Artigo Compacto

A linha 5 – Lilás do metrô de São Paulo: Discurso e prática

The line 5 – Lilac of São Paulo's subway: meaning and practice

Caio Aguiar da Silva, Universidade Anhembi Morumbi (UAM), caioaguiarsilva@gmail.com
Fernanda F. D'Agostini, Universidade Anhembi Morumbi (UAM), fernanda.agostiini@anhembi.br

RESUMO

Ao longo dos anos, principalmente no fim do século XIX e início do século XX, a morfologia espacial de Santo Amaro foi marcada pelos trilhos e pelo desenho viário na mobilidade e acessibilidade urbanas. Dentro deste contexto, esta pesquisa de iniciação científica realizada em conjunto com o trabalho de conclusão de curso, aborda um quadro de análise do trecho elevado da Linha 5 – Lilás do Metrô de São Paulo, com o objetivo de contribuir com a compreensão de determinados fenômenos materializados e territorializados na cidade por meio da análise contextual histórica, sob a ótica da mobilidade urbana e da estrutura de transportes, para tanto utiliza-se da revisão bibliográfica para o mapeamento dos processos de desenvolvimento da área de estudo embasando a análise dos impactos da infraestrutura de transportes no território e suas consequências socioespaciais. Como resultado desta pesquisa verifica-se que o planejamento urbano em São Paulo, seja ele em sua retórica e/ou prática, consolidou em Santo Amaro – entre os séculos XX e XXI, um verdadeiro recorte da cidade capitalista, cercado por desigualdades, cicatrizes e segregação por meio de instrumentos que favorecem a territorialização dos interesses das classes dominantes tanto na cidade analisada, como na hegemonia global das cidades do capitalismo periférico.

Palavras-chave: Transportes, Infraestrutura urbana, Projetos urbanos.

ABSTRACT

Over the years, especially at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, the spatial morphology of Santo Amaro was marked by the tracks and road design in urban mobility and accessibility. Within this context, this scientific initiation research carried out together with the course conclusion work, addresses an analysis of the elevated stretch of Line 5 - Lilac of the São Paulo Subway, with the objective of contributing to the understanding of certain phenomena materialized and territorialized in the city through historical contextual analysis, from the perspective of urban mobility and transport structure, to do so, use the literature review to map the development processes of the study area, supporting the analysis of infrastructure impacts of transport in the territory and its socio-spatial consequences. As a result of this research, it appears that urban planning in São Paulo, whether in its rhetoric and/or practice, consolidated in Santo Amaro - between the 20th and 21st centuries, a true

Como citar:

SILVA, Caio A.; D'AGOSTINI, Fernanda F. A linha 5 – Lilás do metrô de São Paulo: Discurso e Prática. In: III SIMPÓSIO NACIONAL DE GESTÃO E ENGENHARIA URBANA: SINGEURB, 2021, Maceió. **Anais...** Porto Alegre: ANTAC, 2021. p. 448-454.
Disponível em: https://eventos.antac.org.br/index.php/singeurb/issue/view/14

cutout of the capitalist city, surrounded by inequalities, scars and segregation through instruments that favor the territorialization of the interests of the dominant classes both in the analyzed city and in the global hegemony of peripheral capitalism cities.

Keywords: *Transports, Urban infrastructure, Urban projects.*

1 INTRODUÇÃO

O cenário de objetos relacionados à estrutura elevada da Linha 5 – Lilás do Metrô de São Paulo e seus interlocutores serão abordados a partir da lógica da cidade capitalista traçada por um quadro de autores os quais são referência na abordagem tanto deste modelo de cidade, quanto do planejamento urbano das estruturas de mobilidade e acessibilidade. A historiografia dos trilhos, norteia-se, principalmente, a partir da análise da construção das infraestruturas de transporte e suas inter-relações com o recorte de estudo (Santo Amaro), a partir da segunda metade do século XX. São tratados nesta pesquisa os vetores: viário, bondes e metrô, sendo todos referentes à esfera dos deslocamentos e transportes na escala regional, esta que forma um dos elos mais importantes da estrutura urbana, tanto em São Paulo quanto do recorte de estudos. As estruturas de transporte comportam-se como as mais importantes ao tecido urbano (VILLAÇA, 2001) e, de maneira geral, são analisadas sob a ótica de que, quando se constrói uma ponte, além do suprimento da necessidade de transpor um rio, também se faz necessário compreender os desdobramentos no entorno de suas margens, conforme afirma a autora Cristiane Muniz (2005).

A produção da cidade no que se refere ao recorte de estudos, além da consideração dos vetores citados acima, assume, por consequência, seu caráter de localização, dadas as infraestruturas de transporte, portanto, a industrialização de áreas como o distrito de Jurubatuba (ao sul de Santo Amaro) é oriunda de um modelo de centralidade logística dada, a priori, pela ferrovia Sorocabana e posteriormente pela Avenida Marginal do Rio Pinheiros. Esta industrialização da área no contexto histórico dos meados do século XX produziu bairros periféricos ocupados por classes trabalhadoras, tais como Capão Redondo, Jardim São Luiz e Jardim Ângela, por exemplo, intensificando a expansão urbana (Ibidem, 2001). O contexto da área, dada a localização logística, ao longo dos anos atraiu um polo empresarial corporativo, principalmente da década de 1970 até os dias atuais, representado por obras como o Centro Empresarial de São Paulo, o Centro de Processamento de Dados do Banco do Brasil, entre outros conglomerados corporativos, este localizado no bairro da Granja Julieta, majoritariamente ocupado por prédios de escritórios e corporações (ZIONI, BERNARDINI, 2014).

2 OBJETIVOS DA PESQUISA

O objetivo desta pesquisa é contribuir à compreensão de determinados fenômenos materializados e territorializados na cidade por meio da análise contextual histórica, sob a ótica da mobilidade urbana e da estrutura de transportes. Ou seja, como as mesmas influenciam e são influenciadas pela práxis do planejamento urbano na cidade de São Paulo. O recorte de estudo definido comporta estas diversas relações, as quais são dadas a partir da "rugosidade do espaço", que se dá a partir das diversas relações sociais advindas de modelos de cidade guiados por interesses mercadológicos, hegemônicos, políticos e econômicos os quais São Paulo, uma genuína cidade do capitalismo periférico, se submeteu principalmente ao longo do século XX. Em linhas gerais, uma cidade dominada pelo planejamento rodoviário e imensa em extensão territorial, cuja desigualdade e segregação sociais podem ser observadas "à olho nu", as quais são constantemente produzidas e reproduzidas a partir dos interesses dominantes e da força do trabalho humano (HARVEY, 2005). O tamanho da cidade (em extensão territorial), de acordo com Milton Santos (2002), é diretamente proporcional à visibilidade e percepção das mazelas sociais da mesma, ou seja, quanto

mais vasta e populosa for a cidade, mais diferenciadas se tornam as atividades e a estrutura de classes dentro de seu tecido, este que ocupa uma vasta superfície (geográfica) entremeada de vazios.

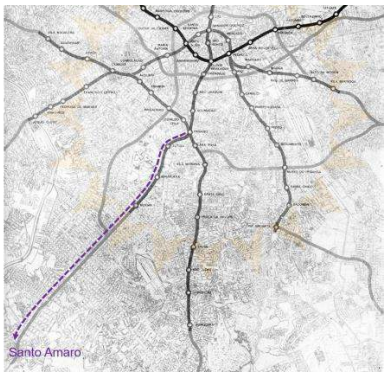
3 METODOLOGIA

Este trabalho procura, a partir da revisão bibliográfica de autores referenciais ao tema, contribuir com a compreensão de determinados fenômenos materializados e territorializados na cidade por meio da análise contextual histórica, sob a ótica da mobilidade urbana e da estrutura de transportes. Faz-se necessária a compreensão conceitual da cidade e de como agiram os ideais do planejamento ao longo dos recortes temporais estabelecidos. A análise espacial da área leva em conta o levantamento cartográfico destes planos e da morfologia local, além de iconografia para ilustrar determinados eventos ao longo do estudo, seguindo os princípios de que o espaço urbano e seus eventos derivam da superposição de um sítio social à um sítio natural (SANTOS, 1993).

4 DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA

Localizada na Zona Sul da cidade de São Paulo, ocupando majoritariamente os distritos de Santo Amaro, Campo Limpo e Capão Redondo, o trecho elevado da Linha 5 - Lilás representa, desde o "Anteprojeto para um Sistema de Transportes Rápidos", elaborado em 1956 por Francisco Prestes Maia (MUNIZ, 2005), a ligação de Santo Amaro tanto com os bairros periféricos adjacentes, quanto com os municípios da Região Metropolitana (Embu e Itapecerica da Serra). Porém o "projeto funcional da linha" deriva do Projeto HMD, de 1968 (Figura 1), o qual serviu de base para a implementação do Metrô de São Paulo. De 1968 até a publicação do Plano Integrado de Transportes Urbanos - PITU-2020 , a linha passou por diversas alterações em seu traçado (GABARRA, 2016). As obras do primeiro trecho da Linha 5, assim como as de modernização da Linha 9, contaram com estações projetadas pelo arquiteto Luiz Esteves, exceto pela estação Largo Treze da linha do trem (atual estação Santo Amaro), a qual foi assinada por João Walter Toscano (Ibidem, 2005). As estações da Linha 5 além do Rio Pinheiros, no trecho da estação Santo Amaro até a estação Capão Redondo e pátio Capão Redondo, concluídas em 2002, foram construídas a partir de técnicas construtivas industrializadas, com predominância de estruturas e fechamentos metálicos.

Figura 1 – Traçado do Projeto HMD e destaque para o eixo de Santo Amaro



Fonte: Acervo FAUUSP (1967); editado pelo autor

A Estação Engenheiro Jamil Sabino, atual estação Santo Amaro do Metrô (Figura 2), é uma ponte-estação que cruza o Rio Pinheiros, sendo esta a primeira ponte estaiada do Brasil, construída em 2002 (MAZARIM,

2011). De sua inauguração até 2019, o primeiro trecho da Linha 5 conectava-se apenas com o trem da CPTM da Linha 9 - Esmeralda, na estação Santo Amaro. A Linha 9, por sua vez, conecta-se à malha metroviária também pela estação Pinheiros, da Linha 4 - Amarela. Foi apenas após a conclusão do segundo trecho (subterrâneo) que a linha se ligou diretamente ao restante da malha metroviária da cidade, a partir das estações Santa Cruz (Linha 1 – Azul) e Chácara Klabin (Linha 2 – Verde). A opção pela via elevada da Linha 5, segue os mesmos princípios do Metrô como desenho urbano aplicados no Projeto HMD, visíveis na Linha 1 – Azul. De acordo com Muniz (2005, p.169):

> A arquitetura do sistema de metrô de São Paulo é bastante significativa em relação ao sítio em que se implanta, sobretudo por levar uma unidade funcional e espacial ao tecido fragmentado e pouco consolidado. Foi realizada para dar máxima expressão aos aspectos técnicos que estavam em vias de implantação, e ganhou importância no processo conduzido essencialmente por técnicos alemães, respaldada pelo papel que a arquitetura moderna brasileira já havia adquirido, inclusive internacionalmente.

Figura 2 – Estação Santo Amaro com obras de expansão de plataformas



Fonte: Metrô CPTM (2021)

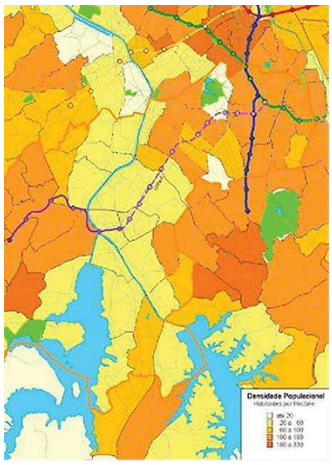
Conforme afirmado por Gabarra (2016), este trecho elevado conecta bairros periféricos distantes e populosos, cujas ligações viárias são escassas, porém a tecnologia de construção dos trilhos, "desconsiderada por décadas", surgiu como uma opção para este caso, sendo implantadas em áreas pobres da cidade, onde a desapropriação de terrenos outrora ocupados seria, em tese, mais simples que nas demais regiões, onde foi adotada a construção por túneis.

> Quando a linha adentra a região mais valorizada conformada entre os dois principais rios da cidade – Tietê e Pinheiros – é adotada via em subterrâneo e após a centralidade periférica representada pelo Largo Treze, centro da antiga municipalidade de Santo Amaro, [...] a linha passa por um longo trecho de zonas residenciais de baixa densidade populacional e construtiva [...] (Ibidem, 2016, p. 80).

A partir desta assertiva, o autor afirma que a situação do trecho elevado da Linha 5 é típico de uma região perimetral, esta do quadrante sudoeste da cidade, de modo a fazer com que os movimentos pendulares se potencializem e se alonguem, haja vista a concentração populacional nas periferias distantes e isoladas por esta faixa do centro onde concentram-se as principais atividades econômicas. O método construtivo desta linha é reflexo direto do padrão de ocupação destas áreas periféricas, uma vez que os terrenos são vistos como mais propícios à desocupação e construção por meio de via elevada. Concomitantemente, esta "menor

densidade" (Figura 3) faz com que as estações da Linha 5 localizem-se, principalmente, em cruzamentos estratégicos de avenidas perimetrais, de modo que a utilidade das mesmas seja potencializada. Ou seja, a localização das estações, neste trecho da Linha 5, deriva das condicionantes viárias, de modo que suas demandas de funcionamento sejam atendidas (Ibidem, 2016).

Figura 3 – Densidades populacionais ao redor da Linha 5 - Lilás



Fonte: GABARRA (2016); Apud. CMSP (2008, p. 28)

A partir de dois exemplares estratégicos desta linha, Muniz (2005, p. 241-243) indica duas condicionantes que atestam a reprodução do mesmo desenho de cidade, adotado 30 anos antes, no Projeto HMD. Ambas são referentes à estação Santo Amaro (trem e metrô) e sua relação com o tecido existente da região, a primeira, referente à ponte-estação, é de que a mesma não constitui uma passagem pública de transposição do Rio Pinheiros, funcionando apenas como área paga, assim como foi feito na estação Ponte Pequena (atual estação Armênia, da Linha 1 – Azul); e, a segunda, refere-se ao fato de que, ambas as estações, não promoveram a reorganização do tecido urbano "caótico" da área na qual se implantam. É coerente levantar a hipótese de que estas assertivas também cabem às demais estações da linha em via elevada, uma vez que os modelos se repetiram, praticamente em um molde industrial, ao longo de toda sua extensão. Sobre as demais intervenções adjacentes ao trecho elevado da linha, cabe inserir neste escopo as obras de canalização do córrego Morro do "S" e o alargamento da avenida Carlos Caldeira Filho (do eixo da Estrada de Itapecerica), obras as quais seguem o mesmo padrão de ocupação de leitos de rio por viário observados no Plano de Avenidas e no Plano de Melhoramentos, de 1930 e 1949, respectivamente (Ibidem, 2005; ANELLI, 2007). Atualmente, a Linha 5 – Lilás é operada pela Via Mobilidade, do consórcio CCR e Grupo Ruas, esta, que, historicamente, controla a maioria dos transportes viários da região do recorte de estudos, e de 42% do mercado de ônibus da cidade, tais como as viações: Via Sudeste, Metrópole Paulista e Campo Belo (CEM, 2019).

A conjuntura social, política e econômica do país no período referente à Redemocratização e à abertura de mercado, aos moldes do neoliberalismo, ao longo dos anos 1990, culminou em movimentos institucionais dos transportes urbanos, tomando como exemplo a transferência da capitalização da esfera municipal para a estadual no Metrô de São Paulo (MOURA, 2016). A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM e o Metrô de São Paulo, juntos às demais companhias de transportes ligadas à Secretaria de Transportes Metropolitanos, a partir destas conjunturas, elaboraram, em sua expressão máxima, o Plano Integrado de Transportes Urbanos - PITU-2020, cuja aplicação prática na cidade teve, como símbolos, os exemplos das

obras de modernização da Linha C (atual Linha 9 – Esmeralda, da CPTM) e da Linha G (atual Linha 5 – Lilás, do Metrô/ Via Mobilidade), ambas possuindo como palco principal a região de Santo Amaro, na Zona Sul de São Paulo. Este complexo plano atuou sobre escalas aquém da urbana, em primazia do contexto regional-metropolitano, e também da priorização dos empreendimentos privados (Ibidem, 2016). Em suma, é coerente afirmar que o trecho elevado da Linha 5 – Lilás, segue preceitos de um planejamento distante da realidade para a qual ele é concebido, tanto temporal, quanto administrativamente, uma vez que se trata de uma esfera maior do poder público que não a municipal. As inovadoras e contemporâneas estações da Linha 5 escondem, por baixo de seus fechamentos, trilhos que repousam sobre um modelo de cidade antiquado e incoerente com a realidade na qual se implantam, a partir de concepções técnicas, funcionais, ambientais e sociais totalmente questionáveis acerca de suas intenções, estratégias e interesses.

5 CONCLUSÕES

Assim como a estruturação dos trilhos na cidade de São Paulo como um todo, compreende-se que as redes de mobilidade e planejamento em Santo Amaro seguiram este contexto, porém, como um segmento, possui suas particularidades dadas pelas relações do território. Estas condicionantes e o conhecimento das mesmas, a partir da história recente, permitem ponderar hipóteses acerca da fenomenologia dos eventos e como os mesmos se deram no território e podem seguir em materializações futuras, considerando os contextos atuais. Acima de tudo, é importante retomar a cidade para a concepção da arquitetura e da escala humana, a fim de construir cenários sociais e ambientalmente sustentáveis, de maneira a, além de contribuir para o escopo da disciplina de planejamento urbano, potencializar o desenvolvimento da cidade com um viés inclusivo, justo e democrático.

É necessário, portanto, retomar a concepção das estruturas de transporte da cidade para o ofício da arquitetura e do urbanismo, tanto no que se refere aos profissionais da área, quanto aos diversos segmentos da sociedade civil, atribuindo suas devidas participações na concepção e construção da cidade, a partir de inovação, educação, cultura, acessibilidade, inclusão social e digital, abastecimento, saúde, esporte, lazer, etc.. A práxis do planejamento urbano abordada nesta pesquisa, necessita ser superada, de modo que novos horizontes sejam traçados, a partir da democracia, da justiça social e da frenagem e redução dos impactos ambientais entre ambiente natural e construído, a partir de novos projetos voltados à escala humana a partir de novas compreensões acerca do planejamento a partir da historiografia, encarando e materializando a cidade como um tecido diverso e plural a partir de seus fenômenos, interfaces e relações entre atores e agentes.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus familiares e amigos, os quais foram base e apoio para meu desenvolvimento neste trabalho, assim como a minha orientadora, cuja presença e motivação dadas se fizeram indispensáveis no amadurecimento deste trabalho.

REFERÊNCIAS

ANELLI, Renato. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/ perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. Vitruvius, 2007. Disponível em: < https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259Anteprojeto> . Acesso em 19 set. 2020.

BERARDI, M. H. P.. História dos Bairros de São Paulo: Santo Amaro. Prefeitura Municipal – Secretaria de Educação e Cultura. São Paulo, 1981.

CEM CENTRO DE ESTUDOS DA METRÓPOLE. Mercado dos Ônibus Coletivos em São Paulo. CEPID; FAPESP. São Paulo, 2019. Disponível em: < https://centrodametropole.fflch.usp.br/pt-br >. Acesso em 18 mai. 2021.

GABARRA, Murilo. Industrialização e Padronização Para Expansão do Metrô em São Paulo. Tese de Mestrado, FAUUSP. São Paulo, 2016.

HARVEY, David. Produção Capitalista do Espaço. Annablume. São Paulo, 2005.

MAZARIM, D. M.. Histórico das Pontes Estaiadas e sua Aplicação no Brasil. Tese de Mestrado, Escola Politécnica da USP. São Paulo, 2011.

MOURA, G. J. C.. Diferenças entre a retórica e a prática na implantação do Metrô de São Paulo. Tese de Doutorado, FAUUSP. São Paulo, 2016.

MUNIZ, Cristiane. A cidade e os trilhos: o metrô de São Paulo como desenho urbano. Tese de Mestrado, FAUUSP. São Paulo, 2005.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. Hucitec. São Paulo, 2002.

_____. A Urbanização Brasileira. Hucitec. São Paulo, 1993.

VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-urbano no Brasil. Studio Nobel. São Paulo, 2001.

ZIONI, Silvana; BERNARDINI, S. P.. Mobilidade de Produção na Metrópole. Artigo publicado na Revista USP n. 102. São Paulo, 2014. Disponível em: < http://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/97621 >. Acesso em 16 out. 2019.