

Desenvolvimento urbano e revitalização urbana das Zonas Leste e Oeste de São Paulo a partir da construção da Linha 3 – Vermelha.

Diamantino Augusto Sardinha Neto
Doutor em Ciências Sociais – PUC/SP

Guilherme Lopes Soledade
Engenheiro com especialização em Tecnologia Metroferroviária – FIA/USP

23ª Semana de Tecnologia Metroferroviária



INTRODUÇÃO

Este estudo tem por objetivo investigar o desenvolvimento urbano e revitalização urbana das zonas Leste e Oeste de São Paulo a partir da construção da Linha 3-Vermelha.

Buscou-se o entendimento da urbanização, reurbanização e renovação urbana no entorno da linha que serviu de indutor para o crescimento exponencial da população e da ocupação do extremo Leste da cidade, e modificou a situação da zona Oeste.



HOCHTIEF, MONTREAL E DeCONSULT

HMD – 13 Km
Casa Verde – Vila Maria

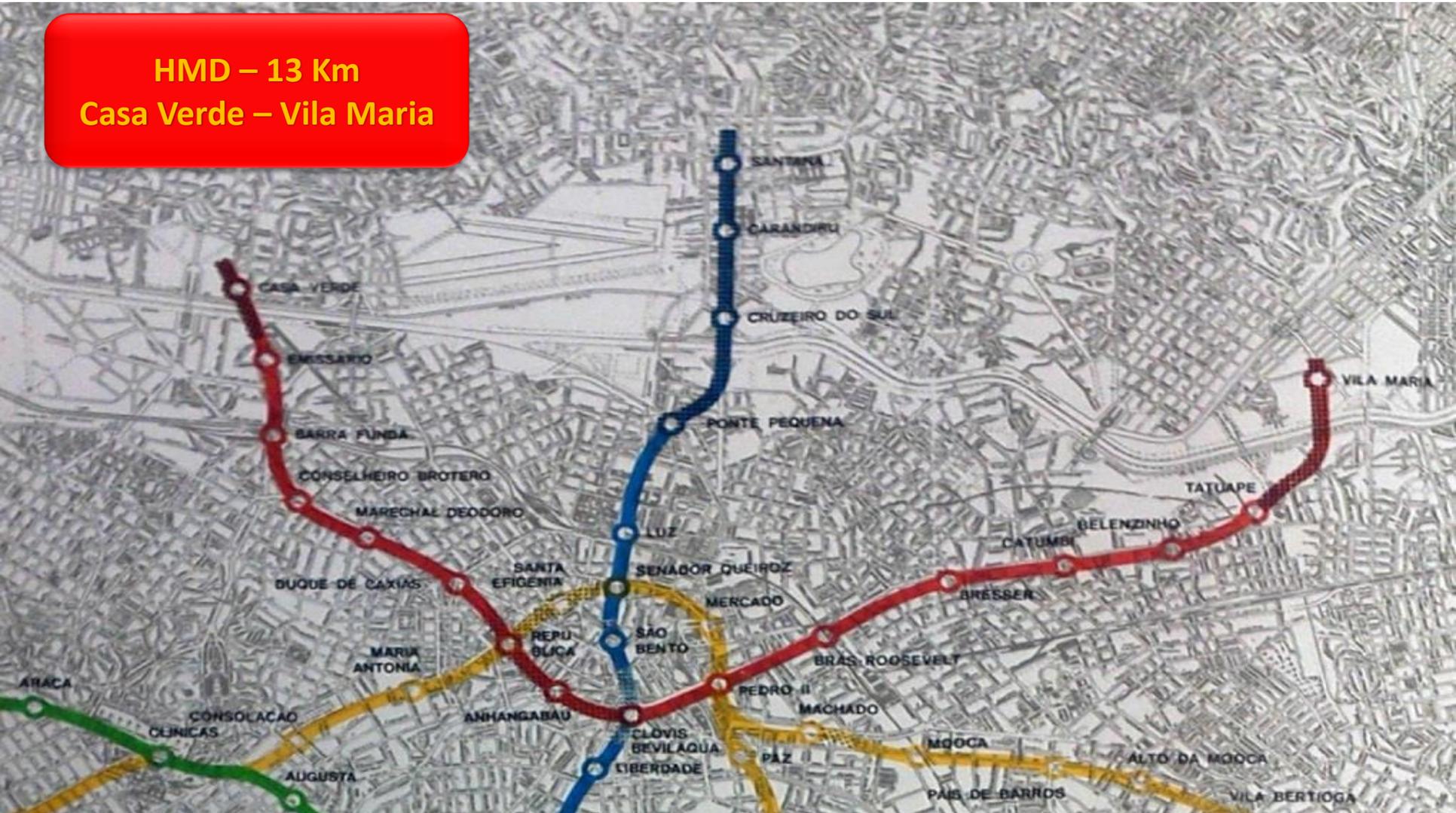


Figura 1 – Proposta do HMD para a rede do Metrô de São Paulo, em 1968.

Fonte: Metrô de São Paulo/Consórcio HMD, 1968.

A LINHA VERMELHA - MAPA

Operação comercial: 1979
Extensão 22Km com 18 estações
Finalizada em 1988



Figura 2 - Mapa da Linha Vermelha
Fonte: <http://pt.saopaulomap360.com>

RADIAL LESTE



Figura 3 – Radial Leste anos 70

Fonte: Metrô, 2009



RADIAL LESTE

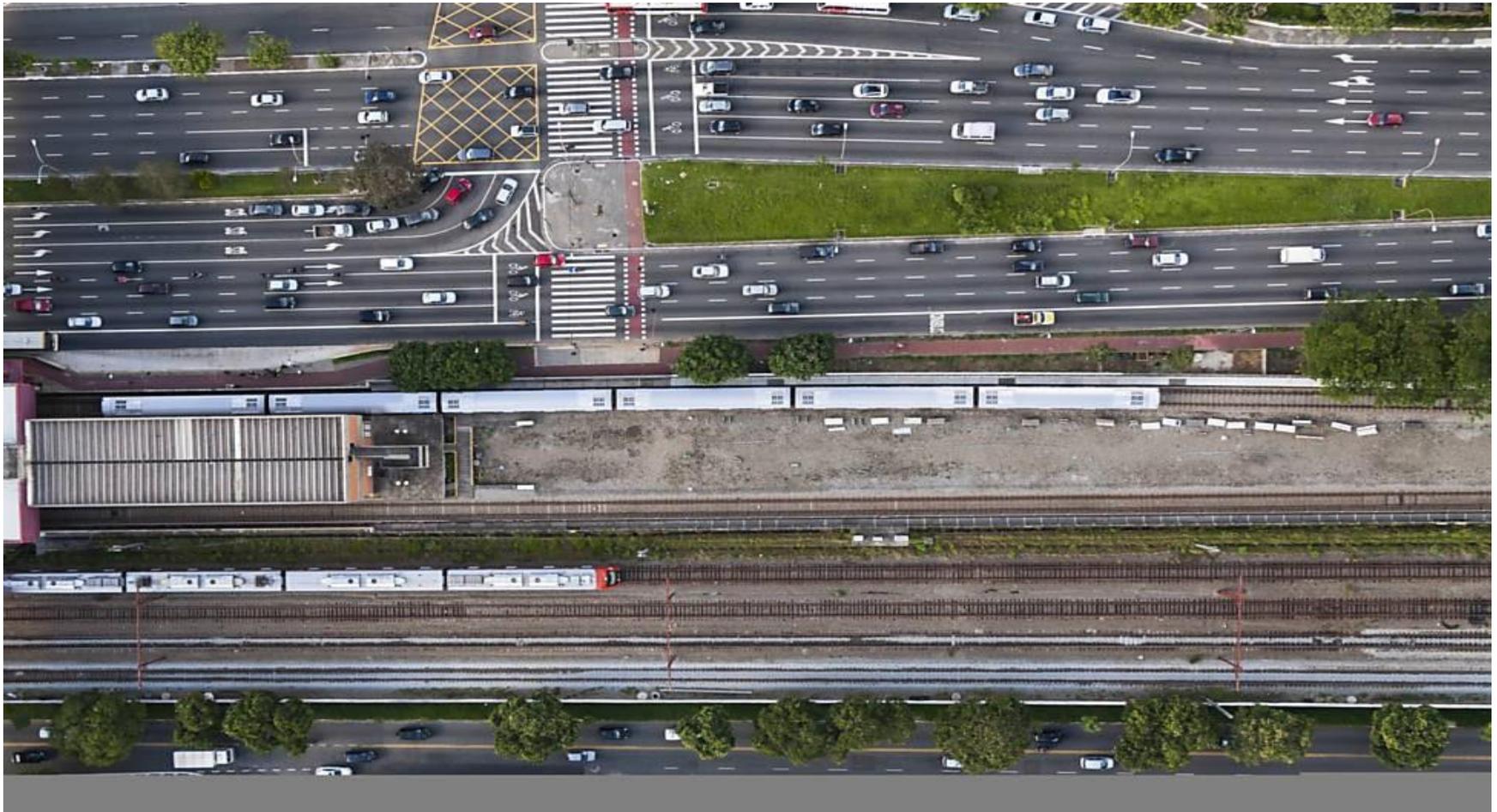


Figura 4 – Radial Leste com Metrô e CPTM
Fonte: Cassio Vasconcellos/Folhapress, 2013



REURBANIZAÇÃO DA SÉ



Figura 5 – Implosão do Edifício Mendes Caldeira
Fonte: Metrô, 2009



ESTAÇÃO REPÚBLICA

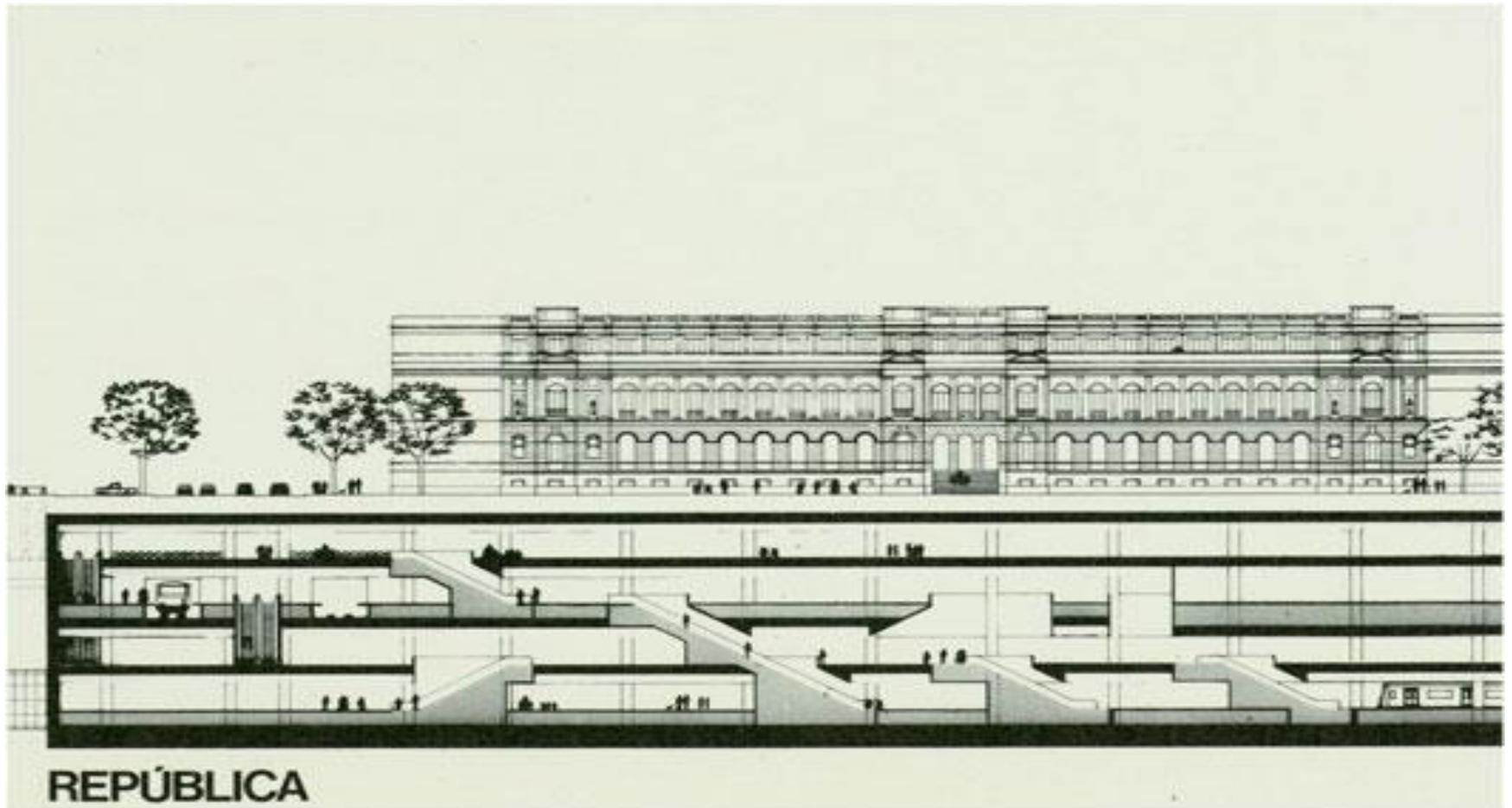


Figura 6 – Croqui da Estação República
Fonte: Metrô, 2009



ESTAÇÃO BARRA FUNDA E MEMORIAL



Figura 7 - Projeto da Estação Barra Funda
Fonte: Metrô, 2009



CRESCIMENTO DO EXTREMO LESTE

- Apesar do desenvolvimento notório com a construção da Linha 3-Vermelha o repentino crescimento deu origem às grandes desigualdades socioespaciais no desenvolver do processo de produção e reprodução do espaço urbano da metrópole paulista.



CRESCIMENTO DO EXTREMO LESTE

- A construção dos conjuntos habitacionais da Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo (COHAB) e a rápida ocupação do bairro de Itaquera favoreceram o crescimento exponencial do distrito.
- Segundo a Prefeitura de São Paulo, na época “só em Itaquera, no extremo Leste da segunda linha do metrô, está prevista a edificação de 30 mil casas e apartamentos, onde 150 mil moradores contarão com farta condução”. (PMSP, 1979).



CRESCIMENTO DO EXTREMO LESTE

- Os habitantes do extremo leste passaram a enfrentar dificuldades devido à rápida ocupação destas regiões. Para Lemos & França (1999), a urbanização intensa gera um déficit muito grande de moradias, especialmente para aquela população de menor poder aquisitivo. Paralelamente, a especulação imobiliária recebe um forte impulso em consequência da grande demanda residencial



HABITAÇÕES DA COHAB



Figura 8 – Habitações populares - COHAB
Fonte: Imagens da Internet, 2017



CONCEITO DE “GENTRIFICAÇÃO”

- A socióloga Ruth Glass utilizou pela primeira vez o termo gentrification (gentrificação) para designar a mudança de população residente e usuária de áreas urbanas “recuperadas” para estratos sociais mais elevados.
- [...] a valorização do solo que depende das características do processo de ocupação tende a segregar a população trabalhadora em áreas cada vez mais afastadas dos centros urbanos, ou em áreas centrais deterioradas, gerando ônus que recaem sobre o próprio trabalhador e sua família. (BÓGUS, 1988, p. 9).



POPULAÇÃO NO ENTORNO DA LINHA

- A tabela seguinte mostra a evolução da população dos distritos do entorno da Linha 3-Vermelha para os anos censitários de 1970, 1980 e 1991. A Escolha destes dados deveu-se ao período de implantação da linha abranger o período de 1975 a 1988.



POPULAÇÃO NO ENTORNO DA LINHA

Tabela 1: evolução da população dos distritos do entorno da linha			
Município de São Paulo e Distritos Municipais anos: 1970, 1980 e 1991 – Linha 3-Vermelha			
Distritos do entorno da linha vermelha	População		
	1970	1980	1991
Município-SP	5.924.615	8.493.226	9.646.185
Barra Funda	15.407	17.894	15.977
Santa Cecília	83.075	94.542	85.829
República	50.348	60.999	57.797
Sé	29.555	32.965	27.186
Brás	41.006	38.630	33.536
Belém	60.031	57.195	49.697
Tatuapé	83.277	89.389	81.840
Penha	127.642	140.213	133.006
Vila Matilde	74.363	117.530	109.023
Artur Alvim	68.637	107.130	118.531
Itaquera	63.070	126.727	175.366

Tabela 1 – Evolução da população dos distritos do entorno da Linha 3-Vermelha

Fonte: IBGE - Censos Demográficos, 1970, 1980 e 1991

DISTRIBUIÇÃO DE DOMICÍLIOS

- O adensamento existente na região atendida pela Linha 3, principalmente na Região Leste, comprova que a opção por este traçado levou a região ao crescimento a partir da construção da segunda linha do Metropolitano de São Paulo.

(usar mais de uma linha se necessário)

- Um menor número de domicílios é encontrado no distrito da Barra Funda. Na década de 80, com a inauguração do Terminal Intermodal de transportes coletivos e a chegada da Linha 3-Vermelha, o distrito passou por uma recuperação e atualmente abriga empresas voltadas para o setor de serviços, shopping centers e o Memorial da América Latina.



DISTRIBUIÇÃO DE DOMICÍLIOS

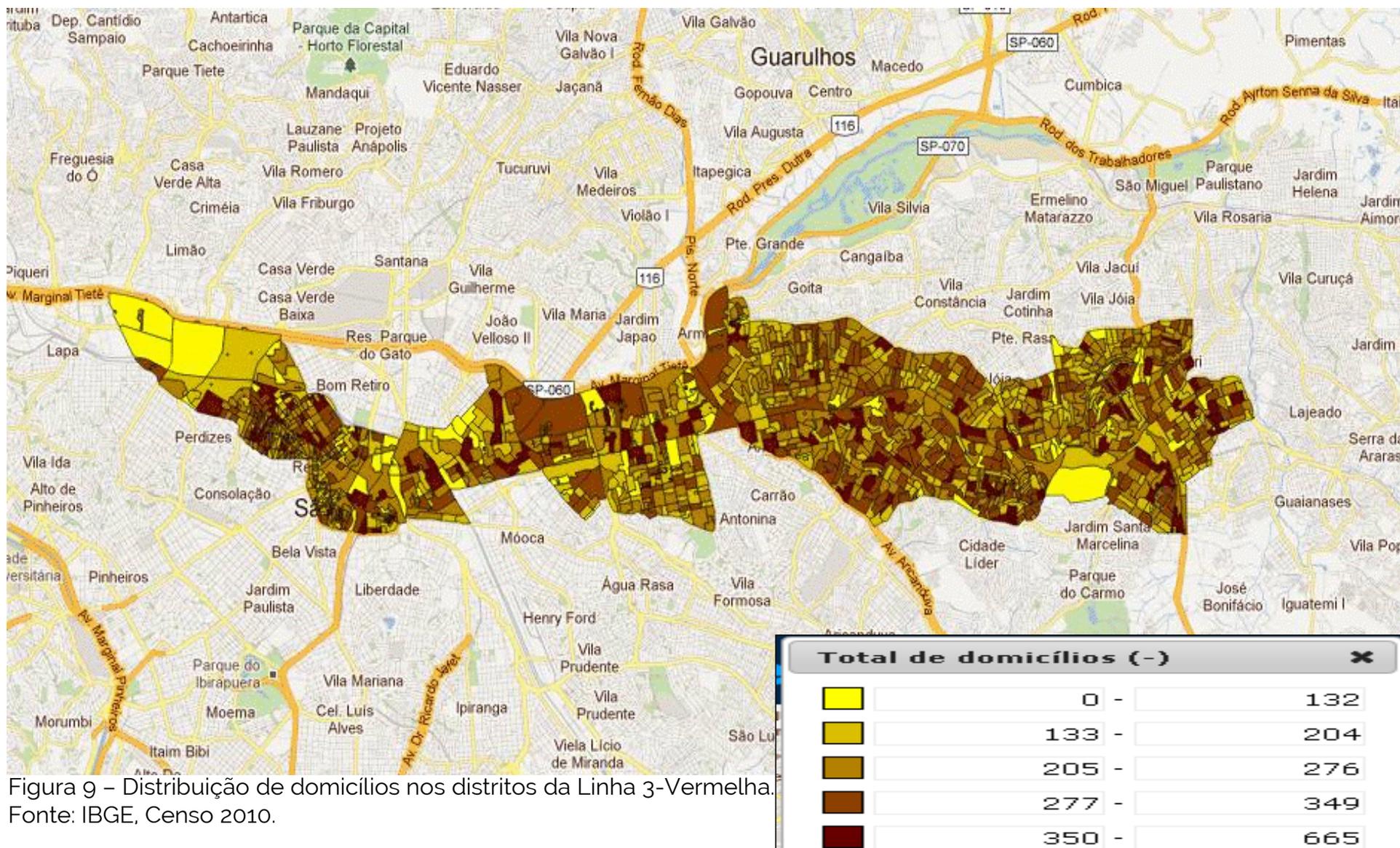


Figura 9 – Distribuição de domicílios nos distritos da Linha 3-Vermelha.

Fonte: IBGE, Censo 2010.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

- verificamos que o Metrô é um dos grandes agentes de transformação da cidade e, na medida em que suas obras são projetadas com antecedência, um dos grandes instrumentos ou órgãos requalificadores do espaço público.
- podemos considerar que a Linha Vermelha trouxe desenvolvimento e maior mobilidade;
- um rápido adensamento populacional ocorreu na área mais ao leste da capital, no período da realização da obra;
- a expansão demográfica desordenada dentro do modelo de urbanização da cidade de São Paulo acarretou problemas, principalmente para as populações menos favorecidas;
- alternativas para melhorar aspectos da mobilidade e de moradia devem ser rapidamente adotadas para beneficiar aos usuários e moradores do entorno da via.



AGRADECIMENTOS



(usar mais de uma linha se necessário)



Diretoria de Operações – GMT GLG GOP



PERGUNTAS?



23ª Semana de Tecnologia Metroferroviária 2017

A row of seven icons representing different modes of rail transport: a metro train, a passenger train, a freight train, a tram, a high-speed train, a cargo train, and a bullet train.