagem, coleta de lixo e entrega de supermercados, pois, segundo ele “...na Rua Rio Claro nesse trecho do Boulevard, só terá acesso pela Rua Pamplona”.

E, ainda de acordo com o Residente E, este menciona:

“seria interessante se prever um acesso da Rua São Carlos do Pinhal, até para não

estrangular um acesso de veículos daquele último prédio, um prédio comercial. E considerar que existe edifício comercial na Rua Rio Claro, nesse trecho do Boulevard, que gera grande demanda de veículos”.

Outra preocupação dos moradores demonstrada na audiência foi quanto a questão do ruído de entretenimento, pois, temiam que bandas se apresentassem no local, pois argumentaram que, “A Avenida Paulista está invadida de bandas e vocês estão colocando mais áreas para bandas, só isso”. Tal argumento se baseia, provavelmente, nas transformações ocorridas na Avenida Paulista a partir do final de 2015, as quais, por conta de um processo de ressignificação, passou a ser fechada para o tráfego de veículos e aberta para as pessoas aos domingos. Este fato, segundo Bastos e Mello (2017) despertou oposição e disputa entre os que concordavam e os que não concordavam com tais mudanças, bem como trouxe à luz um novo modo de pensar a cidade do ponto de vista democrático, tornando possível o seu uso para diferentes fins, dentre os quais, o lazer e a atividade física. Há, portanto, nesta fala transcrita, uma clara expressão de discordância em relação a esse uso democrático atual realizado na Avenida Paulista.

Nessa mesma senda, o Residente G demonstrou preocupação sobre os eventos culturais a serem realizados no Boulevard construído em cima do túnel, onde destaca: “Vivemos em um momento na cidade de São Paulo que tudo é cultura, então o que pode acontecer aqui de cultura? Essa é uma coisa que preocupa certamente os moradores desse entorno, o que terá ali?”.

Ainda no tocante ao impacto que o túnel trará à região, o morador H também demonstrou preocupação com isso, pois mencionou, “o trânsito já é bem complicado, a São Carlos fica sendo a principal via ali coma a Av. Paulista fechada aos domingos. Então uma obra dessas...a gente ficou muito interessado, muito curioso, é uma obra muito bacana, mas temos essas preocupações”.

Em resposta à todas essas assertivas, o Presidente da SPCD tentou tranquilizar a todos admitindo que a obra traria mudança na vida dos moradores, mas, que tais mudanças seriam positivas. “Queremos criar um exemplo em São Paulo dessa parceria entre o setor privado e o público, no sentido de novo, de melhorar a vida do cidadão”.

A arquiteta responsável pelo projeto, com relação ao túnel, declarou:

“Não há interferência alguma de acomodação e de ajuste de acesso dos automóveis aos edifícios”. Ela também afirmou que projeto dessa natureza “passa por um percurso

bastante longo de validação técnica de uma série de conceitos, para se garantir a viabilidade técnica de soluções, e, concomitantemente, uma interlocução que é continuada”.

Ainda segundo a arquiteta, o projeto traria um ganho do ponto de vista urbanístico à toda sociedade, especialmente em questões de segurança, cultura e oportunidades.

Já no âmbito do processo judicial, as autoras da ação pontuam novamente essas preocupações com a construção do túnel e o impacto na vizinhança. Segundo as associações AMACON e AMORBELA, “não houve Estudos de Impactos na Vizinhança (EIV), nem mesmo simples estudos de soluções ambientais”.

De igual maneira, o MP, ao ser provocado, também demonstrou preocupação nesse sentido, onde ele se manifesta da seguinte forma: “A inexistência de estudo de impacto de vizinhança, com ampla participação popular, é causa também que – se demonstrada – poderá inquinhar os processos administrativos de vício insanável”.

Já quanto ao impacto no sistema viário, o MP não conseguiu verificar a extensão deste, já que segundo ele, os documentos juntados no processo pelo empreendedor deixaram dúvidas quanto à “higidez dos estudos técnicos realizados, aparentemente insuficientes e com problemas de concepção”.

Ainda quanto ao impacto que poderia ser trazido ao trânsito local, as autoras da ação argumentaram que o túnel seria insuficiente para a fluidez no trânsito até mesmo em função da supressão de dois semáforos, não sendo, portanto, capaz de escoar todo trânsito da região em especial nos dias de interdição da Av. Paulista. Argumentam por fim, que a obra visa apenas favorecer a iniciativa privada em detrimento dos cidadãos e das camadas menos favorecidas da sociedade.

Tanto o Município como o empreendedor, sustentaram por sua vez, que tais medos e receios não se justificavam. Primeiramente, porque, apesar de uma obra realizada pela iniciativa privada, está revestida de interesse público. Nesse sentido, segundo os empreendedores:

“não existe nenhum fundamento para se questionar a legitimidade de que um particular financie obras e serviços indiscutivelmente benéficos a toda a população da capital paulista, apenas porque aos empreendimentos particulares vizinhos se estenderão também os efeitos de um entorno requalificado, conservado e animado por atividades sociais relevantes”.

Pelo que se pôde perceber da análise dos autos, autores da ação, juiz e o MP, tiveram certas dúvidas quanto aos projetos técnicos apresentados dispendo a respeito da análise urbanística, e, portanto, quais seriam os reais impactos trazidos pelo empreendimento na localidade. Obviamente, caso a ação prosseguisse, certamente o juiz do caso pediria esclarecimentos técnicos adicionais antes de proferir a sentença, o que não ocorreu em função da desistência do empreendedor na construção do túnel e do Boulevard.

#### **4.3.3 A suposta falta de respeito aos ditames legais por parte da Administração Pública no que concerne à aprovação do projeto do túnel e do Boulevard**

Outra discussão trazida pelas partes a respeito da construção do túnel e do Boulevard da Diversidade se deu a respeito dos atos administrativos necessários para aprovação do projeto, que, segundo as autoras da ação judicial, não foram praticados de acordo com os ditames legais e, portanto, deviam ser considerados como atos viciados e nulos de pleno direito.

Alegaram que os princípios do Direito Administrativo que permeiam o assunto e conseqüentemente regem todo o projeto não foram observados, conforme: “Ao arpeio de todas as normas vigentes relativas à matéria, ao arpeio dos princípios de Direito Administrativo contemplados na Carta Magna e legislações infraconstitucionais, inclusive municipais...”.

Sustentam as autoras ainda que os atos praticados foram revestidos de caráter sigiloso, dificultando o acesso da população ao projeto e aos detalhes dele, pois os atos administrativos praticados para consecução deste não detalhavam se a obra se tratava de interesse público ou de mera intervenção paisagística, citada a seguir:

“O ato administrativo declarado pela portaria citada não trouxe motivação suficiente em seu bojo, não esclareceu se a obra estava sendo declarada de interesse público pela solução viária, pela intervenção paisagística, pela construção do boulevard ou instalação de feira orgânica, e se um ou todos os itens tivessem sido declarados, a inserção da motivação deveria ter sido expressa, não em mera menção de processo sigiloso”.

As associações autoras continuam em suas assertivas que tal projeto, que impactaria a vida de todos no entorno da obra, deveria ser realizado de forma a garantir a gestão democrática, pela qual, a população e as referidas associações teriam o direito à participar de todas as discussões antes da aprovação do projeto. Nesse sentido, sustentaram esse argumento invocando um dispositivo legal, a saber, a Lei 16.050/14 (Política de Desenvolvimento

Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo), artigo 5º, Inciso VII, § 7º, que dispõe:

“Gestão Democrática é a garantida da participação de representantes de diferentes segmentos da população, diretamente ou por intermédio de associações representativas, nos processos de planejamento e gestão da cidade, de realização de investimentos públicos, e na elaboração, implementação e avaliação de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.”

Uma vez que não houve participação efetiva da sociedade na tomada de decisões a respeito do projeto Cidade Matarazzo na parte que consistia em utilização de via pública com a construção da passagem subterrânea e criação do Boulevard na superfície do túnel, as autoras entenderam e afirmaram que todos os atos praticados até aquele momento deveriam ser considerados nulos e a obra embargada. Para elas, toda a falta de transparência a respeito do projeto era motivo suficiente para o impedimento da construção do túnel como se pode deprender do trecho:

“A falta de divulgação das atividades preparatórias do chamamento, a falta de discussões e audiências públicas antecedentes, a falta de inclusão de obra urbanística no PIU da região central, a falta de estudos prévios da Comissão Permanente de Acessibilidade, para melhor apreciação das condições indicadas pela deliberação da CPPU de fevereiro de 2019, viola o princípio da boa-fé objetiva, cânone de qualquer ato jurídico público ou privado”.

Além disso, as autoras sustentaram o abuso de direito praticado pela Municipalidade ao aceitar os atos praticados pelo empreendedor, uma vez que deixou de observar as devidas formalidades legais para execução dos mesmos, bem como ofendeu ao princípio da boa-fé e que, portanto, não fora respeitada a moralidade administrativa.

“Todos os procedimentos ferem frontalmente a moralidade administrativa e o princípio da legalidade, eis que ao empreendedor, à associação proponente foram oferecidas inexplicáveis vantagens em desvantagem à população paulistana e especialmente aos moradores, empresários, prestadores de serviços e usuários da região que terão seus imóveis (os afetados diretamente), suas atividades, o viário da região, modificados sem direito de participação”.

Ainda no tocante à falta de transparência com relação aos procedimentos administrativos adotados, alegaram que alguns atos foram praticados de forma sigilosa, o que corroboraria com a tese de ilegalidade das autoras, bem como de ofensa aos princípios da administração pública:

“Está à mostra nas provas dos autos que o procedimento administrativo que originou o edital de chamamento transcorreu sob sigilo, transgredindo norma constitucional que exige que os atos administrativos sejam pautados pela transparência. Assim não fosse

não haveria indicação de acesso restrito”.

Por sua vez, a Municipalidade sustentou que todo o processo administrativo para aprovação do projeto foi conduzido de forma a atender para as normas de Direito Público e que todos os atos administrativos foram praticados conforme os ditames legais. “Todas as etapas estão sendo cumpridas, com total publicidade condizente com as exigências legais”.

Em sua defesa, a municipalidade alegou que, além das etapas dos atos praticados terem sido realizados conforme a lei, todo o processo administrativo atendeu ao princípio da publicidade, não havendo então, falta de transparência.

Ainda nesse sentido, afirmou que “o projeto está sendo submetido a diversas Secretarias Municipais concomitantemente, para sua efetiva e regular aprovação e execução”. Informou ainda que, obteve todas as manifestações favoráveis de diversos órgãos para realização do projeto:

“...manifestação favorável da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana quanto aos projetos geométrico, de drenagem, de estrutura e pavimentação; manifestação favorável da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes; da CET; manifestação pela existência de interesse público na celebração da parceria pela Subprefeitura Sé; São Paulo Urbanismo e da Secretaria Municipal das Subprefeituras”.

A municipalidade ressaltou que, uma vez que os atos foram praticados de acordo com os ditames legais e que houve ampla publicidade desses atos, garantindo assim a possibilidade de discussão do projeto entre a sociedade civil e o poder público, o Estado Democrático de Direito foi garantido.

A municipalidade também alegou que:

“A sociedade civil, por seus representantes institucionais, teve garantida a oportunidade de expor suas opiniões, pontos de vista, contrariedades que, certamente, foram levadas ou serão levadas em consideração pela Administração”. Por fim, a municipalidade alega que “não se vislumbra, portanto, a ocorrência das irregularidades e/ou ilegalidades alegadas pelas autoras”.

Nessa mesma seara, o empreendedor que entrou posteriormente no curso do processo também alegou com veemência a legalidade dos atos praticados, bem como a ampla transparência a respeito do projeto.

No que concerne aos atos administrativos praticados para o chamamento público, o empreendedor disse: “Absolutamente todos os atos do chamamento foram publicados não apenas na imprensa oficial, como também no site da Prefeitura, respeitando-se o prazo legal de 30 (trinta) dias de divulgação”.

Além disso, o empreendedor também sustentou que o Município agiu de acordo com a lei emitindo parecer em processo administrativo opinando pela legalidade do procedimento, cuja avaliação foi: “...todos os órgãos municipais envolvidos opinaram pelo interesse público no projeto, além de manifestarem a viabilidade da sua execução”.

Ainda no que concerne à validade dos atos praticados, o empreendedor trouxe em sua defesa processual que todo o projeto e os atos preparatórios na esfera administrativa foram realizados de acordo com legislação pátria, sendo possível verificar, segundo a fala do empreendedor, “a presença de rigoroso controle do procedimento antes da celebração do Acordo de Cooperação, passando-se por todas as etapas legais e regulamentares, além da publicidade de cada ato no Diário Oficial da Cidade e no *site* da Secretaria de Justiça”.

Por fim, reiteram em suas argumentações que “não há, nem houve sigilo ou falta de publicidade” e que “...todos os processos administrativos sempre foram públicos e estiveram à disposição de qualquer pessoa, mediante um simples pedido de vistas”.

Pelas falas produzidas e documentos acostados aos autos, percebeu-se discursos antagônicos com acusações mútuas, porém, pela análise destes documentos, sem o julgamento de mérito do juiz da causa e sem a produção de mais detalhes técnicos a respeito do caso, não se pode inferir com precisão se tudo se tratou de mera oposição egoísta motivada por razões particulares ou se houve o exercício do legítimo processo democrático.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A presente dissertação buscou analisar a questão do conflito entre as associações de bairro (AMACON e AMORBELA) e o projeto de construção da passagem subterrânea prevista pelo empreendimento Cidade Matarazzo na região central da cidade de São Paulo/SP-Brasil.

A referida construção, que também contava com a criação de um Boulevard, se daria em um dos principais pontos da cidade de São Paulo, com histórico recente de conflitos entre parte da população residente e a ressignificação do uso por meio da ocupação democrática do espaço público na Avenida Paulista aos domingos.

Apesar da relevância da questão conflituosa gerada entre o empreendedor, a municipalidade e a população residente, representada pelas associações de bairro mencionadas ao longo do presente estudo, verificaram-se a quase inexistência de estudos focados ao entendimento do caso ora apresentado

Além disso, os poucos estudos identificados não proporcionaram o detalhamento metodológico utilizado na presente dissertação, envolvendo revisão de literatura, trabalho de reconhecimento de campo, análise documental e de conteúdo com base nas transcrições das falas das partes envolvidas no conflito judicial, o qual acabou por inviabilizar a obra pretendida.

Ademais, os resultados apresentados na presente dissertação contribuem para o preenchimento de uma lacuna gerada pela não solução judicial para a questão conflituosa, fato que fez emergir a necessidade de estudos que permitissem o entendimento e o melhor esclarecimento desta questão, a partir do enfoque acadêmico.

A presente dissertação também contribui ao inserir o caso do conflito gerado pela construção do túnel e do Boulevard da Diversidade na discussão do fenômeno NIMBY. Como se pode observar das linhas traçadas nos itens anteriores e ao longo dos resultados, a atitude de oposição da população local a determinadas instalações ou empreendimentos em razão de temerem que os impactos advindos dessas obras lhes sejam negativos, modificando o *status quo* de suas vidas diárias e temendo que tais instalações lhes possam ser prejudiciais, pode ser entendida como um fenômeno NIMBY.

A princípio, parte da academia caracteriza tal fenômeno como mera oposição egoísta, já que tais opositores buscam apenas o seu próprio bem-estar (HERMASSON, 2006). Nesse mesmo sentido, Gillroy (1991), menciona que “se há algo que parece óbvio em uma situação de NIMBY, é o interesse próprio virulento dos participantes”. Ainda no sentido de que o fenômeno NIMBY pode se configurar como oposição egoísta pautado em motivos particulares, Wolsinsk (1994) expõe que “A implicação é clara: essa oposição é baseada puramente no interesse próprio...”.

Na contramão desse raciocínio, McClymont e O'hare (2008) defendem que o rótulo NIMBY é subjetivo e carregado de uma carga política, pois, visa descartar os argumentos de determinados grupos classificando-os como egoístas de forma a desacreditá-los.

O primeiro item dos resultados focou na descrição do empreendimento Cidade Matarazzo e do projeto de construção do túnel na Rua São Carlos do Pinhal. Neste item, apoiado em revisão de literatura, análise documental e estudo de campo, além de trazer o histórico do terreno de implantação do empreendimento, também descreveu o projeto de construção do túnel e as alterações previstas em superfície com a instalação do Boulevard da

Diversidade.

No segundo item dos resultados, buscou-se apresentar as fases de judicialização da questão conflituosa, o que permite melhor visualização e entendimento das etapas inerentes ao conflito em estudo e que conduziram à inviabilidade do projeto, culminando na desistência da continuidade do mesmo por parte do empreendedor e da municipalidade.

O último item aponta os resultados da análise de conteúdo realizada com base nas transcrições das falas produzidas nos documentos constantes do processo judicial, como petições, contestações, réplicas e da transcrição da audiência pública. A análise permitiu identificar três categorias, ou grupos temáticos principais, que nortearam as falas das partes envolvidas no conflito, a saber: a) a alegada ausência de chamamento público para a apresentação e discussão do projeto, por parte da municipalidade, fazendo com que a tomada de decisões se restringisse exclusivamente aos empreendedores e à municipalidade, sem que a sociedade civil fosse devidamente ouvida; b) o impacto da construção do túnel e Boulevard na vizinhança; c) a suposta falta de respeito aos ditames legais por parte da administração pública no que concerne à aprovação do projeto do túnel, fato que veio a favorecer os interesse do empreendedor privado em detrimento dos interesses dos moradores locais.

No tocante aos diálogos produzidos no processo judicial movido pelas associações de moradores e mais especificamente na audiência pública, percebeu-se que, praticamente todos os moradores se manifestaram de forma positiva com relação ao projeto, contudo, tinham reticências com relação à sua realização, já que temiam fortemente que seriam prejudicados de forma negativa, levando-os a se oporem à construção do túnel e do Boulevard.

Ao analisar o caso do presente estudo, percebeu-se que ambos os lados possuem argumentos convincentes a respeito da construção do túnel e Boulevard da Diversidade. Os diálogos das partes produzidos na audiência pública deixaram claro o interesse dos moradores do entorno da obra em participar de todos os detalhes do projeto antes de sua consecução. Fato é que a maioria se demonstrou incomodada por, segundo o que argumentaram, terem desconhecimento de detalhes técnicos e de que forma a obra os impactaria.

Para estudos futuros, indica-se o aprofundamento das análises realizadas na presente dissertação com o enriquecimento de entrevistas junto às partes envolvidas, de modo a que se possa identificar elementos que permitam evidenciar se a reação da população local refletiu interesses individualistas e contrários ao desenvolvimento urbano, ou, por outro lado, que

permitam apontar que tal reação se tratou de manifestação legítima do exercício democrático de produção do espaço urbano local.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACSELRAD, Henri. Ambientalização das lutas sociais - o caso do movimento por justiça ambiental. **Estudos Avançados**, v. 24, n. 68, p. 103-119, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s0103-40142010000100010>.

BARDIN, Laurence. Análise de conteúdo: edição revista e ampliada. São Paulo: Edições, v. 70, p. 280, 2016.

BOHOLM, Åsa. Editorial: what are the new perspectives on siting controversy? **Journal of Risk Research**, v. 7, n. 2, p. 99-100, mar. 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/1366987042000158677>.

CASARÕES E EDIFÍCIOS. 2021. Disponível em: 01 de outubro de 2022.

CAVALHEIRO, Eidy Regina Marcílio et al. O uso de semáforos inteligentes como instrumento no combate à crise de mobilidade urbana: uma análise da cidade de São Paulo. 2021.

CIDADE MATARAZZO. 2021. Disponível em: <https://cidadematarazzo.com.br/menu/>. Acesso em: 28 de setembro de 2022.

COHEN, J. (1985) 'Strategy or identity: new theoretical paradigms and contemporary social movements', *Social Research*, Vol. 52, No.4, pp. 663-716.

CONCEIÇÃO, T. T. D. da, Hospital Matarazzo: Um Patrimônio em Transformação. In: IX Seminário Nacional do Centro de Memória, Unicamp - Campinas, 2019.

CONDEPHAAT. Resolução SC 29/86, 30 de julho de 2000. Secretaria de Cultura. 1986. Acesso em 20 de setembro de 2022.

CREMESP. Informativos do CREMESP. Edição 256 de 01 de fevereiro de 2009. Acessado em 20 de setembro de 2022.

DE VERTEUIL, Geoffrey. Where has NIMBY gone in urban social geography? **Social & Cultural Geography**, v. 14, n. 6, p. 599-603, 20 maio 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/14649365.2013.800224>.

DEVINE-WRIGHT, Patrick. Explaining “NIMBY” Objections to a Power Line. **Environment and Behavior**, v. 45, n. 6, p. 761-781, 17 abr. 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0013916512440435>.

DUPONT, Robert L. **Nuclear phobia--phobic thinking about nuclear power**: A discussion with Robert L. DuPont. Washington, D.C. (1627 K St., N.W., Suite 201, Washington, D.C. 20006): The Institute, 1980. 29 p.

DVOŘÁK, Tomáš. The use of local direct democracy in the Czech Republic: how NIMBY disputes drive protest behaviour. **Local Government Studies**, v. 44, n. 3, p. 329-349, fev. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/03003930.2018.1433661>.

ERANTI, Veikko. Re-visiting NIMBY: From conflicting interests to conflicting valuations. **The Sociological Review**, v. 65, n. 2, p. 285-301, nov. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0038026116675554>.

FREUDENBURG, William R.; PASTOR, Susan K. NIMBYs and LULUs: Stalking the Syndromes. **Journal of Social Issues**, v. 48, n. 4, p. 39-61, jan. 1992. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.1992.tb01944.x>.

FRIEDE, Reis. Curso Analítico de Direito Constitucional e de Teoria Geral do Estado. Ed. Forense, 1999.

GIBSON, Timothy A. NIMBY and the Civic Good. **City & Community**, v. 4, n. 4, p. 381-401, dez. 2005. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1540-6040.2005.00144.x>.

GIBSON, Timothy A. NIMBY and the Civic Good. **City & Community**, v. 4, n. 4, p. 381-401, dez. 2005b. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1540-6040.2005.00144.x>.

GIL, Antonio Carlos; VERGARA, Sylvia Constant. Tipo de pesquisa. Universidade Federal de Pelotas. Rio Grande do Sul, 2015.

GILLROY, John Martin. “Moral Considerations and Public Policy Choices: Individual Autonomy and the Nimby Problem.” *Public Affairs Quarterly*, vol. 5, no. 4, 1991, pp. 319–32. *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/40435785>.

GLABERSON, William. **The New York Times**. June 19, 1988, Section 3, Page 1. Disponível em: <https://www.nytimes.com/1988/06/19/business/coping-in-the-age-of-nimby.html>. Acesso em 23 de setembro de 2022.

HERMANSSON, Hélène. The Ethics of NIMBY Conflicts. **Ethical Theory and Moral Practice**, v. 10, n. 1, p. 23-34, 1 nov. 2006. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s10677-006-9038-2>.

HETEM, Natália; ZEIN, Ruth Verde. Cidade Matarazzo: feito por quem. **Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo**, jun. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5821/siiu.9722>.

Holsti, O. R. (1969). *Content Analysis for the Social Sciences and Humanities*. Addison-Wesley Publishing Company. <https://serieavenidapaulista.com.br/2020/12/29/o-antigo-predio-do-banco-real-hoje-brazilian-financial-center/>. Acesso em 01 de outubro de 2022.

INCH, Andy. Creating ‘a Generation of NIMBYs’? Interpreting the Role of the State in Managing the Politics of Urban Development. **Environment and Planning C: Government and Policy**, v. 30, n. 3, p. 520-535, jan. 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1068/c11156>. Kingsnorth, P. Nimbys are the true democratic heroes. **The New Statesman**, 20040503. <http://newstatesman.com/20045030018>.

KRAFT, Michael E.; CLARY, Bruce B. Citizen Participation and the Nimby Syndrome: Public Response to Radioactive Waste Disposal. **The Western Political Quarterly**, v. 44, n. 2, p. 299, jun. 1991. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/448780>.

LIU, Zhilin; LIAO, Lu; MEI, Ciqi. Not-in-my-backyard but let's talk: Explaining public opposition to facility siting in urban China. **Land Use Policy**, v. 77, p. 471-478, set. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2018.06.006>.

MACEDO, Paulo Sérgio Novaes de. Democracia Participativa na Constituição Brasileira. *Brasília a. 45 n. 178 abr./jun.2008*.

MCCLYMONT, Katie; O'HARE, Paul. "We're not NIMBYs!" Contrasting local protest groups with idealised conceptions of sustainable communities. **Local Environment**, v. 13, n. 4, p. 321-335, jun. 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/13549830701803273>.

PALASSI, Marcia Prezotti; LEITE DA SILVA, Alfredo Rodrigues; SILVEIRA, Rogerio Zanon da. Participação cidadã local: reflexões a partir da literatura espanhola sobre o tema. **Revista de Administração da UFSM**, v. 10, n. 5, p. 774, 16 dez. 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.5902/1983465917067>.

POL, Enric. A gestão ambiental, novo desafio para a psicologia do desenvolvimento sustentável. **Estudos de Psicologia (Natal)**, v. 8, n. 2, p. 235-243, ago. 2003. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s1413-294x2003000200005>.

POL, E. *et al.* Psychological parameters to understand and manage the NIMBY effect. **European Review of Applied Psychology**, v. 56, n. 1, p. 43-51, mar. 2006. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.erap.2005.02.009>.

PREVI. **Bons negócios**. Revista Previ, 2011. Disponível em: <https://www.previ.com.br/revista/edicao/indice-detalhes/2C9FBF8D76DEBB330176F452D0FB6663-00.htm>>. Acesso em: 28, setembro de 2022.

PROMENZIO, Luany. **Em Higienópolis não!** : o caso do metrô de São Paulo. 2013. MasterThesis — FEUC, [s. l.], 2013. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10316/24649>.

RABE, Barry George. **Beyond nimby**: Hazardous waste siting in Canada and the United States. Washington, D.C: Brookings Institution, 1994. 199 p. ISBN 0815773080.

RIBEIRO, Hilton Manoel Dias; BITTENCOURT, Jamille Limeira. Democracia, crescimento e o fator civismo. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, v. 12, n. 1, 2 maio 2022.

Disponível em: <https://doi.org/10.5102/rbpp.v12i1.7571>.

SCHAFFER BOUDET, Hilary. From NIMBY to NIABY: regional mobilization against liquefied natural gas in the United States. **Environmental Politics**, v. 20, n. 6, p. 786-806, nov. 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/09644016.2011.617166>.

SELLTIZ, Claire; WRIGHTSMANN, L. S.; COOK, S. W. Planejamento de pesquisa: estudos exploratórios e descritivos. Métodos de Pesquisa nas Relações Sociais. São Paulo, Ed. Herder e Editora da Universidade de São Paulo, cap, v. 3, p. 57-90, 1967.

SEVERINO, Antônio Joaquim. Metodologia do trabalho científico. Cortez editora, 2017.

WOLSINK, Maarten. Entanglement of Interests and Motives: Assumptions behind the NIMBY-theory on Facility Siting. **Urban Studies**, v. 31, n. 6, p. 851-866, jun. 1994.

Disponível em: <https://doi.org/10.1080/00420989420080711>.

YANG, Phillip. Bairros social e economicamente mistos geram riquezas para todos.

Disponível em: <https://www.urbem.org.br/nimby-e-politica-urbana>. Acesso em 11/04/2022.

STEVENSON, Angus (Ed.). Oxford dictionary of English. Oxford University Press, USA, 2010.