

4º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS

CATEGORIA 1

DESENVOLVIMENTO URBANO E REVITALIZAÇÃO URBANA DAS ZONAS LESTE E OESTE DE SÃO PAULO A PARTIR DA CONSTRUÇÃO DA LINHA 3 – VERMELHA.

AUTORES

Diamantino A. Sardinha Neto¹; Guilherme Lopes Soledade²

[1] Doutor em Ciências Sociais pela PUC-SP. Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ. Gerência de Manutenção – Coordenadoria de Gestão de Contratos. E-mail: diamantinoneto_net@metrosp.com.br;

[2] Engenheiro com especialização em Tecnologia Metroferroviária na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ. Gerência de Logística – Coordenadoria de Gestão de Contratos. E-mail: gsoledade@metrosp.com.br.

INTRODUÇÃO

Este estudo tem por objetivo investigar o desenvolvimento urbano e a revitalização urbana das zonas Leste e Oeste de São Paulo a partir da construção da Linha 3-Vermelha. Esta investigação mostra-se relevante para 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, modificou a situação da zona Oeste e na busca da integração com o entorno, propiciou a recuperação de áreas e a melhoria na infraestrutura urbana deixando um legado que em muitos casos, produziu a

valorização de terrenos e moradias. Entretanto as consequências do adensamento também produziram problemas que abordaremos neste artigo.

A segunda linha a ser construída pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, hoje denominada Linha 3-Vermelha, foi iniciada em 1º de março de 1975. Priorizando a redução de custos e a velocidade de execução do projeto, grande parte da nova linha foi construída em superfície utilizando corredores de transporte já existentes. Uma parte da via corre paralelamente aos trens da CPTM em seu trecho leste.

Com a inauguração da Estação Brás em 10 de março de 1979, tem início a operação comercial da Linha Vermelha e, em 7 de março de 1987, foi realizada a primeira viagem entre Barra Funda e Itaquera. Neste mesmo dia foi inaugurado o Pátio do Metrô, em Itaquera, na Zona Leste da Capital.

Todas as estações da Linha Vermelha, com seus 22,2 km e 18 estações, estariam disponíveis para a população em 17 de dezembro de 1988, mesmo ano em que ocorreria a integração do Metrô com os trens operados, na época, pela Ferrovia Paulista – Fepasa.

DIAGNÓSTICO

A Linha 3-Vermelha possui características diferenciadas que a torna um marco na engenharia do país. A linha foi construída com o maior número de componentes nacionais possível, desenvolvendo a indústria brasileira e novas tecnologias para o setor, “o grau de nacionalização da Linha 3-Vermelha chegou a 95%”. (METRÔ, 2009).

O projeto original apresentado em 1968 pelo Consórcio Hochtief, Montreal e DeConsult (HMD¹), responsável pelo projeto do Metrô de São Paulo, previa para a Linha Leste-Oeste, hoje denominada Linha 3-Vermelha, uma extensão de 13 km ligando a Casa Verde à Vila Maria por vias subterrâneas.

No ano de 1975, quando se iniciaram as obras de construção da linha, era possível observar a tendência de crescimento da Região Leste da Capital. Apesar de servida pelos trens da estrada de ferro da Central do Brasil, a região mostrava a necessidade de ampliação na oferta de transportes. No trecho Oeste estava mais evidente a contribuição que uma extensão traria para a mobilidade, pois era uma região bastante habitada.

Foi decidido que a nova via iria da Barra Funda até Itaquera, percorrendo 22 km, em sua maioria na superfície, o que reduziria para aproximadamente 1/3 o investimento em relação ao previsto inicialmente.

Assim, depois de um amplo debate, foi constituído um convênio pelo qual a Linha 3-Vermelha teria direito a compartilhar um trecho de 23 km de via férrea.

A operação comercial iniciou em 1979 e, em 17 de dezembro de 1988 as duas últimas estações foram inauguradas.

A extensão da linha, a opção técnica para a expansão e a construção da via, em grande parte na superfície, foram fatores importantes para as mudanças no entorno.

Segundo Zanetti (2005, p.230), a partir do início das obras da então Linha Leste-Oeste, a Empresa Municipal de Urbanização (EMURB), a Coordenadoria Geral de Planejamento

¹ Consórcio constituído pelas empresas Hochtief e DeConsult, da Alemanha, e a construtora brasileira Montreal Empreendimentos. O consórcio, além de possuir os requisitos técnicos para a construção, ainda garantia o financiamento do projeto.

(COGEP) e o Metrô de São Paulo optaram por uma atuação conjunta. A integração entre órgãos municipais, estaduais e federais foi bastante estimulada e implantada durante a gestão do então prefeito, Olavo Setúbal.

A chegada do Metrô ao setor leste da cidade provocou muitas transformações e melhorias nos lugares onde as estações e a linha foram construídas. A região se caracterizava pela deterioração das edificações e equipamentos urbanos e por extensas zonas de baixa ocupação. Segundo a Companhia, a linha estimulou maior adensamento, reurbanização e reconstrução da rede de transportes, servindo de orientação para o crescimento da cidade.

Nas áreas que já se encontravam densamente ocupadas a infraestrutura urbana foi modernizada, o que levou à recuperação de zonas degradadas. No extremo leste da linha, onde a população ainda era rarefeita, foram criadas condições para que a intensificação da urbanização se desse com qualidade. (METRÔ, 2009).

A parceria com a prefeitura permitiu que o Metrô realizasse obras de melhoria na malha urbana e de infraestrutura. A Avenida Radial Leste, que chegava até o Tatuapé, foi estendida até Itaquera. Outras mudanças importantes realizadas pela Companhia:

[...] foram construídas marginais em trechos da Rede Ferroviária Federal, abertas ruas de circulação local e erguidos viadutos sobre o leito férreo e metroviário. Além disso, córregos como o Gamelinha, o Rincão e o Laranja Azeda foram canalizados, resolvendo antigos problemas de enchentes. No trecho oeste, a Avenida Angélica foi reformada. No centro foram reurbanizadas áreas como o Vale do Anhangabaú, o Largo Santa Cecília e a Praça da República. Ao longo da linha, centenas de quarteirões foram desapropriados e reconstruídos, o que causou grandes discussões, sobretudo na região do Brás sobre a descaracterização da cidade. A operação também incluiu um inédito programa de desinsetização e desratização em massa e a modernização das redes de esgoto, água, luz e telefone. (METRÔ, 2009).

Na fase de planejamento, segundo Zanetti (2005, p. 239), foram estabelecidos perímetros de uma zona especial, chamada de Zona Metrô Leste (ZML) visando um controle maior das

áreas com potencial de adensamento populacional e maior valorização imobiliária. Entretanto, ao invés de um plano de renovação urbana completo, a EMURB se limitou a readequação viária e fundiária das quadras desapropriadas.

Mesmo assim, muitas ações realmente produziram resultados expressivos no que tange ao desenvolvimento urbano e revitalização urbana das zonas Leste e Oeste da cidade de São Paulo, como discutiremos mais adiante neste artigo.



Figura 1 – Radial Leste em 1967
Fonte: viatrolebus.com.br, 2014



Figura 2 – Radial Leste em 1974
Fonte: acervo da Gazeta do Tatuapé, 2017

Na figura 1 temos a imagem do prolongamento da Radial Leste, avenida que recebe diversos nomes ao longo de toda sua extensão, até a Vila Matilde, trecho inaugurado em 1967, na gestão do então prefeito Faria Lima. Na figura 2, de 1974, temos a Avenida Radial Leste sentido Carrão entre Belém e Tatuapé, antes da Avenida Salim Farah Maluf e ainda antes da chegada do Metrô.



Figura 3 – Radial Leste atual
Fonte: www.skyscrapercity.com, 2017

Na figura 3 é possível observar a Avenida Radial Leste atual, onde os automóveis e ônibus circulam juntamente com os trens da CPTM e do Metrô. Entretanto, “nos dias de hoje a via é uma das que registram os maiores números de congestionamentos”. (VIATRÓLEBUS, 2014).

Estas imagens apresentam de forma breve algumas das principais mudanças que a parceria entre a Companhia do Metrô e a EMURB trouxeram para a cidade de São Paulo no eixo da Linha 3-Vermelha.

ANÁLISE DOS RESULTADOS

Neste tópico abordaremos os principais resultados da parceria entre a Companhia do Metrô e a prefeitura de São Paulo durante as obras da Linha 3-Vermelha e seus impactos no desenvolvimento urbano das áreas do entorno da via.

Como reporta Zanetti (2005, p. 241), entre 1985 e 1988 houve o primeiro plano de reurbanização do Parque D. Pedro II. Mas o mais relevante foi a implantação de edifícios exclusivamente residenciais, de 14 andares, nas quadras que haviam sido desapropriadas pelo Metrô de São Paulo em 1979, entre as Ruas Piratininga, Campos Sales e Caetano Pinto.

Na área central da cidade cabe destacar as grandes obras de reurbanização efetuadas na Praça da Sé, que foi modernizada e ampliada e a Praça da República em função da construção das estações da Linha 3. Durante as obras da estação República, ocorreu a primeira reação da população à nova modalidade de transporte que se adaptava à cidade. O traçado e a localização da Estação sofreram modificações em função da pressão popular “para a preservação do Instituto Caetano de Campos, importante marco arquitetônico do centro paulistano, cuja demolição estava prevista no plano original” (METRÔ, 1998, p. 104). Após a solicitação da população, apoiada pela imprensa paulista, a Companhia cedeu aos pedidos, mantendo o edifício e ainda ampliou a reurbanização da Praça da República.

No setor Oeste da cidade, destacaremos o Memorial da América Latina e a Estação Barra Funda do Metrô. Muitas modificações foram introduzidas a partir das obras da Linha 3-Vermelha.

O conjunto foi implantado num lugar estratégico do ponto de vista da dinâmica imobiliária da cidade, num setor de relativa (embora ainda lenta) expansão comercial e cultural, sempre atrelada à dependência da intervenção do Estado. O Memorial implantou-se próximo a uma estação do Metrô, em área de muitos espaços livres, com obras no viário, realizadas em decorrência de reestruturação de acessos, e outras projetadas, que vieram a ser realizadas quando da Operação Urbana implantada na região depois de 1985. (SANDEVILLE JUNIOR, 2013, p. 103).

A Estação Barra Funda é o segundo terminal de transportes mais importante de São Paulo. Inaugurado em 17 de dezembro de 1988 reúne num mesmo complexo terminal linhas de ônibus municipais, intermunicipais, interestaduais, internacionais e metropolitanos, trens e metrô. É o maior terminal intermodal do sistema. Em uma área de 17.700 m² recebe aproximadamente 40 mil usuários por dia. A sua construção introduziu mudanças no espaço preexistente e uma nova configuração urbana pode ser notada na zona Oeste que antes era caracterizada por áreas desocupadas por indústrias que foram desativadas com o tempo, para ser uma região de interesse imobiliário, com fácil acesso, universidades, shopping centers e o Memorial nas proximidades.

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

Com a inauguração das estações da Linha 3-Vermelha o êxodo em direção às periferias ao longo dos anos provocou o adensamento da população da Zona Leste de São Paulo, que se expandiu para áreas cada vez mais distantes.

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 p. 87 apud OLIVEIRA, 2016).

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 no extremo leste da cidade.

A ocorrência deste fenômeno remete a um forte aumento da demanda por transportes coletivos e, apesar do Metrô, trens e ônibus disponibilizados, os moradores desta região sofrem com a superlotação destes meios e com o constante congestionamento das principais vias de acesso.

Cabe ressaltar que na busca da integração com o entorno, a recuperação de áreas e a melhoria na infraestrutura urbana deixaram um legado que, em muitos casos, produziu a valorização de terrenos e moradias.

Entretanto, esta não é uma característica exclusiva de São Paulo. O que se percebe em diversas cidades é que:

O modelo centro-periferia da cidade fordista, caracterizado por um processo de desconcentração de população e atividades menos qualificadas (indústria e terciário banal ligado aos serviços locais), designado de suburbanização, muito dependente dos eixos de transporte coletivo, colapsa. O modelo emergente é marcado por uma explosão urbana, gerando uma periferia alargada a partir de uma rede rodoviária densa que confere grande mobilidade ao automóvel. (SILVA; PEREIRA, 2008, p. 108).

Podemos verificar, em vários estudos, tais como o de Oliveira, que a chegada no Metrô aos bairros situados mais ao leste da capital até o terminal de Itaquera, foi um fator que contribuiu para o aumento de oferta de domicílios e para a expansão horizontal da cidade, influenciando nas condições de vida das populações da periferia, “mas o crescimento muito rápido acarretou problemas na dinâmica de ocupação do solo em detrimento da oferta de moradias disponíveis”. (OLIVEIRA, 2016).

Assim, os habitantes do extremo leste passaram a enfrentar dificuldades devido à rápida ocupação destas regiões. Para Lemos & França (1999, apud Oliveira, 2016), 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.

Toda a problemática que envolve as cidades do ponto de vista social, principalmente dificuldades com a produção e a distribuição dos serviços públicos, causa efeitos, nem sempre benéficos para as populações periféricas que vivem um isolamento espacial.

[...] o aumento da renda do solo pode dificultar ainda mais o acesso a essas áreas beneficiadas pelas ações do Estado por parte de famílias de rendimento inferior. Mesmo os proprietários moradores de menor rendimento podem ser levados a abandoná-las por causa dos impostos prediais mais elevados e do aumento de outras despesas. (VETTER 1981, p.15).

Aqui podemos observar que, em nossas cidades, identificamos áreas onde ocorrem os chamados processos de “gentrificação²”. Esse processo relacionado com a exploração imobiliária e a melhoria das áreas degradadas, muitas vezes com grandes investimentos públicos, como é o caso da Linha 3-Vermelha do Metrô de São Paulo, resulta na expulsão dos moradores para áreas mais distantes nas periferias. A construção da linha ocasionou um forte impacto para os moradores do entorno.

[...] na linha leste-oeste, para a construção do trecho Santa Cecília-Carrão, com aproximadamente 10 km, e do pátio de Itaquera, foram desapropriados cerca de 1.330.000 m quadrados com, aproximadamente, 4.000 edificações (5 vezes mais imóveis por km de linha), em grande parte ocupados por população de baixa renda. (NIGRIELLO, 1987).

Para Bógus (1988), o uso e o valor do solo possuem importante papel nas questões urbanas e em relação à segregação socioespacial:

² 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).

A linha 3-Vermelha serve diretamente a 11 distritos do município de São Paulo. São eles: Barra Funda, Santa Cecília, República, Sé, Brás, Belém, Tatuapé, Penha, Vila Matilde, Artur Alvim e Itaquera.

A tabela 1 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 intervalo de 1975 a 1988 e este estudo ter como escopo o momento da construção desta via, que certamente causou maior impacto no adensamento populacional durante na fase de construção e em seus primeiros anos de operação.

Desde o início das obras era possível observar que a chegada de uma linha de Metrô foi um incentivo para o aumento da procura por domicílios no entorno e o conseqüente aumento no número de moradores na região mais ao leste da cidade.

É importante ressaltar que as cidades vizinhas, mais periféricas, também recebem moradores por vezes expulsos da capital pelo fenômeno da gentrificação, lembrando que a Companhia do Metrô fez diversas melhorias urbanísticas nas vias no entorno da futura linha e algumas ultrapassaram os limites da cidade, beneficiando a região metropolitana de São Paulo, mais ao leste.

Segundo Oliveira (2016, p. 17), foi exatamente nas décadas de 1970 e 1980 que a periferia se consolidou e a grande massa de trabalhadores buscou as regiões mais distantes para construir suas moradias, mesmo que de forma ilegal.

Ao comparar a coluna da população em 1970, com as de 1980 e 1991, podemos observar a seguir na tabela 1, um crescimento sensível nos distritos de Artur Alvim e Itaquera, regiões em que foram construídas habitações populares. Barra Funda, Santa Cecília, República, Sé, Tatuapé, Penha e Vila Matilde apresentaram aumento da população entre 1970 e 1980 para depois apresentar um declínio no censo de 1991.

Tabela 1: população nos anos de levantamento censitário
Município de São Paulo e Distritos Municipais – Linha 3-Vermelha anos: 1970, 1980 e 1991

Distritos do entorno da Linha Vermelha	População		
	1970	1980	1991
MSP	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

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

A tabela 1 mostra ainda, que apenas os distritos do Brás e Belém apresentaram queda na população durante este período, possivelmente resultado de vários fatores, tais como a migração das indústrias e o declínio da oferta de empregos nesta região.

Ainda sobre o aumento da população, a Figura 4 mostra o mapa gerado a partir do site do IBGE que possibilita visualizar a distribuição de domicílios nos distritos que compõem o entorno da via. Vale ressaltar o adensamento existente na região atendida pela Linha 3, principalmente na Região Leste, comprovando que a opção por este traçado levou a região ao crescimento a partir da construção da terceira linha do Metropolitano de São Paulo. Um menor adensamento de domicílios é encontrado no distrito da Barra Funda, setor onde havia várias indústrias, assim como em seus distritos vizinhos. A partir da década de 70 sofreu os efeitos da desindustrialização, o que gerou espaços vazios na paisagem urbana da região. 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.

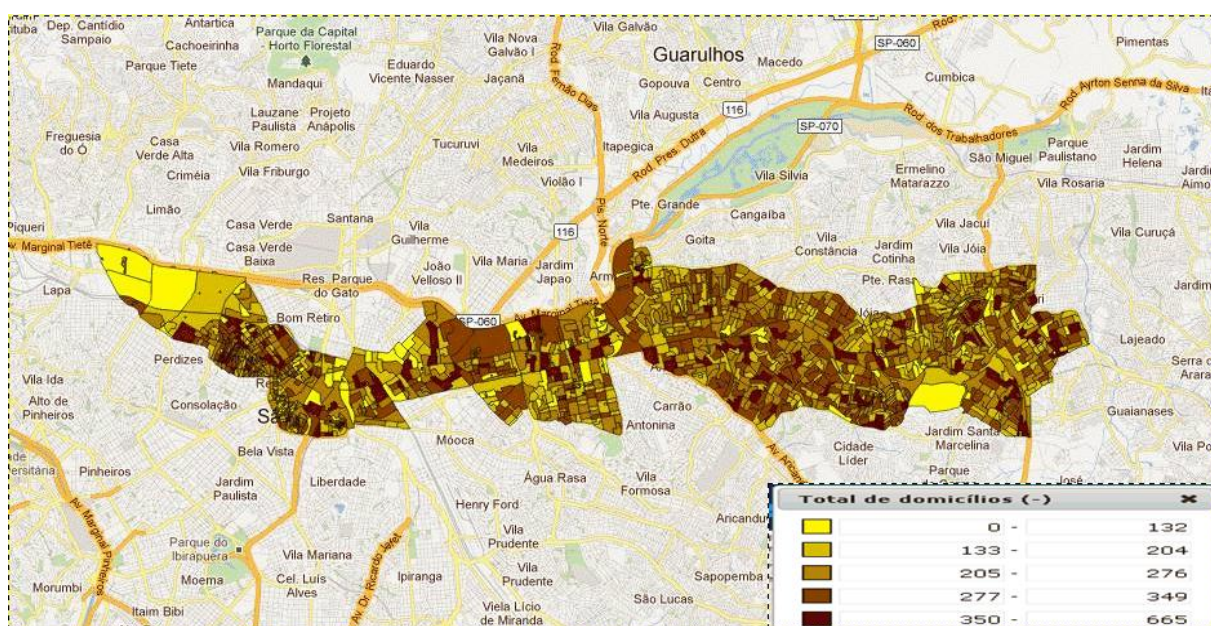


Figura 4: Distribuição de domicílios nos 11 distritos da Linha 3-Vermelha.

Fonte: IBGE, Censo 2010. Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/agsn/>

Assim, os dados mostram a relevância da Linha 3-Vermelha na revitalização urbana, impacto na vizinhança, mobilidade e desenvolvimento urbano dos distritos do seu entorno, não esquecendo que o crescimento rápido também trouxe problemas para uma boa parte da população, principalmente, dos extremos da região leste da capital.

A partir da definição do local e da concepção da Arena Corinthians em Itaquera para a Copa de Mundo de 2014, diversas obras viárias e adequações urbanas foram realizadas no distrito, entretanto neste estudo, a preocupação foi mostrar desenvolvimento a partir da chegada do Metrô e seus impactos nas questões urbanas.

CONCLUSÕES

Neste estudo buscou-se investigar o desenvolvimento urbano e revitalização urbana das zonas Leste e Oeste de São Paulo a partir da construção da Linha 3-Vermelha, que foram observados mais claramente no extremo leste da capital.

A partir do diagnóstico elaborado com a coleta de dados de pesquisas, publicações científicas e outras publicações que tratam da formação socioespacial dos distritos da cidade e sua relação com a Linha 3-Vermelha podemos verificar 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.

Um rápido adensamento populacional ocorreu na região mais ao leste da capital, no período da realização da obra e no início da operação comercial. Entretanto, o fenômeno chamado “gentrificação” também foi observado expandindo o tecido urbano para regiões ainda mais periféricas.

Após a conclusão deste estudo podemos considerar que a Linha-3 Vermelha trouxe desenvolvimento e mobilidade, inicialmente, para a região, entretanto a expansão demográfica desordenada dentro do modelo de urbanização da cidade de São Paulo acarretou problemas, principalmente para as populações menos favorecidas. A linha é, sem dúvida, um benefício para os distritos aos quais ela serve, mas alternativas para melhorar aspectos da mobilidade e de moradia devem ser rapidamente adotadas para beneficiar aos usuários e moradores do entorno da via, em especial às populações do extremo leste da Capital.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BÓGUS, L. M. M. (Re) Urbanização: por que e para quem? Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. “Tempos Metropolitanos”. São Paulo, 1998.

_____. “41 anos: 24 de abril – Aniversário da fundação” [CD-ROM]. São Paulo, 2009. Acesso em 11/04/2012.

LOBO, Renato. “A história da Radial Leste”. São Paulo: 2014. Disponível em: <<http://viatrolebus.com.br/2014/07/a-historia-da-radial-leste/>>. Acesso em 24/07/2017.

NIGRIELLO, Andreína. Conservar para desenvolver: estudo sobre o patrimônio urbano construído. 1987. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.

OLIVEIRA, F. V. “Urbanização e formação socioespacial da Zona Leste da cidade de São Paulo: aspectos históricos e forma urbana”. Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: USJT, nº 17, setembro-dezembro, 2016.

SANDEVILLE JUNIOR, Euler. “Arquitetura na cidade”. Paisagem e ambiente: ensaios. São Paulo, nº 31, P. 97 – 124, 2013.

SILVA, F. N.; PEREIRA, M. Modelos de ordenamento em confronto na área metropolitana de Lisboa. In: BÓGUS, L. M. M.; RIBEIRO, L. C. Q. (eds.). Cadernos MetrÓpole. São Paulo: Educ, nº 20, 2º sem., 2008.

VETTER, M. D. et al. “A apropriação dos benefícios das ações do Estado em áreas urbanas: seus determinantes e análise através de ecologia fatorial”. Espaços e debates. São Paulo, nº 4, ano 1, 1981.

ZANETTI, Valdir Zonta. “Planos e Projetos ausentes: desafios e perspectivas da requalificação das áreas centrais de São Paulo”. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 2005.