

# ESTADO E INFORMALIDADE URBANA

## AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOTERRITORIAIS NO EXTREMO NORTE DA METRÓPOLE PAULISTANA<sup>10</sup>

*Larissa Lacerda  
Fernanda Moreira  
Débora Ungaretti*

### INTRODUÇÃO

O extremo norte do município de São Paulo está passando por processos de transformações socioterritoriais impulsionados, dentre outros aspectos, pela ação estatal no âmbito da implementação do Rodoanel Mário Covas, obra viária de escala metropolitana cujo trecho norte teve início em 2011, sem, no entanto, ter sido concluído. A análise desses processos tem nos revelado mecanismos e consequências importantes da atuação do Estado, em suas diferentes manifes-

---

<sup>10</sup>Este trabalho foi elaborado a partir de resultados preliminares e parciais das pesquisas individuais e coletivas das autoras, no âmbito do projeto *Territórios populares: reestruturação territorial, desigualdades e resistências nas metrópoles brasileiras*, desenvolvido pelo Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade da FAU-USP em parceria com outros laboratórios de pesquisa com apoio da Fundação FORD. Uma versão preliminar deste trabalho foi apresentada no 2º Seminário Internacional Propriedades em Transformação: expandindo a agenda de pesquisa - outros temas, outras disciplinas. Agradecemos todas as contribuições dos debates, em especial dos comentários cuidadosos de Bianca Tavolari e da revisão do texto feita pela Carolina Amadeo e Moniza Rizzini Ansari.

tações, em territórios de expansão urbana marcados por diversas situações de informalidade fundiária.

As leituras e reflexões aqui apresentadas se inserem no bojo de pesquisas mais amplas desenvolvidas no Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade – LabCidade FAUUSP, produzidas por um grupo de pesquisa interdisciplinar, a partir da mobilização de estratégias teórico-metodológicas diversas. A análise se deu a partir de uma abordagem transescalar que busca refletir sobre processos contemporâneos de acumulação marcados, prioritariamente, pelo avanço de lógicas, práticas e métricas financeiras adotadas na ação e nas práticas dos atores dentro e fora do Estado que, ao operar uma reestruturação urbana da metrópole, reconfiguram, inclusive e de maneira ampla e diversa, os territórios populares (GAGO, 2018). A abordagem transescalar se ancora em relações de contínuas aproximações, em diferentes escalas, entre fundamentação teórica e observação e imersão empírica. Esse tipo de abordagem tem aderência aos debates teóricos sobre o processo de reestruturação do capitalismo mundial, que passaram a dar ênfase à questão da escala e dos processos de reescalonamento (BRENNER, 2019).

A escolha deste território como estudo de caso levou em consideração a presença de dois indicadores fundamentais: indícios de que o anel viário estaria induzindo a abertura de uma frente de expansão do complexo imobiliário-financeiro (SANTORO & ROLNIK, 2017) sobreposto ao aumento dos casos e ameaças de remoção (ROLNIK et al., 2017). Esse cenário tem contribuído para a construção de uma paisagem urbana formada por ocupações que se espalham por um território popular em transformação, atravessado por diferentes disputas e conflitos fundiários agravados com as obras para o Rodoanel, como veremos adiante.

**Figura 1** – Recorte territorial de análise, próximo ao entroncamento do trecho norte do Rodoanel com a Rodovia Fernão Dias, no Município de São Paulo.



**Fonte:** Ungaretti et al., 2020, p. 329. Elaboração: Aluizio Marino, 2020.

Como indicado no mapa 1 acima, trata-se de uma área cortada pelas obras (ainda inacabadas) do anel viário, no recorte territorial próximo à Rodovia Fernão Dias que, além de ser a faixa mais extrema do distrito de Tremembé do município de São Paulo, está próxima à fronteira do Parque Estadual da Cantareira. Ali, é possível observar um mosaico de ocupações que, desde 2015, vem pouco a pouco preenchendo as terras adjacentes às obras viárias, e também as poucas áreas vazias existentes nos bairros do entorno, que entrecortam áreas ambientalmente protegidas, transformando não só a paisagem como também a dinâmica socio-territorial. Como veremos adiante, trata-se, ademais, de um território marcado por um histórico de grilagem de terras e de conflitos fundiários, onde disputas territoriais complexas são parte integrante de um cenário híbrido de velhas e novas formas de acesso à terra urbana e constituição do habitat popular.

Diante desse contexto temos debatido os impactos desses processos de reestruturação urbana engendrados por forte protagonismo e participação de agentes e ações estatais. Partimos do entendimento de que sua atuação incide de forma ampla e variada sobre processos de acumulação por despossessão (HARVEY, 2004), impactando significativamente as dinâmicas socioterritoriais

locais. Assim, entender o lugar do Estado nesse processo envolve uma escolha teórico-metodológica anterior, que parte de uma compreensão sobre o modo de tratar as presenças do Estado e dos dispositivos legais nos processos que se busca entender.

Não está nos objetivos deste artigo, entretanto, entrar nos espinhosos debates teóricos acerca dos muitos conceitos de Estado existentes na literatura. Aqui optamos por seguir os caminhos indicados por Telles (2015), nos aproximando do Estado desde suas práticas e agentes, atuando em contextos situados, quer dizer, uma observação do Estado desde suas ‘margens’, nos espaços onde o Estado está a todo momento redefinindo suas formas de governar e legislar, legitimando ou deslegitimando práticas e configurações urbanas (DAS & POOLE, 2004). Segundo Das e Poole (2004), ao adotar uma concepção normativa do Estado, a literatura esteve constantemente criando espaços que estariam fora do Estado, produzindo e reforçando dicotomias, como legal e ilegal, dentro e fora, que não deixam ver toda dimensão produtiva contida nestes espaços de margens onde esses limites e seus conteúdos são desfeitos e refeitos, em constantes negociações. Ao propor a noção de margem, Das e Poole (2004) buscaram colocar no centro da análise os espaços de práticas nos quais todo o aparato estatal está, a todo momento, redefinindo seus modos de governar e legislar e, ao fazê-lo, redefine seus próprios limites e conteúdos. E vão além; segundo as autoras, esses espaços de margem não são a exceção do ordenamento “normal” do Estado, mas, ao contrário, constituem as condições necessárias para o Estado existir enquanto objeto teórico e político. Ou seja, não se trata aqui de uma reflexão sobre o Estado enquanto uma entidade monolítica e abstrata, mas de uma abordagem que busca entender os efeitos das suas múltiplas e contraditórias presenças em sua relação com outros agentes, em um território situado, marcado por configurações socioespaciais próprias.

De modo a cumprir os objetivos colocados, neste artigo optamos por nos debruçar sobre os conflitos que se desenvolvem em um terreno remanescente de uma desapropriação, ainda inconclusa, para a implantação do anel viário. A área em questão, objeto de uma disputa judicial pela titularidade, ganhou nova camada de complexidade em 2015, quando foi ocupada por moradores do entorno, dando origem ao Jardim da Amizade<sup>11</sup>, ocupação onde vivem cerca de 400 famílias.

A ação judicial de desapropriação que recai sobre tal área, promovida pelo Departamento de Estradas de Rodagem - DER, está sendo marcada pela disputa

---

<sup>11</sup>Nome fictício.

em torno da titularidade do terreno, em decorrência tanto da confusão documental característica da sua base fundiária, quanto da discrepância entre a situação fática e jurídica do domínio do imóvel. As análises preliminares apontam que a ação estatal criou uma nova situação de indeterminação sobre a área remanescente que, por hipótese, favoreceu sua ocupação por famílias de baixa renda.

Como veremos adiante, o processo de desapropriação, bem como o início das obras do Rodoanel, conformou um campo de conflitos, disputas e negociações entre os vários agentes atuantes no território, extrapolando a arena jurídica onde ele se desenvolve e, ao mesmo tempo, incidindo sobre ela. Assim, nosso desafio aqui é o de produzir uma reflexão que dê conta dessas múltiplas dimensões dos conflitos, quer dizer, daqueles que se desenvolvem nos espaços ditos formais dos processos judiciais, simultaneamente àqueles que se desenrolam no cotidiano do território.

A partir da combinação de métodos múltiplos, como incursões etnográficas, georreferenciamento de informações, leitura de processos administrativos de regularização fundiária e de processos judiciais de desapropriações promovidas pelo DER, transitamos entre os campos da sociologia, do direito e do planejamento urbano. É a partir deste arcabouço teórico-metodológico que buscaremos analisar as disputas em torno da dominialidade e seus impactos sobre o exercício fático da posse da terra e sobre a reconfiguração das dinâmicas socioterritoriais locais de maneira mais ampla.

Para a construção e desenvolvimento desta narrativa, consideramos três momentos no espaço e no tempo. Primeiro, a formação socioterritorial do perímetro analisado a partir da década de 1980 até o início da ação do governo do estado de São Paulo para implantação do trecho norte do Rodoanel, em 2011. Em seguida, a ação estatal sobre essa base fundiária, por meio de diferentes órgãos públicos do poder executivo - tais como a DERSA, o DER e a Procuradoria Geral do Estado - mas também do poder judiciário, analisando as ações judiciais de desapropriação e de reintegração de posse, reconhecendo (ou não) determinadas situações e relações a partir de 2011, e transformando-as a partir da implantação do anel rodoviário. E, por fim, os resultados desta reconfiguração socioterritorial em 2019, a partir da qual, como já mencionamos anteriormente, iremos discutir de forma mais detida o caso da ocupação Jardim da Amizade.

## BREVE HISTÓRICO DA EXPANSÃO URBANA DA ZONA NORTE DE SÃO PAULO

É certo que desde os anos 1980, – quando se via na região alguns loteamentos irregulares<sup>12</sup> sem infraestrutura e serviços básicos, em meio a vastas áreas rurais –, a ocupação de terra, em suas diferentes formas de organização, passou a ser o principal elemento constituidor do território popular da Zona Norte de São Paulo. Sem que a iniciativa pública ou agentes privados dessem conta da demanda crescente por moradia, a população foi levada a empreender diferentes soluções, nem sempre adequadas e satisfatórias – principalmente através da autoconstrução em loteamentos irregulares, em ocupações ou em favelas, fossem elas áreas públicas ou privadas (BONDUKI, 1998; GOHN, 1991; MARICATO, 1996)<sup>13</sup>.

Transformando a paisagem e as dinâmicas socioterritoriais, gradativamente, a expansão urbana avançou em direção ao norte do município, até alcançar os limites impostos pela Serra da Cantareira. Tal expansão se deu a partir da combinação de diferentes formas de ocupação, dentre as quais destaca-se a produção de uma série de loteamentos formados nos anos 1990 e 2000, promovidos por grileiros e loteadores clandestinos.

Segundo Herling (2002) e Victoriano (2005), neste período, parte significativa desses loteamentos originou-se em terrenos de proprietários rurais que não conseguiam mais se sustentar com sua própria produção e, tampouco, conseguiam vender suas terras no mercado formal, dado o zoneamento restritivo<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup>Adotamos a definição das Secretarias Municipais de Desenvolvimento Urbano e de Habitação de São Paulo que usam o termo “irregular” para se referir a loteamentos que têm diferentes desconformidades na titularidade, na aprovação ou na execução (GEOSAMPA, 2020), com a ressalva de que nem sempre são ocupados por população de baixa renda.

<sup>13</sup>A advogada Marilda Mazzini (ou Dra. Mazzini), em entrevista realizada no dia 3 de outubro de 2019, relatou sua experiência de apoio jurídico às famílias da região ainda quando era estudante de direito da PUC-SP. Nesta entrevista descreveu as demandas apresentadas pelas famílias moradoras de loteamentos irregulares na região abertos nos anos de 1970, sem aprovação prévia da prefeitura, em meio à zona rural, desprovidos de qualquer infraestrutura. Ela acompanhou a primeira ocupação de terra organizada que ocorreu no município de São Paulo em 1983. A ocupação Filhos da Terra, representou marco importante para as lutas urbanas no período de redemocratização do país.

<sup>14</sup>No caso, a zona Z8-100/4, de acordo com a Lei nº 9.300, de 24 de agosto de 1981, que reorientou a ocupação da zona rural do município com normas de uso e de ocupação do solo que introduzisse uma transição entre o uso urbano e o rural, propondo a sua divisão em cinco tipos (Z8-100/1, Z8-100/2, Z8-100/3, Z8-100/4 e Z8-100/5). Especificamente sobre a Zona Sul e Zona Norte, a Lei nº 9.412, de 30 de dezembro de 1981 definiu regras para estimular a implantação de atividades que não prejudicasse e protegesse as reservas naturais do Jaraguá e Cantareira ao norte e os mananciais ao sul do Município. Informação disponível na internet: <http://www.>

e incompatível com os usos urbanos que pressionavam o acesso a essas terras. Neste contexto, ainda de acordo com as autoras, loteadores clandestinos e grileiros, impedidos por lei de parcelar as glebas de características rurais, ou para deixar de investir na produção de infraestrutura mínima, contrariando, assim, a Lei de Parcelamento do Solo, constituíam pretensas associações de moradores que, supostamente, teriam adquirido a gleba em conjunto. Com isso, exploravam economicamente a demanda atribuída à necessidade de morar de grande contingente de famílias, que encontrou nessas “ocupações-loteamentos irregulares” uma alternativa de acesso à terra urbana e à moradia “barata” (HERLING, 2002; VICTORIANO, 2005).

É este o caso do Jardim Flor de Maio, bairro onde hoje localiza-se a ocupação Jardim da Amizade. O loteamento clandestino que deu origem ao bairro foi promovido por uma conhecida família da região, que ainda hoje figura nos conflitos fundiários locais, sendo uma das partes que reivindicam a titularidade da área objeto de desapropriação pelo DER sobre a qual iremos tratar.

Em 1996, uma denúncia anônima do loteamento, realizado em uma área de 366.745 m<sup>2</sup> localizada na área rural do distrito de Tremembé, deu início a um processo administrativo<sup>15</sup> na prefeitura de São Paulo, em que o parcelamento irregular da área passou a ser investigado. Entre ações de fiscalização, investigação, requerimentos de multas e desfazimento do loteamento irregular em evolução, narrativas controversas feitas no processo indicam que outras negociações eram paralelamente travadas entre os agentes no território, envolvendo moradores, o proprietário, lideranças de associações de moradores recém-constituídas e agentes da Administração Regional do Jaçanã-Tremembé, quer dizer, agentes do Estado.

A despeito do processo, e dos inúmeros requerimentos do Departamento de Regularização do Solo - RESOLO à Administração Regional para que medidas fossem adotadas para dar fim ao loteamento clandestino e irregular, os lotes continuaram sendo comercializados e as casas levantadas, mesmo sem garantias da posse ou infraestrutura adequada. Apenas com a mudança no zoneamento local, em 2004, e apoiado na Lei de regularização fundiária municipal nº 11775/1995, após as alterações da Lei nº 13.428 de 2002, teve início um longo processo de regularização fundiária, que perdura até os dias de hoje.

---

[prodam.sp.gov.br/sempla/zone.htm](http://prodam.sp.gov.br/sempla/zone.htm), visitado em 30/04/2020.

<sup>15</sup>Processo administrativo nº 1998-0 067.067-0, consultado pelas autoras, na sede da Coordenadoria de Regularização Fundiária da Secretaria Municipal de Habitação, no dia 19 de fevereiro de 2020.

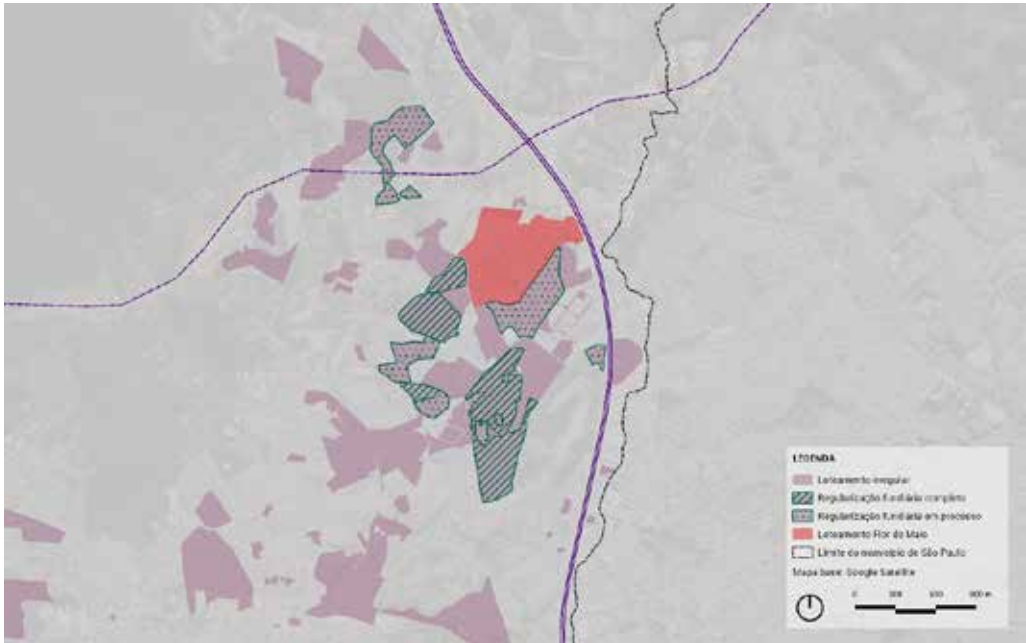
A história da produção e consolidação do Jardim Flor de Maio é marcada por uma série de narrativas, múltiplas e controversas (UNGARETTI et al., 2020). Com todos os pontos cegos que permanecem e em suas contraditórias versões, ilustra, desde uma perspectiva histórica, as diferentes presenças do Estado, seus variados agentes e formas de atuação, e seus impactos sobre a formação e consolidação do território informal. Não é objetivo deste artigo se deter sobre a história do Jardim Flor de Maio mas trazê-la aqui, ainda que muito brevemente, coloca em perspectiva o processo sobre o qual queremos refletir, a partir de uma compreensão das múltiplas presenças estatais, apreendidas desde suas práticas nos espaços de margens, para retomar os termos de Das e Poole (2004).

Atravessando essa discussão está a noção de informalidade urbana, entendida aqui como um modo de urbanização que, historicamente, produziu nossas cidades. Nesse sentido, Roy (2005) faz uma importante reflexão ao propor a compreensão da informalidade como uma lógica de urbanização, um sistema de normas que governa o processo de transformação urbana e que deve ser entendido como um complexo contínuo de legalidade-ilegalidade que atravessa as diferentes classes sociais. Desse modo, a autora propõe a suspensão da oposição formal-informal, legal-ilegal, para refletir a partir das diferenciações internas à informalidade como modo de urbanização. Ou seja, para a autora, a informalidade não é sinônimo de pobreza, mas deve ser entendida enquanto um processo que envolve vários degraus de poder e exclusão (ROY, 2005).

O caso do Jardim Flor de Maio ilustra bem essa compreensão de informalidade enquanto uma lógica de urbanização que não se restringe às práticas e modos de vida das classes populares, mas que atravessa todo o processo de produção e gestão do espaço urbano. A imagem 2 abaixo ilustra a sobreposição de situações que revelam a complexidade dos processos fundiários na região em análise, em que já prevalecia situações de irregularidade e conflitos em torno do acesso à terra quando foram iniciados, em 2012, os processos de desapropriações pelo governo do estado de São Paulo, por meio do DER, visando a execução das obras do anel viário metropolitano.



**Figura 2** – Loteamentos irregulares e regularizações fundiárias em andamento ou completas no entroncamento do Rodoanel Mário Covas com a Rodovia Fernão Dias. Parte significativa dos processos administrativos foram abertos na década de 1990.



**Elaboração:** Martim Ferraz e Aluizio Marino, 2020.

**Fonte:** Ungaretti et al., 2020, p. 344.

Buscando compreender o que é reprodução de um padrão histórico e o que tem de novo nas formas de produção e gestão do espaço urbano nesta porção da cidade, com especial atenção ao papel do Estado em suas várias manifestações, passamos a nos deter sobre os processos de formação e consolidação de ocupações recentes localizadas nas áreas remanescentes das desapropriações do trecho norte do Rodoanel, entendendo-as como expressão e consequência das transformações socioterritoriais engendradas pela grande obra de caráter metropolitano.

Esses casos representariam um indicativo de que, por hipótese, o início das obras do trecho norte do Rodoanel interferiu nas relações em torno da terra, produzindo uma nova camada de indefinições e alterando as relações socioterritoriais do extremo norte de São Paulo de forma a, de um lado, favorecer o surgimento de novas ocupações e, por vezes, contribuir para sua permanência e, de outro lado, reproduzir padrões de insegurança da posse que ameaçam tanto assentamentos consolidados quanto parte das novas ocupações. É o que passaremos a discutir nas próximas seções.

## RODOANEL MÁRIO COVAS E O ACIRRAMENTO DOS CONFLITOS FUNDIÁRIOS NO EXTREMO NORTE DE SÃO PAULO

O trecho norte do Rodoanel Mário Covas é a última fase de construção de um projeto de infraestrutura rodoviária metropolitana empreendido pelo governador Mário Covas (PSDB, 1995-2001) e por seus sucessores. Foi o último trecho a ser construído por apresentar a menor demanda em termos de fluxo de veículos e, ao mesmo tempo, a maior complexidade ambiental e social do perímetro onde seria implantado (IACOVINI, 2013; ROLNIK, 2012; ROLNIK & KLINTOWITZ, 2011; ROLNIK et al., 2011). Quando concluída, a obra fará a interligação dos trechos oeste, na altura da Avenida Raimundo Pereira Magalhães, e leste, na altura da Rodovia Presidente Dutra, com acesso à Rodovia Fernão Dias e ligação ao Aeroporto Internacional de Guarulhos.

Como resultado das investigações da Operação Lava Jato<sup>16</sup> e seus impactos sobre as empresas investigadas, particularmente as construtoras, em janeiro de 2019, a DERSA rescindiu os contratos com a construtora OAS e com o consórcio formado pelas empresas Mendes Júnior e Isolux Corsán, responsáveis pelas obras de três lotes do trecho norte, alegando incapacidade das empresas, que haviam desmobilizado as máquinas e a mão de obra no primeiro semestre de 2018 (LEITE, 2019). Em março de 2019, as obras dos demais lotes também foram abandonadas (PINHO, 2019). Atualmente, o governo do estado de São Paulo está elaborando um novo edital de licitação para a contratação da continuidade das obras (SÃO PAULO, 2020).

Sobre o processo de implantação da obra, depois de críticas de entidades e órgãos relacionados à proteção ambiental ao traçado que havia apresentado em 2002, que passaria pelo município de Mairiporã ao norte da Serra da Cantareira, um segundo EIA-RIMA foi elaborado em 2010 pelo consórcio JGP-PRIME. Optou-se, então, pelo traçado que atravessa a Zona Norte de São Paulo, ao sul da Serra da Cantareira, que passou a entrecortar “áreas povoadas” (FOLHA DE SÃO PAULO & CREDENDIO, 2009). Os estudos identificaram que 3,10% da área diretamente afetada era formada por “habitações subnormais”, bem como que 2.784 edificações seriam afetadas pela faixa de domínio da obra (CONSÓRCIO JGP-PRIME, 2010, p. 88 e 89), e apontaram potenciais impactos à qualidade de vida da população, dentre os quais destacamos a “desapropriação e relocação

---

<sup>16</sup><https://www1.folha.uol.com.br/poder/2020/02/alvo-da-lava-jato-trecho-inacabado-do-rodoanel-de-sp-tem-59-danos-graves.shtml>.

de moradias” e “alterações localizadas nas relações sociais entre as comunidades de áreas urbanas consolidadas” (Ibidem; p. 94).

A licença prévia foi obtida em 2011, marcando o início das intervenções no território<sup>17</sup>: o programa de desapropriações e o programa de reassentamento, que eram adotados, um ou outro, a depender da situação dos terrenos. Por conta do procedimento acordado entre o DER, a DERSA e a Procuradoria Geral do Estado (SÃO PAULO, 2011), seriam feitas, em regra, desapropriações amigáveis, o que significa que a aquisição dos terrenos seria negociada diretamente entre a DERSA e os proprietários, com posterior validação e autorização pela PGE. A via judicial seria acionada em caso de impossibilidade de acordo com o proprietário, documentação insuficiente ou dúvidas na titularidade do imóvel.

O sucesso da estratégia de aquisição negociada dependia da existência de proprietários conhecidos e devidamente identificados, dispostos a negociar, bem como da compatibilidade entre a situação jurídica e a situação de fato do imóvel. Diante de tais requisitos, as desapropriações amigáveis pressupunham a ausência de conflitos de posse e de propriedade do imóvel, além de um alinhamento de interesses entre os respectivos proprietários e o poder público. Com isso, esperava-se maior agilidade nos processos desapropriatórios feitos pela via administrativa, contribuindo para a rápida resolução jurídico-cartorial desses casos.

No entanto, as condições que poderiam propiciar o sucesso das negociações para aquisição dos terrenos não condizem com a formação histórica do território analisado. A irregularidade como regra prevalente nas dinâmicas fundiárias da Zona Norte de São Paulo, onde se insere a obra do Rodoanel, pode ser identificada entre as razões que justificam uma quantidade irrisória de aquisições amigáveis no universo de desapropriações do trecho norte.

Os dados públicos disponibilizados pela DERSA<sup>18</sup> contém 454 processos de desapropriação no trecho norte do Rodoanel, o que corresponde a apenas 24%

---

<sup>17</sup>Consideramos como marco relatos do início dos trabalhos sociais para a remoção de áreas ocupadas que seriam utilizadas pelo Rodoanel (ANGILELI, 2012), que coincidem com a contratação, pela DERSA, de serviços de apoio às ações sociais do empreendimento (DERSA, 2011), apesar da publicação do decreto de utilidade pública vinculado ao trecho ter sido publicado em 2012 (Decreto nº 57.930, de 30 de março de 2012) e de documentos oficiais indicarem 2013 como início efetivo das obras.

<sup>18</sup>A listagem da DERSA disponibilizada na página de transparência do estado de São Paulo continha algumas diferenças em relação à disponibilizada pela PGE por meio de pedido submetido nos termos da Lei de Acesso à Informação. Além disso, notícias de jornais nos levaram a encontrar casos que não estavam em nenhuma das duas listagem. Consideramos, portanto, que os dados apresentados aqui podem ser considerados para análise ordem de grandeza dos processos em curso.

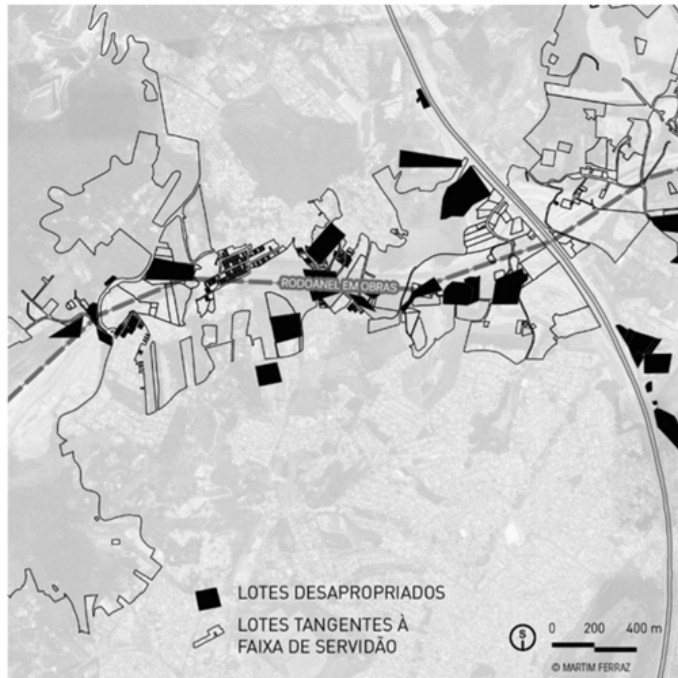
dos imóveis indicados na estimativa inicial, de 2100 imóveis potencialmente atingidos pelo trecho - um número que, por sua vez, corresponde, evidentemente, a apenas uma parcela das terras utilizadas no âmbito das obras. As desapropriações amigáveis, embora fossem o procedimento preferencial do estado de São Paulo para a aquisição de terras, representaram apenas 36 casos no trecho em questão, um universo irrisório diante do total de processos de desapropriação judicial identificados e ainda menos significativo perto da estimativa do total de imóveis que seriam abrangidos.

De acordo com Rigon, “a precariedade das informações contidas nos registros de imóveis, a ausência de dados cadastrais históricos que auxiliassem na interpretação das informações coletadas, e o conseqüente confronto de entendimentos entre os envolvidos pelos atos expropriatórios”, bem como, as “disparidades entre as ocupações reais de um território (urbano ou rural) e sua situação formal” (2016, p. 82) foram identificados como os principais empecilhos para subsidiar as ações de desapropriação de terrenos pretendidos pela DERSA. Em consequência, grande parte das aquisições de terra feita pelo governo do estado para implantação do Rodoanel passou a ser feita pela via judicial.

A partir da territorialização das informações dos processos judiciais de desapropriação no território analisado foi possível observar que, na faixa de domínio do trecho entre a Av. Cel. Sezefredo Fagundes e a Rodovia Fernão Dias, somente uma pequena parte é coberta por perímetros de terra identificados nos processos judiciais (UNGARETTI, 2019), conforme ilustrado na figura abaixo.

**Figura 3** – Sobreposição dos perímetros, correspondentes aos terrenos objetos de processos judiciais de desapropriações no entroncamento do Trecho Norte do Rodoanel com a Rodovia Fernão Dias com os perímetros da camada de lotes do município de 2002.

Elaboração: Martim Ferraz, LabCidade FAU-USP (2019).



**Fonte:** Ungaretti, 2019, p. 92.

Essas lacunas indicam que, provavelmente, a DERSA optou, em diversos casos, pela apropriação de terras pelo poder público sem adoção dos procedimentos previstos na legislação, o que a doutrina e a prática jurídica denominam de apossamento administrativo. Em determinados casos, a ausência e a imprecisão das informações sobre a dominialidade das áreas foram tão alarmantes que ações judiciais não foram propostas depois que a Procuradoria Geral do Estado de São Paulo constatou “não existir certeza sobre o que se pretende desapropriar, nem de quem” (RIGON, 2016, p. 75).

Por hipótese, a informalidade é peça chave para compreender, por um lado, o que levou às remoções, ao número significativamente baixo de desapropriações e ainda menor de aquisições amigáveis, e, por outro lado, também os impactos das intervenções estatais nas dinâmicas socioterritoriais da região em análise.

No bojo da pesquisa em andamento, e como resultado preliminar da análise, pudemos perceber que as ações dos vários órgãos estatais e seus agentes – pensando aqui particularmente sobre as diferentes formas de disponibilização dos

terrenos para a implantação do Rodoanel – promoveu uma reorganização das dinâmicas socioterritoriais locais ao conferir maior ou menor legitimidade às distintas configurações urbanas presentes no território por meio dos ritos para a aquisição e disponibilização das áreas. Dessa forma, tanto os órgãos públicos envolvidos na etapa de desapropriação dos imóveis, quanto o Judiciário, atuaram de forma a classificar e reorganizar os territórios a partir de uma diferenciação interna à informalidade, adotando ritos diferentes para a desapropriação que, ao final, conferem maior ou menor legitimidade aos territórios sobre os quais incide.

A proliferação de ocupações de moradia a partir de 2015<sup>19</sup> no território em análise, que tanto tangenciam a obra ainda em implantação, como aquelas que localizam-se em áreas de mata ou nos pequenos vazios dos bairros do entorno, sustenta a hipótese de que a implantação do anel viário, uma grande obra de escala metropolitana, vem transformando as dinâmicas socioterritoriais da região pela qual atravessa.

A hipótese foi formulada a partir do desenvolvimento de pesquisa de campo nas ocupações recentes promovidas na região. Apesar de não entrar no âmbito da discussão proposta neste artigo, parece-nos importante ressaltar que as consequências da implantação do Rodoanel sobre o extremo norte do distrito de Tremembé vem produzindo efeitos que vão além de seu entorno imediato, promovendo uma reorganização dos atores e circuitos urbanos que atravessam e conformam este território (LACERDA et al., 2019).

Para iluminar essa discussão, na próxima seção iremos nos deter sobre a análise da área onde hoje localiza-se a ocupação Jardim da Amizade. Como buscaremos demonstrar, a partir da leitura deste caso é possível observar todo o desenrolar de um conflito nos meandros da disputa judicial e, ao mesmo tempo, no cotidiano do território e das relações sociais. Trata-se do caso da desapropriação de um terreno objeto de disputa de titularidade, em decorrência da confusão documental e da discrepância entre a situação fática e jurídica do domínio do imóvel, situado no entroncamento do Rodoanel com a Fernão Dias - e cujo remanescente foi ocupado, em 2015, por famílias de baixa renda, dando origem à ocupação Jardim da Amizade.

---

<sup>19</sup>A partir das informações obtidas em conversas com moradores da região, visitas a campo e por meio de comparação de imagens aéreas, disponíveis no Google Earth, foram identificadas, até o momento, 21 ocupações de moradia estabelecidas desde 2015 em um raio de 2,5 quilômetros a partir do entroncamento do Rodoanel com a Rodovia Fernão Dias.

## JARDIM DA AMIZADE: UMA NOVA CAMADA DE INDETERMINAÇÃO EM MEIO À IRRESOLÚVEL DISPUTA FUNDIÁRIA

Na primeira metade do século XX, a área objeto desta análise era abarcada pelo Sítio Cachoeira, na fronteira do município de São Paulo com o município de Guarulhos, cuja imprecisão registrária impôs – e impõe – incertezas sobre a sua titularidade. Duas transcrições distintas de 1929 e 1940, respectivamente, com proprietários diferentes, pareciam ter por objeto a mesma gleba, que abrangia referido sítio. Ao longo de quase cem anos, vendas, permutas e sucessões recortaram a área original, dando origem a um mosaico fundiário. Na transcrição nº 72 de 1929, da 2ª circunscrição, as transações resultaram em oito titulares de frações não delimitadas territorialmente, dentre os quais a Empresa de Terrenos Cabuçu S.A., Julio Castello Branco e Geraldo Russomano. Já na transcrição nº 1588, de 1940, da 1ª circunscrição, as transações resultaram em seis matrículas diferentes, cada qual com um ou alguns titulares, dentre os quais o proprietário do loteamento Jardim Flor de Maio e a FISP Administração e Participações LTDA.

Na prática, embora fosse de tantos proprietários, a área parecia ser de um só titular, ao menos até ter início o processo judicial de desapropriação: sem edificações, cercada por uma grade de ferro, conforme descrição da DERSA, e guardada por um caseiro, segundo moradores da região, a área faz fronteira com um galpão logístico da FISP Administração e Participações LTDA e tangencia o loteamento em processo de regularização, Jardim Flor de Maio.

Em março de 2012, são decretadas de utilidade pública<sup>20</sup>, frações de terras situadas nos municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá, dentre as quais uma parcela do antigo Sítio Cachoeira<sup>21</sup>, para o início da implantação das obras do trecho norte do Rodoanel. A área se encontrava em zona mista de proteção ambiental, caracterizada por ser uma zona de transição de parâmetros de uso e ocupação urbanos para zonas restritivas de proteção ambiental, com base na Lei de Zoneamento de 2004<sup>22</sup>. Com a aprovação do novo zoneamento, em 2016<sup>23</sup>, a área passou a ser demarcada como zona predominantemente industrial. A descrição

---

<sup>20</sup>Decreto nº 57.930, de 30 de março de 2012.

<sup>21</sup>O processo judicial de desapropriação pretendia desapropriar duas frações do sítio cachoeira, mas, neste artigo, vamos tratar apenas de uma delas.

<sup>22</sup>Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - Lei nº 13.050, de 08 de dezembro de 2004.

<sup>23</sup>Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016.

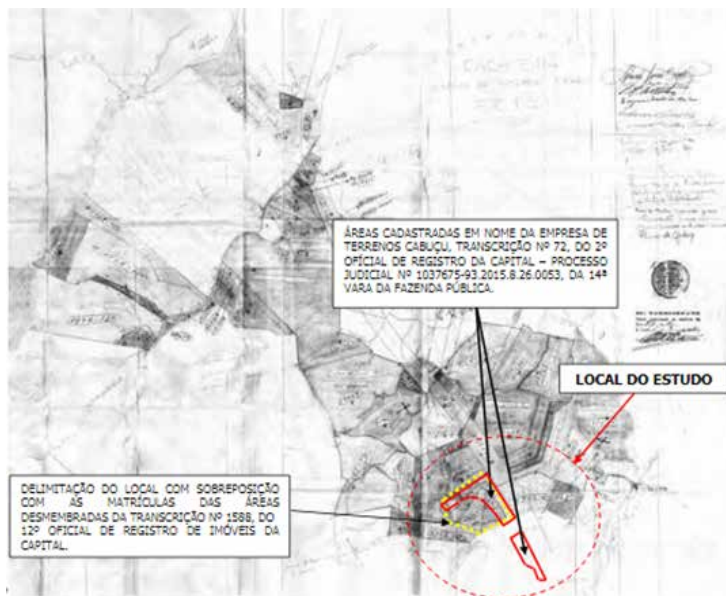


do entorno na área feita no laudo de avaliação da DERSA, em setembro de 2014, captou essa transição antes mesmo dela se refletir no texto legal:

Trata-se de local dotado de alguns melhoramentos públicos, tais como: rede de água e esgotos, iluminação pública, rede de energia elétrica domiciliar e urbano, rede de telefonia, arborização, coleta de lixo e farta rede de transportes, sendo a Rodovia Fernão Dias a principal via de comunicação da região em estudo, ligando bairros ao centro da cidade (...) A infra-estrutura da região é completa (...) dotada de comércio diversificado, corpo de bombeiros, igreja e prestadores de serviços. A região apresenta ainda uma ocupação heterogênea composta por edificações residenciais, além de estabelecimentos comerciais e institucionais. (...) observa-se incidência de galpões industriais / logísticos, caracterizando região industrial. (Processo judicial 1037675-93.2015.8.26.0053, fls.25-26).

Um mês depois da publicação da utilidade pública, ainda em 2012, a Empresa de Terrenos Cabuçu S.A. notificou judicialmente o DER e a DERSA, responsáveis pela desapropriação, cientificando-os ser a legítima proprietária do terreno, uma ação que parece ter levado os órgãos estatais a erro, tratando a empresa como única proprietária, ao menos inicialmente.

**Figura 4** – Planta primitiva com as matrículas desmembradas da Transcrição nº 1.588 (Sítio Cachoeira), pelo 15º Cartório de Registro de Imóveis da Capital. Parte do estudo sobre o domínio das áreas (fls. 797, do processo judicial 1037675-93.2015.8.26.0053).



Como resultado, em janeiro de 2014 foi firmado acordo extrajudicial, que daria início às tratativas de uma desapropriação amigável, pelo qual a Empresa



de Terrenos Cabuçu S.A. autorizou a entrada da DERSA no terreno para dar início aos procedimentos necessários para execução das obras. A partir daí, nos termos do acordo, a segurança do terreno passaria a ser de responsabilidade da expropriante.

No entanto, antes de formalizar qualquer aquisição amigável do terreno, a Procuradoria Geral do Estado constatou a existência de outros proprietários detentores de frações ideais contidas na transcrição nº 72 do Sítio Cachoeira. Sem conseguir delimitar exatamente qual porção cabia a cada um dos titulares, em setembro de 2015, o DER propôs a desapropriação judicial da área<sup>24</sup> onde foram citados os oito titulares da transcrição de 1929<sup>25</sup> (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2016). Diante das imprecisões documentais e das dúvidas na titularidade do imóvel, deu-se início à controvérsia sobre a titularidade, que foi objeto de exaustivas discussões ao longo do processo.

Enquanto se discutia a titularidade do terreno no processo judicial, em 2015 a DERSA deu início às obras e, pouco depois de ter sido feita a terraplanagem, parte da área foi ocupada<sup>26</sup> por um grupo de cerca de 300 famílias<sup>27</sup> vindas, sobretudo, de bairros do entorno, em busca de alternativas ao gasto excessivo com aluguel. Parte das famílias entendem que estão ocupando uma área pública, inclusive com o aval do poder público, uma vez que, segundo relatos, foram engenheiros da obra que delimitaram os limites do terreno até onde poderiam avançar com a construção das casas, sem que interferisse na área destinada a implantação do Rodoanel. Posteriormente, a DERSA levantou um muro seguindo o traçado anteriormente demarcado, separando de vez a ocupação da obra viária.

A partir das informações do processo judicial, pudemos verificar que a delimitação feita pelos engenheiros, seguia, na verdade, o projeto executivo de implantação da obra, e correspondia, portanto, ao limite da área que seria efetivamente desapropriada. Ou seja, a área onde as famílias passaram a viver continuava – e continua – sendo uma área particular.

Neste ponto, é relevante notar os encontros e desencontros entre as narrativas do processo judicial e aquelas que circulam no cotidiano e organizam a vida: em uma de nossas visitas à ocupação, uma liderança apontou a casa que seria do caseiro de “um dos donos”, um português que teria voltado ao seu país

<sup>24</sup>Processo nº1037675-93.2015.8.26.0053, da 14ª Vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital.

<sup>25</sup>Transcrição nº 72 do 2º Oficial de Registro de Imóveis da Capital.

<sup>26</sup>Desde maio de 2018, as pesquisadoras estão em interlocução com agentes locais, que participaram das ocupações nas áreas remanescentes do Rodoanel ou que moram atualmente nelas.

<sup>27</sup>Atualmente cerca de 400 famílias moram na ocupação.

de origem — aqui, nota-se que já havia o conhecimento da disputa entre vários proprietários. Segundo o relato dado por essa liderança, quando as famílias entraram no terreno, negociaram com o caseiro a divisão da terra, reservando-lhe a área da casa em que vivia, e que ainda hoje é separada da ocupação por uma cerca de arame farpado.

O reconhecimento da disputa pela terra também aparece em outros relatos, que acrescentam camadas de complexidade à disputa que é travada no âmbito do processo judicial. Em mais de uma ocasião, ouvimos sobre uma tentativa de se instalar um container, que funcionaria como um galpão, na área da ocupação. Como nos foi relatado, em determinado dia, um caminhão teria chegado para descarregar um container na área próxima às obras do futuro trevo que ligará o Rodoanel à Rodovia Fernão Dias. Diante da resistência dos moradores, os motoristas do caminhão alegaram ter uma “autorização dos herdeiros”. No entanto, como os moradores não cediam e ameaçavam chamar a polícia, ainda teria ocorrido uma tentativa de negociar uma nova divisão da área entre os interessados no galpão e os moradores, também sem sucesso.

Para além da anedota, essa narrativa chama atenção para outros elementos e agentes envolvidos na disputa pela terra urbana criada a partir da desapropriação promovida pela ação do poder público. Ao criar uma porção de terra às margens do entroncamento de dois viários estratégicos para circulação de pessoas e de mercadorias, o Estado, por meio de suas várias presenças, incidiu sobre a organização socioterritorial da região, acionando diferentes agentes e interesses que, fora do processo judicial, interferem na posse efetiva da área objeto de disputa.

Por hipótese, criou-se uma zona de indeterminações a partir da intervenção pública que, como configurada neste caso, pode ter favorecido não só a ocorrência da ocupação, mas também a sua permanência. A ocupação não foi seguida de ação de reintegração de posse. Apesar das incisivas manifestações de todos os titulares da área, ou supostos titulares, para reivindicar o direito à indenização no processo judicial, nenhum deles requereu a posse da área remanescente judicialmente. Não à toa, conforme relato de nossos interlocutores em campo, esta ocupação serviu como exemplo de “sucesso” em função de sua permanência no tempo, inaugurando um ciclo de ocupações de terras nas áreas às margens do Rodoanel<sup>28</sup>.

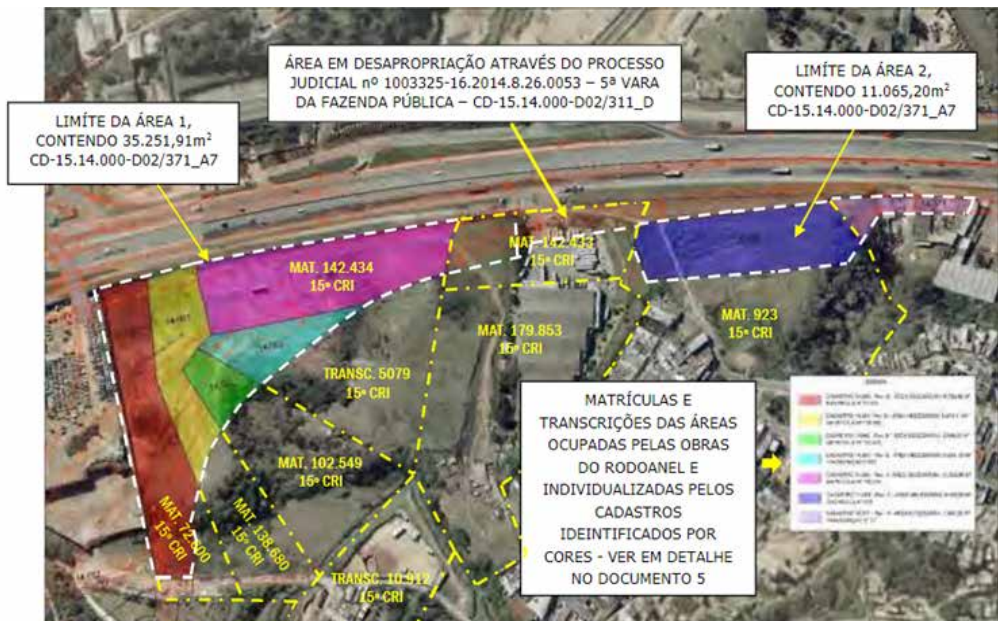
---

<sup>28</sup>Pudemos identificar ao menos três ocupações posteriores em situações similares (ocupações em áreas remanescentes do Rodoanel Norte sem notícia de processos de reintegração de posse). Esse ciclo de ocupações às margens do Rodoanel também faz parte de um novo ciclo de ocupações de terras na região, este segundo mais amplo, e marcado, em grande parte, por processos de reintegração de posse.

A imissão na posse judicial aconteceu em fevereiro de 2016, dois anos depois de que a DERSA efetivamente já exercia a posse sobre a área. Em maio de 2018, o DER apresentou o aprofundamento de estudos sobre a dominialidade do terreno em que concluiu que a área objeto de discussão estava contida em seis matrículas distintas. Concluiu, ainda, que a transcrição que havia originado tais matrículas deveria prevalecer em relação à transcrição que estava sendo utilizada no processo como comprovação de titularidade.

Se no processo judicial parecia se resolver uma das camadas de indeterminação, tais informações só traziam maior complexidade à ocupação em sua área remanescente. A resolução jurídica não trouxe uma solução ao destino das famílias, pelo contrário. Todo esse imbróglia jurídico em torno das questões fundiárias, a nosso ver, pode ter reacendido os interesses dos proprietários sobre suas áreas, ainda que estes interesses recaiam sobre os recursos auferidos pelas indenizações, não necessariamente pelo eventual e potencial uso de tais terras.

**Figura 5** – Planta identificando, sobre foto aérea, as matrículas desmembradas da Transcrição nº 1.588, que margeia a Rodovia Fernão Dias e o trevo de acesso ao Rodoanel. Informações do 15º Cartório de Registro de Imóveis da Capital. Parte do estudo sobre o domínio das áreas (fls. 793, do processo judicial 1037675-93.2015.8.26.0053).



O fato é que a ação dos vários órgãos e agentes do estado mobilizados no processo de implantação do Rodoanel – e todas as negociações necessárias de-

correntes dessa grande intervenção – desencadeou uma série de conflitos possessórios em função da produção de uma nova camada de indefinições sobre o território, na medida em que passa a interferir nas relações fundiárias que estavam, em alguma medida, assentadas<sup>29</sup>, mesmo dentro de um quadro de informalidade. Tal interferência, argumentamos, ora favorece a ocorrência de novas ocupações, bem como a sua permanência, ora contribui para a reprodução do quadro de insegurança habitacional.

Durante nossas incursões em campo, acompanhamos uma ação de reintegração de posse, que, ao longo de dois dias, removeu três ocupações, em três áreas diferentes no Jardim Flor de Maio, próximas à ocupação Jardim da Amizade, deixando cerca de 250 famílias sem casa (UNGARETTI et al., 2018). As ocupações Orquídea, Brinco de Princesa e Boca de Leão compunham o mosaico de ocupações constituídas desde 2015 acompanhadas pela equipe, em constante transformação, dada a celeridade com que as ocupações são constituídas e removidas na região.

As previsões para a conclusão das obras seguem incertas<sup>30</sup>, bem como o destino das centenas de famílias que vêm ocupando os espaços remanescentes das obras, agora, ainda mais numerosos, diante da total interrupção das obras. Paralelamente, no momento em que escrevemos essas linhas finais, em julho de 2020, a crise econômica, agravada pela pandemia do novo coronavírus, coloca mais famílias em situações precárias de moradia, o que tende a aumentar, ainda mais, o número de ocupações ou provocar o adensamento daquelas que já existem.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os conflitos fundiários discutidos neste artigo se desenvolvem em área objeto de disputa judicial pela titularidade da terra, que veio à tona em decorrência das desapropriações que passaram a ser promovidas ao longo de diferentes gestões no governo do estado de São Paulo, para as obras do trecho norte do Rodoanel. Esse tipo de disputa reflete a confusão documental característica da base fundiária da região, bem como a discrepância entre a situação fática e jurídica do domínio do imóvel.

---

<sup>29</sup>Para análise mais aprofundada sobre a configuração socioterritorial do entorno do Rodoanel, ver Ungaretti, Moreira, Lacerda e Ribamar (2020).

<sup>30</sup>*Pandemia adia retomada das obras do trecho norte do Rodoanel*. Folha Metropolitana, 23 jun. 2020. Disponível em: <https://www.fmetropolitana.com.br/pandemia-adia-retomada-das-obras-do-trecho-norte-do-rodoanel/>. Acesso em 27 jul. 2020.

Chamamos atenção para o fato de que os conflitos em torno da posse da terra na região ganharam novas camadas de complexidade, primeiro, com o início do processo judicial e, em seguida, quando tal área foi ocupada por moradores do entorno, em 2015, dando origem a uma ocupação de moradia que funcionou como exemplo e inspiração para outras que se seguiram ao longo dos anos na região.

Ao buscar descrever as diferentes formas pelas quais os órgãos públicos e do judiciário incidiram sobre a região, argumentamos que essa incidência criou uma nova situação de indeterminação na área remanescente da desapropriação e da implantação da obra viária, favorecendo sua ocupação por famílias de baixa renda. Desse modo, buscamos evidenciar que o início das obras do trecho norte do anel rodoviário interferiu nas relações em torno da terra, gerando uma nova camada de indefinições e alterando as relações de posse e de propriedade.

Na medida em que essas várias presenças do Estado passaram a interferir nas relações fundiárias antes, em certa medida, assentadas, uma série de conflitos possessórios foram desencadeados. De um lado, o início das obras favoreceu o surgimento de novas ocupações e a confusão fundiária expressa nos próprios processos de desapropriação contribuiu para a permanência de algumas delas; de outro lado, observamos um acirramento das disputas fundiárias e remoções em função da insegurança da posse, acelerando ciclos de remoção-ocupação-remoção.

Buscamos demonstrar, também, que a existência de conflitos dessa natureza não é nova na região e decorre da própria lógica de urbanização, pautada pela informalidade urbana, nos termos de Roy (2005). Assim, ao intervir, de diferentes maneiras, sobre os distintos territórios, constituídos sob essa lógica de urbanização que nos informa Roy, as atuações de órgãos e agentes do Estado funcionam de modo a organizar, classificar e intervir nos territórios a partir de diferentes ritos e estratégias que, ao final, conferem maior ou menor legitimidade aos territórios sobre os quais incide. Desse modo, uma ocupação de moradia composta por famílias de baixa renda pode ser criminalizada e removida, enquanto um loteamento irregular pode ser reconhecido e adentrar nos meandros da regularização fundiária – que pesem diferenças importantes sobre essas duas configurações urbanas, o não cumprimento de legislações e normas urbanísticas é compartilhado por ambas, o que não representa, ou não tem representado a partir do território aqui analisado, um tratamento semelhante oferecido em momentos de negociação com o poder público.

Nosso desafio aqui foi o de produzir uma reflexão que desse conta dessas múltiplas dimensões dos conflitos que se desenvolvem nos espaços ditos formais dos processos judiciais, simultaneamente àqueles que se desenrolam no cotidiano do território, onde vários agentes também disputam e negociam, extrapolando a arena jurídica, mas também incidindo sobre ela. Independente da estratégia mobilizada pelos diferentes órgãos públicos e seus agentes, a implantação do Rodoanel envolveu o deslocamento de centenas de famílias e sua recolocação no território, o que, necessariamente, gerou um impacto sobre a configuração socioterritorial que ainda precisa ser melhor investigado.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BONDUKI, N. “Origens da Habitação Social: arquitetura moderna, lei do inquilinato, e a difusão da casa própria no Brasil”. São Paulo: Estação Liberdade/FAPESP, 1998.

BRENNER, N. “Reestruturação, Reescalonamento e a Questão Urbana”. GEOUSP. Espaço e Tempo (online), 17 (1), 198-220. 2013. Disponível na internet: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2013.74311>, visitado em 10/11/2019.

CONSÓRCIO JGP – PRIME. EIA - Estudo De Impacto Ambiental. São Paulo, 2010. ESP. DAS, V.; POOLE, D. “Anthropology in the Margins of the State”. India. Oxford University Press, New Delhi, 2004.

FOLHA DE SÃO PAULO; CREDENDIO, José Ernesto. Novo traçado do Rodoanel afetar zona norte. São Paulo: Folha de São Paulo, 28 de abril de 2009. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2804200901.htm>. Acesso: jan. 2019.

GAGO, V. “A razão neoliberal: economias barrocas e pragmática popular”. São Paulo. Ed. Elefante, 2018.

GOHN, M.G. “Movimentos sociais e a luta por moradia”. São Paulo: Edições Loyola, 1991.

HARVEY, D. “The ‘New’ Imperialism: Accumulation by dispossession”. Toronto: Socialist Register, 2004, vol. 40, p. 63-87.2004.



HERLING, T. “A Floresta em São Paulo, a cidade na Cantareira: Fronteiras em transformação”. Tese (Doutorado em arquitetura e urbanismo). São Paulo, FAUUSP, 2002.

IACOVINI, R. “Rodoanel Mário Covas: atores, arenas e processos”. Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013, 2112 p.

LACERDA, L.; UNGARETTI, D.; FURTADO, M.; SANTORO, P. “Periferias contemporâneas: Territórios populares nas franjas da Zona Norte paulistana”. ENANPUR XVIII. Natal, 2019.

LEITE, F. “SP rompe 3 contratos do trecho norte do rodoanel e vai fazer nova licitação”. *In*: O Estado de São Paulo, publicação de 02 de janeiro de 2019. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,sp-rompe-3-contratos-do-trecho-nortedo-rodoanel-e-vai-fazer-nova-licitacao,70002663694>. Acesso em 15 nov. 2019.

MARICATO, E. *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996.

O ESTADO DE SÃO PAULO. “Dersa propôs pagar mais que perícia por área do Rodoanel”. Publicado em 12/04/2016. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,dersa-propos-pagar-mais-que-pericia-por-area-no-rodoanel,1856484>, acesso em 07/11/2019.

PINHO, M. “Abandonado, rodoanel norte vira área de lazer, invasões e entulho”. *In*: Portal de notícias R7, publicação de 03 de agosto de 2019. Disponível em: <https://noticias.r7.com/cidades/sao-paulo/abandonado-rodoanel-norte-vira-area-de-lazer-invasoes-e-entulho-03082019>. Acesso em: 15 nov. 2019.

RIGON, A. “Cadastros Técnicos para Fins de Desapropriação: O caso do Rodoanel Mario Covas Trecho Norte. São Paulo/ Guarulhos/ Arujá. 2012-2015”. Monografia (Especialização em Planejamento e Gestão de Cidades) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. PECE – Programa de Educação Continuada em Engenharia. São Paulo, 2016, 91 p.

ROLNIK, R. Relatório parcial da pesquisa “Planejamento territorial e financiamento do desenvolvimento urbano nos municípios do estado de São Paulo: marchas e contra-marchas”. São Paulo: FAUUSP, 2012.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. “(I)mobilidade na cidade de São Paulo”. *Estudos Avançados*, pp. 89-108, 2011.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D.; IACOVINI, R. “Financiamento e processos decisórios: em busca das determinantes da política de desenvolvimento urbano no Brasil”. 35º Encontro Anual da ANPOCS, 2011.

ROLNIK, R.; LEITÃO, K.; COMARU, F.; LINS, R. [orgs.]. “Observatório de Remoções 2015-2017: Relatório final de projeto. São Paulo: FAUUSP, 2017”. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1uFd5kLLGi7HT6wuovNcYqITjO7syNFt6/view>.

ROY, A. “Urban Informality: Toward an Epistemology of Planning”. Chicago. *Journal of the American Planning Association*, Vol. 71, No. 2, Spring, 2005.

SANTORO, P.; ROLNIK, R. “Novas frentes de expansão do complexo imobiliário-financeiro em São Paulo”. *In: Caderno Metrôpoles*, v. 19, n. 39, pp. 407-431, maio/ago. 2017.

SÃO PAULO (Estado). Convênio que entre si celebram o estado de São Paulo por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes e do Departamento de Estradas de Rodagem – DER e a DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S.A. estabelecendo diretrizes e atividades correlatas para a implantação do empreendimento rodoviário “Rodoanel Norte”. São Paulo: 2011. Publicado no Diário Oficial de 28 de dezembro de 2011.

SÃO PAULO (Estado). “Transcrição da Audiência Pública da retomada das obras do Rodoanel Mario Covas Trecho Norte”. *In: Diário Oficial*, 27 de março de 2020, Poder Executivo - Seção I, p. 92 a 95. São Paulo, Diário Oficial. Disponível em: [https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento\\_11\\_4.aspx?link=%2f2020%2fexecutivo%2520secao%2520i%2fmarco%2f27%2fpag\\_0092\\_cc0d4695f140dbc4ae158242f6dedb4a.pdf&pagina=92&data=27/03/2020&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100092](https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2020%2fexecutivo%2520secao%2520i%2fmarco%2f27%2fpag_0092_cc0d4695f140dbc4ae158242f6dedb4a.pdf&pagina=92&data=27/03/2020&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100092). Acesso em abril de 2020.

TELLES, V. “Cidade: produção de espaços, formas de controle e conflitos”. *Revista de Ciências Sociais*, Fortaleza, v. 46, n. 1, jan./jun., 2015, p. 15-41.

UNGARETTI, D. “Desapropriações, complexo imobiliário-financeiro e desposseção na São Paulo Contemporânea”. Memorial de qualificação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2019.



UNGARETTI, D.; MOREIRA, F.A.; LACERDA, L.; RIBAMAR, T. Conflito, produção e gestão dos territórios populares: repertórios do extremo norte de São Paulo. *In: Cartografias dos territórios populares: da produção, transitoriedade e despossessão. Relatório bianual - Observatório de Remoções - 2019-2020.* São Paulo, FAUUSP, 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1FNN4NpB7moCNEDKuJqK-TmW5lOjI16Cw/view>. Acesso em: 19 nov. 2020.

UNGARETTI, D.; LACERDA, L.; FURTADO, M. “Flor de Maio: reintegração de posse na Zona Norte deixa 250 famílias sem casa”. *In: LabCidade.* São Paulo, 2018. Disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/flor-de-maio-reintegracao-de-posse-na-zona-norte-deixa-250-familias-sem-casa/>. Acesso em: 14 nov. 2019.

VICTORIANO, M. “Direito a uma feliz-cidade. Jardim Felicidade à espera do urbano”. Tese (doutorado em Ciências Sociais). São Paulo, PUC-SP, 2005.