

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO  
ESCOLA DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**Flaviane Quitonio Mariano**

**“O Metrô e a Metrópole”:  
transformações e expansão urbana da Zona Leste com a  
implantação da linha de metrô  
(1979-1988)**

Guarulhos  
2018

**Flaviane Quitonio Mariano**

**“O Metrô e a MetrÓpole”:  
transformações e expansão urbana da Zona Leste com a  
implantação da linha de metrô  
(1979-1988)**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à Universidade Federal de  
São Paulo como requisito parcial para  
obtenção do título de Bacharel em História

Orientação: Prof. Dr. Fernando Atique

Guarulhos

2018

MARIANO, Flaviane Quitonio.

“O metrô e a metrópole”: transformações e expansão urbana da Zona Leste com a implantação da linha de metrô (1979-1988) / Flaviane Quitonio Mariano. – 2018. 58 f.

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em História) – Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Guarulhos, 2018.

Orientação: Fernando Atique.

1. História do Transporte. 2. Planejamento Urbano. 3. Urbanização. I. Prof. Dr. Fernando Atique. II. “O metrô e a metrópole”: transformações e expansão urbana da Zona Leste com a implantação da linha de metrô (1979-1988).

**Flaviane Quitonio Mariano**

Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_\_

---

Prof. Dr. Fernando Atique  
Universidade Federal de São Paulo

---

Prof. Dr. Janes Jorge  
Universidade Federal de São Paulo

---

Profa. Dra. Luciana Massami Inoue  
Superintendência do Patrimônio da União em São Paulo

## **Agradecimentos**

Ao meu orientador Professor Fernando Atique, por despertar a curiosidade e o interesse de pensar a cidade em suas mais diversas formas, tempos e processos. Por inspirar a busca pelo conhecimento histórico e sempre estimular o pensamento crítico. Pela paciência e compreensão, pelo incentivo e pelas correções, por todo apoio sem o qual este trabalho não seria possível.

Ao grupo de estudos Cidade, Arquitetura e Preservação em Perspectiva Histórica, à contribuição pelas discussões e apoio às pesquisas, em especial à Carlos Thaniel Moura por sua generosidade e carinho para comigo sempre.

Aos meus queridos amigos Alan Faustino, Aline Medeiros, Aline Rodrigues, Cibele dos Santos, Fernando Costa, James Bispo, Lilian Souza, Marcelo Tanami, Raphael Augusto e Yara Mendes, pelo companheirismo ao longo de toda a graduação, por compartilharem comigo toda dificuldade de conciliar o trabalho com a Universidade. Por todos momentos que passamos juntos, das alegrias e das risadas, das longas viagens para chegar ao campus sempre regada a confidências e desabafos.

Aos meus companheiros de trabalho na Companhia do Metropolitano de São Paulo, que lutam arduamente para garantir transporte a milhões de pessoas diariamente. Por todo aprendizado profissional e pessoal neste grande desafio diário.

À toda equipe da Biblioteca Neli Siqueira, pelo suporte nas pesquisas. Pela convivência e pela amizade.

Aos meus pais, Jorge e Cláudia, por acreditar e não desistir dos meus sonhos quando nem eu mais acreditava.

Ao meu melhor amigo, meu querido Igor, meu grande companheiro. Por todo amor e carinho que me trouxeram até aqui.



## Resumo

A infraestruturação da cidade de São Paulo se deu de forma desigual, comparando-se seu centro com suas regiões periféricas. Na transformação dos bairros da zona leste em periferia consolidada, os meios de transportes constituíram fator determinante. Assim, esta monografia investiga como a instalação da linha do Metropolitano, em especial da chamada Leste-Oeste ou Linha 3 Vermelha, pode ter contribuído para a transformação da paisagem, da sociedade e da urbanização que se verificava em tal porção da cidade de São Paulo, entre as décadas de 1970 e 1980.

**Palavra-chave:** Zona Leste; São Paulo; Metrô; Linha Leste-Oeste; Transporte Público.

## **Abstract**

The infrastructure of the city of São Paulo occurred unevenly, comparing its center with its peripheral regions. In the transformation of the neighborhoods of the eastern zone into consolidated periphery the means of transport constituted a determining factor. Thus, this monograph investigates how the installation of the Metropolitan line, especially the so-called East-West or Red Line 3, may have contributed to the transformation of the landscape, society and urbanization that occurred in such a portion of the city of São Paulo, between the decades of 1970 and 1980.

**Keyword:** East Zone; Sao Paulo; Subway; East-West Line; Public transportation.



## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CMTC	Companhia Municipal de Transportes Coletivos
COGEP	Coordenadoria Geral de Planejamento da Prefeitura Municipal de São Paulo
COHAB	Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CVP	Companhia Viação Paulista
EMTU	Empresa Municipal de Transportes Urbanos
EMURB	Empresa Municipal de Urbanização
FEPASA	Ferrovias Paulistas S.A.
GEM	Grupo Executivo Metropolitano
GEP	Grupo Executivo de Planejamento
HMD	Consórcio Hotchief-Deconsult & Montreal
METRÔ	Companhia do Metropolitano de São Paulo
PUB	Plano Urbanístico Básico
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
ZML	Zona Metrô Leste

## Sumário

<b>Introdução</b>	<b>11</b>
<b>Capítulo 1. O transporte entre trilhos e pneus</b>	<b>15</b>
<b>Capítulo 2. A Linha Leste-Oeste e a ZML</b>	<b>33</b>
<b>Capítulo 3. A (re-)formação da Zona Leste</b>	<b>46</b>
<b>Considerações Finais</b>	<b>54</b>
<b>Referências Bibliográficas</b>	<b>56</b>

## Introdução

*“A lógica da sociedade não é igual à soma dos indivíduos”*

*Émile Durkheim*

Quem poderia imaginar que a pequena Vila de São Paulo de Piratininga se transformaria em uma grande metrópole com mais de doze milhões de habitantes? Desde a sua fundação, sabemos, São Paulo foi formada por diversos povos e forças. Evocam-se, primeiro, os índios, depois os jesuítas. Apontam, muitos historiadores, para os portugueses, depois, bandeirantes e, outros, também para os africanos escravizados. Nos últimos séculos fala-se dos imigrantes europeus e dos migrantes nordestinos. São Paulo é uma cidade constituída por pessoas e, portanto, diversa. São as pessoas que constroem a cidade, são elas que produzem riquezas. No entanto, a cidade não parece ser pensada e construída para essas pessoas.

Apesar de seus quase 500 anos de existência, foi a partir da virada do século XIX para o XX que ocorreu o processo de crescimento vertiginoso da cidade de São Paulo. Em 1872, a cidade contava com 31.385 moradores; em 1950, alcançou a cifra de 2.151.313.<sup>1</sup> Esta população toda, fruto, em grande medida de ações imigrantistas, impôs ações voltadas à circulação de mercadorias, produtos industriais e pessoas. O deslocamento se fazia, mas nunca de forma que se julgava ideal.

Desta forma, no começo dos anos 1970, a cidade já não podia escoar produtos e nem promover deslocamentos apenas por meio do sistema radioconcêntrico de vias, o qual era servido por ônibus e trólebus, além de veículos particulares. O processo de desenvolvimento industrial acelerado, verificado entre 1945 e 1964, exigiu investimentos de grande porte.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Cf. [http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/htmls/7\\_populacao\\_recenseada\\_1950\\_10552.html](http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/htmls/7_populacao_recenseada_1950_10552.html). Acesso 08 de junho de 2018.

<sup>2</sup> MELLO, João Manoel Cardoso de; NOVAIS, Fernando. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: SCHWARCZ, Lília Moritz. **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Companhia Das Letras, 1998.

Como meio de transporte de massa eficiente, o transporte rápido sobre trilhos, comumente chamado de metrô, se apresentava como um importante investimento para a cidade. O metrô não era apenas uma opção de desafogar o trânsito caótico. À sua imagem estava também impregnada a ideia de modernidade, avanço e tecnologia. No entanto, a construção de um sistema metroviário não era unanimidade<sup>3</sup> e ocorreu tardiamente na capital paulista se comparado a outras grandes metrópoles, como por exemplo, Nova York que possui metrô desde 1904, ou Buenos Aires, onde o sistema de metrô começou a operar em 1913.

Na realidade brasileira, contudo, a ideia de metrô nunca tinha sido instalada, a despeito dos trens suburbanos que no Rio de Janeiro já remontavam a várias décadas, e em São Paulo, onde estavam sendo verificados um transporte sobre trilhos, que eram eletrificados e transformadas em trens de passageiros em movimento pendular, bairros periféricos. Apenas em 24 de abril de 1968 foi fundada a Companhia do Metropolitano de São Paulo com o objetivo de constituir um sistema que se integrasse aos demais modais e dinamizasse a mobilidade urbana da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), celeiro de grande parte da força de trabalho da capital. Apesar do forte discurso de desenvolvimento, a construção do metrô paulistano passou por diversos problemas que envolviam desde falta de verba até reclamações de transtornos causados pelas obras.

O metrô, assim como a maioria das redes de serviços, foi instalado de maneira a beneficiar, primeiramente, o centro da cidade e as áreas que gravitavam ao seu redor, chamadas, hoje, de bairros centrais. Os bairros da capital com grande densidade demográfica e, conseqüentemente, com grande número de trabalhadores ficou em descompasso com as obras que instalavam o transporte de massas.<sup>4</sup> E, nesse sentido, também o próprio termo *periferia* assume conotação de marginalidade. Ou seja: colocando as pessoas “às margens” da sociedade, privando-as do acesso à saúde, educação, transporte, cultura e lazer.

---

<sup>3</sup> A tese de doutorado “Metrópole sem metrô” de Marco Aurélio Lagonegro sobre o “ante-projeto de metrô em São Paulo” será abordada no final do primeiro capítulo.

<sup>4</sup> O primeiro trecho do metrô foi construído entre Jabaquara e Vila Mariana, avançando sempre em direção ao centro. O começo da operação comercial do Metrô foi em 1975. No entanto, a Linha Leste-Oeste, cuja demanda de usuários já era muito maior do que a da Linha Norte-Sul, só tem estações entregues a partir de 1979, sendo totalmente finalizada apenas em 1988.

Durante as primeiras décadas do século XX, os bairros da porção leste de São Paulo passaram por diversas transformações devido às migrações que aumentaram o contingente populacional e ao uso e ocupação do solo de forma irregular. As camadas mais pobres da população mudaram-se para as regiões mais distantes pela possibilidade de ter a casa própria, sobretudo mediante autoconstrução. A paisagem circundante da cidade alterou-se de área rural para cenários densamente povoados, sem a chegada do planejamento, ou da regulação estatal.<sup>5</sup>

Para a implementação da Linha Leste-Oeste criou-se o grupo de trabalho ZML - Zona Metrô Leste, cujos projetos incluíram o estabelecimento de diretrizes de acessibilidade da Zona Leste às estações do metrô e de critérios gerais de organização e integração do transporte coletivo, além de um plano operacional preliminar para integração dos transportes da Zona Leste.<sup>6</sup> Liderada pela COGEP – Coordenadoria Geral de Planejamento -, compunham a ZML a Companhia do Metropolitano de São Paulo, a EMURB – Empresa Municipal de Urbanização -, a Secretaria de Vias Públicas e outros órgãos ligados à prefeitura da capital do Estado.

Das principais obras realizadas pela ZML, destacam-se a extensão da Radial Leste, construção de viadutos e passarelas, construção de terminais de ônibus nas estações do trecho e implantação de novas linhas que interligassem os bairros ao metrô. Uma das mais importantes e significativas parceiras da ZML ocorreu com a COHAB-SP - Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo -, que era a responsável pela construção dos conjuntos habitacionais de Itaquera.

A especulação imobiliária e o aumento no custo de vida, fez com que cada vez mais as pessoas se mudassem para regiões distantes do centro em busca de moradia, aumentando a periferização da cidade e levando à conurbação com os municípios próximos, dando origem a uma macrozona urbanizada. Entretanto, os postos de trabalho continuaram concentrados, em grande medida, no centro da capital paulistana, ou mesmo nas regiões lindeiras, forçando a passagem pelo centro para posterior deslocamento até o destino final. Isto gerou

---

<sup>5</sup> LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia urbana**. 1968. 2v. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro, [Rio Claro, SP].

<sup>6</sup> COGEP/PMSP, RF-004/77 **Zona Metrô Leste. Projetos da ET-GT**. 02/76.

uma saturação diária dos transportes nos horários chamados de “pico”, em que havia um grande fluxo de pessoas que se dirigiam em movimentos pendulares.

Muitos autores constataam a discrepância que há na distribuição de empregos e moradias na Região Metropolitana de São Paulo;<sup>7</sup> assim, o campo de análise é imenso. Envolve pesquisas das mais diversas áreas, com abordagens sob os mais diversos ângulos. Na limitação deste estudo, foi possível perceber a necessidade do intercâmbio entre ideias e disciplinas.

A História não aponta para o futuro. Mas a compreensão do presente nos ajuda a entender melhor o passado e vice-versa. Para Marc Bloch, a história não é a ciência do passado, nem a ciência dos homens. A História é o estudo da ação dos homens no tempo.<sup>8</sup> Tendo a história como problema – noção inaugurada por Bloch - pretendemos refletir acerca da conjectura de formação socioespacial da Zona Leste e se ocorre um processo de requalificação urbana com a implantação da linha de metrô.

Com o objetivo de pensar a lógica da formação da Zona Leste de São Paulo e suas especificidades, no primeiro capítulo nos debruçamos sobre a evolução dos transportes atrelada ao crescimento da cidade, quais escolhas foram feitas e de que forma elas beneficiaram algumas formas de transporte coletivo em detrimento de outras.

O segundo capítulo trata, especificamente, da Linha Leste-Oeste do Metrô, atualmente nomeada de Linha 3 – Vermelha; seu projeto de implementação e a constituição da ZML - Zona Metrô Leste.

Já no terceiro e último capítulo, nos preocupamos em pensar a formação socioespacial da região da Zona Leste antes e durante a construção da linha de metrô, e seus desdobramentos para a região leste da cidade e da RMSP – Região Metropolitana de São Paulo.

Com isto, esperamos poder clarear capítulos da história da urbanização paulistana, abordando o deslocamento de seus habitantes no fim do século XX.

---

<sup>7</sup> BONDUKI, Nabil. **Origens da Habitação Social no Brasil**. 2004. 4ª ed. São Paulo: Estação Liberdade.

<sup>8</sup> BLOCH, Marc Léopold Benjamim. **Apologia da História: Ou o ofício de historiador**. 2001. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001. p. 52 e 55.

## Capítulo 1

### O transporte entre trilhos e pneus

*“Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia [...] era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.” (Hobsbawm, 1977. p.72).*

#### Trilhos no mundo

Enquanto em São Paulo a primeira ferrovia só foi construída após 1860,<sup>9</sup> na Europa e nos Estados Unidos um caminho de trilhos já estava delineado em meados do século XIX.

Na Europa, curiosamente, desde o século XVI utilizavam-se vagões de ferro impulsionados por animais ou pela própria força humana em regiões mineradoras. Com o desenvolvimento da máquina a vapor, no século XVIII, na Inglaterra, foram realizadas diversas tentativas de se construir um veículo sobre rodas de ferro. A primeira locomotiva a vapor começou a funcionar entre 1822/1825 e ligava uma mina de Darlington ao porto de Stockton. Em 1832, a primeira locomotiva para transporte de cargas e passageiros realizou viagem de Liverpool a Manchester.<sup>10</sup>

Quadro 1 - Quantidade de trilhos por km em 1850 (linhas férreas em atividade)	
Estados Unidos	10.000 km
Inglaterra	9.800 km
Alemanha	5.800 km
França	2.200 km

Fonte: Stefani, 2007, p.31.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> A São Paulo Railway – SPR inaugurada em 1867 foi a primeira ferrovia construída em São Paulo e a segunda no Brasil. Cf. SANTOS, Cecília Rodrigues dos; LAGE, Claudia; SECCO, Gustavo. São Paulo Railway 150 anos. Patrimônio industrial ferroviário ameaçado. *Arquitextos*, São Paulo, ano 17, n. 201.05, Vitruvius, fev. 2017 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6435>>. Acesso em 08 de junho de 2018.

<sup>10</sup> Cf. <http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm>. Acesso 07 de junho de 2018.

<sup>11</sup> STEFANI, Celia Regina Baidar. “O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos”. São Paulo, 2007. p. 31.

O quadro 1, reproduzido aqui, mostra como a construção de ferrovias foi geradora de mudanças significativas na paisagem e nos modos de vida. Isto significou para os países que primeiramente se industrializaram, em especial para a Inglaterra, uma excelente possibilidade de ganhos em atividades comerciais e financeiras, principalmente pelas garantias outorgadas pelos governantes desses países em contratos de construção e exploração das ferrovias mundo afora, também.<sup>12</sup>

### **Café e Trilhos**

Após o declínio da produção de ouro na região das Minas Gerais, o açúcar voltou a ocupar, por certo tempo, o papel principal na agroexportação internacional. Contudo, seu preço caiu durante o século XIX devido à produção de açúcar a partir da beterraba nos Estados Unidos e, também, pela repressão exercida pela Inglaterra ao Brasil para impor um fim ao tráfico negreiro. A produção de açúcar era expressiva em regiões agrárias mais antigas como Bahia e Maranhão. E quando chega ao Sudeste, forma o “quadrilátero do açúcar” em São Paulo (Mogi-Guaçu, Jundiaí, Porto Feliz e Sorocaba).<sup>13</sup>

Mas outro produto ganhou notoriedade nos mercados internacionais. Durante o século XVIII e começo do século XIX, o café se tornou um hábito dos operários nas fábricas inglesas como estimulante para a longa e extenuante jornada de trabalho.<sup>14</sup> Posteriormente, se disseminou entre a elite europeia e passou a ser apreciado também em casas de café que se tornaram pontos de encontro sofisticados.<sup>15</sup>

A produção de café foi estimulada na América e na Ásia para atender à demanda do mercado consumidor europeu, em especial, de trabalhadores, que eram instados ao consumo do estimulante, de maneira a garantir maiores índices de produtividade fabril. No Brasil, as primeiras sementes da rubiácea chegaram por volta de 1720 e espalharam-se por várias regiões em poucos anos, como

---

<sup>12</sup>Ibidem, p. 32.

<sup>13</sup> PRADO JÚNIOR, Caio. “Formação do Brasil Contemporâneo”. São Paulo: Brasiliense, 1983.

<sup>14</sup> SINGER, Ben. “Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo”. In: CHARNEY, L.; SCHWARTZ, V. *O cinema e a invenção da vida moderna*. S. P.: Cosac Naify, 2001.

<sup>15</sup> SIMMEL, Georg. “A metrópole e a vida mental” In: Velho, Otavio (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Zahar, 1979.



Ceará, Alagoas e Bahia. No Rio de Janeiro a primeira safra de café data de 1820, praticamente vinte anos depois do começo de seu plantio em larga escala na região. Do Rio, o café seguiu pelo Vale do Paraíba, alcançando as cidades de Areias, Pindamonhangaba, Taubaté e Jacareí, cuja produção era obtida através do trabalho escravo.

Em 1840, o café brasileiro já representava 20% do consumo mundial. A princípio, o transporte era realizado por escravos ou em lombos de burros. Mas a produção em larga escala demandava um meio de transporte mais massificado. Enfim, a construção de uma rede ferroviária despertou o interesse imperial.

### **A Ferrovia em São Paulo**

Devido ao comprometimento financeiro do Império pela dívida externa causada pela emancipação do Brasil e pela Guerra do Paraguai, os recursos para construção de estradas de ferro teriam que vir da iniciativa privada, via concessões.<sup>16</sup> Por isso, diversas garantias foram concedidas para as companhias interessadas.

Em 1835, durante a primeira regência, em princípio, alguns benefícios são concedidos para incentivar a construção das estradas de ferro, com o intuito de interligar o Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Conquanto, somente em 1852, com a edição de nova lei geral em que se permitia a construção total ou parcial de um caminho de ferro com uma série de vantagens e garantias que os futuros empreendedores são atraídos.

Dentre esses privilégios assegurados pelo Império, devemos destacar:

- Direito à desapropriação dos terrenos necessários à construção da estrada;
- Isenção de impostos de importação de todo material, máquinas e objetos destinados à construção;
- Privilégio de uso numa área que abrangia cinco léguas de cada lado da estrada;

---

<sup>16</sup> PRADO JUNIOR, Caio. **A cidade de São Paulo**: geografia e história. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

- Direito de exploração de todo minério de ferro assim como de toda madeira que se encontrasse nessa linha de privilégio e direito de obter terras devolutas em termos mais favoráveis do que os normalmente permitido por lei.<sup>17</sup>

Para Stefani, a concessão mais importante foi, no entanto, a garantia de retorno anual de 5% do capital aplicado em forma de juros pagos em ouro pelo Governo Federal. Em algumas províncias, estabeleceu-se um juro complementar de 2%. E se o lucro da companhia ultrapasse os 8 ou 9%, metade deste montante retornaria ao governo.<sup>18</sup>

E foi por causa dessas concessões que João Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, tentou diversas vezes conseguir recursos para empreendimentos ferroviários em São Paulo. Como o valor de investimento para a área de serra era muito alto, seus pedidos junto ao Tesouro Nacional foram negados. Mas o Barão de Mauá encontrou suporte financeiro no capital inglês.

Em 1860 começou a ser construída a primeira estrada de ferro em São Paulo, a São Paulo Railway. Finalizada sete anos depois, ela deu início a uma malha ferroviária que se estendia em todas as direções do Estado, tanto em áreas já exploradas quanto em novas frentes abertas pelos produtores de café.

A concessão recebida pelo Barão de Mauá dava-lhe o direito à construção e exploração da ferrovia pelo prazo de 90 anos. Ele associou-se à empresa inglesa *The Railway Company*, que originou o nome *The São Paulo Railway* à estrada de ferro Santos-Jundiaí, cuja principal função era o escoamento da produção de café.<sup>19</sup>

### **A expansão do centro e o sistema de bondes**

A partir de 1870 muitos fazendeiros do café fixaram residência na capital da Província de São Paulo, de maneira que pudessem articularem-se entre o porto, em Santos, e as *plantations*, no interior. Inegavelmente, a ferrovia trouxe

---

<sup>17</sup> STEFANI, Celia Regina Baider, op. cit., p. 36.

<sup>18</sup> Idem, ibidem.

<sup>19</sup> Cf. <http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm>. Acesso 07 de junho de 2018.

facilidades, e permitiu um incremento da produção industrial, bem como a concentração de serviços e comércios que impulsionou o crescimento da mancha urbana. O antigo e pequeno “centro”, conhecido como “Triângulo”, já não dava conta, e as antigas chácaras do entorno da cidade se tornaram loteamentos. Desses loteamentos surgiram bairros como Santa Ifigênia,<sup>20</sup> Campos Elíseos,<sup>21</sup> Vila Mariana, Ibirapuera, Pari, dentre outros.



Fig. 1 - Colocação de trilhos de bondes na Rua Direita com Rua São Bento, em 1900.

Fonte: Casa da Imagem, Prefeitura de São Paulo.

Regiões como Brás, Mooca e Belém receberam muitas indústrias e em seu entorno foram construídas as primeiras vilas operárias. Nestas vilas, as casas eram de construções mais simples e seus moradores que trabalhavam nas fábricas eram quase todos imigrantes.

O processo de urbanização e industrialização na capital paulista começa, também, a evidenciar a diferenciação social, seja na formação de novos bairros junto à área urbana mais centralizada, quanto nos

---

<sup>20</sup> LIMA, Vanessa Alves de. **Experiências da Urbanização em Santa Ifigênia: habitação, sanitário e salubridade.** Monografia de conclusão de curso. Guarulhos: Universidade Federal de São Paulo, 2014.

<sup>21</sup> MORAES, Luís Fernando Simões. **Usos, costumes e disciplina espacial nos Campos Elíseos Paulistano.** Monografia de conclusão de curso. Guarulhos: Universidade Federal de São Paulo, 2014.

prolongamentos nas diferentes regiões da cidade. De um lado, vão surgindo os bairros “jardins”, no entorno da região da Avenida Paulista, que juntamente com a região de Higienópolis e Campos Elíseos vão instalar os membros da oligarquia cafeeira e industrial, servidos por uma extensa rede de bondes que interligava a região central da cidade, além dos primeiros automóveis importados, símbolo de prestígio e poder. De outro, os bairros periféricos, formados no entorno das indústrias, ao longo dos eixos ferroviários da Santos-Jundiaí, e mais tarde, da Sorocabana e da Central do Brasil e que vão abrigar os trabalhadores assalariados e suas famílias.<sup>22</sup>

Os primeiros bondes puxados por animais circulam na cidade a partir de 1872 pela Companhia Carris de Ferro de São Paulo. Em 1900 foi criada a Companhia Viação Paulista - CVP, que unificou as linhas de bondes, eletrificou-as e as tornou com frequência mais regular. Em 1901, a *São Paulo Tramway, Light and Power* arrematou a Companhia Viação Paulista em um leilão. O prefeito Antonio da Silva Prado, em 17 de julho de 1901, assinou contrato de concessão à Light com o privilégio exclusivo de 40 anos “para o transporte de passageiros e cargas, por meio de bondes de tração elétrica, nas ruas da cidade e subúrbios, servidos então ou futuramente por suas linhas, com direito de preferência em igualdade de condições sobre outros concorrentes para o assentamento de linhas novas”<sup>23</sup>.

A Light viu seu monopólio ameaçado em meados da década de 1910. O congelamento da tarifa dos bondes fez com que seu sistema entrasse em decadência. A precariedade do serviço gerou grande insatisfação à população. Como podemos ler, em publicação especializada na história da energia em São Paulo:

Eventualmente, o ritmo no crescimento da cidade e da Companhia não caminharam *pari passu*. A Light estava atenta ao problema, mas algumas vezes o seu potencial de energia não era suficiente para o atendimento das necessidades.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> STEFANI, Celia Regina Baider, op. cit., p. 43-4.

<sup>23</sup> HISTÓRIA & ENERGIA, 3: “O metrô da Light”. São Paulo. Departamento de Patrimônio Histórico/Eletropaulo, 1986. p. 13.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 46.

Esta imagem de falta de “capacidade” da Light em solucionar o problema, deve ser lida à luz do *laissez-faire*, que imperava à época. Visando grandes lucros, a companhia fazia o mínimo para atender à demanda crescente, de fato.



Fig. 2 - Largo São Bento com a Rua Direita, nos anos 1920

Fonte: Casa da Imagem, Prefeitura de São Paulo.

Com a crise energética de 1925,<sup>25</sup> entraram em circulação os primeiros ônibus movidos à gasolina. A Light se viu obrigada a importar seus próprios *autobuses*. Com o aumento da demanda de energia e de transportes, paralelamente à fixação das tarifas, a Companhia foi pressionada por seus acionistas a desenvolver uma estratégia que lhe permitisse o aumento da tarifa e um projeto para consolidar sua posição monopolista no setor dos transportes coletivos. É importante lembrar que neste período a *Brazilian Traction Light and Power Company* também operava os serviços de iluminação e energia, telefones e a Companhia de Gás, que não sofriam as mesmas restrições tarifárias.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> HISTÓRIA & ENERGIA, 3: “O metrô da Light”. “A grande seca de 1924-25 acentuou a situação de carência de energia e levou ao racionamento obrigatório no consumo e, também, à diminuição da frequência de bondes. Tal fato criou imediatamente um sério problema de transportes coletivos, que levou a prefeitura a conceder licença a alguns particulares para o funcionamento de ônibus movidos a gasolina.” p. 49.

<sup>26</sup> *Ibidem*, op cit. p. 51.

Entre o fim do século XIX e a primeira metade do século XX, surgem os primeiros projetos para linhas metropolitanas na cidade de São Paulo. O primeiro deles foi projetado por Benedito Galvão de Moura Lacerda, que recebeu aval da Prefeitura em “10 de novembro de 1898 para explorar pelo prazo de vinte anos uma estrada de ferro circular n(a) cidade”. Apesar de seu traçado de superfície, o projeto configura a tentativa de se iniciar uma rede de metropolitano em São Paulo.

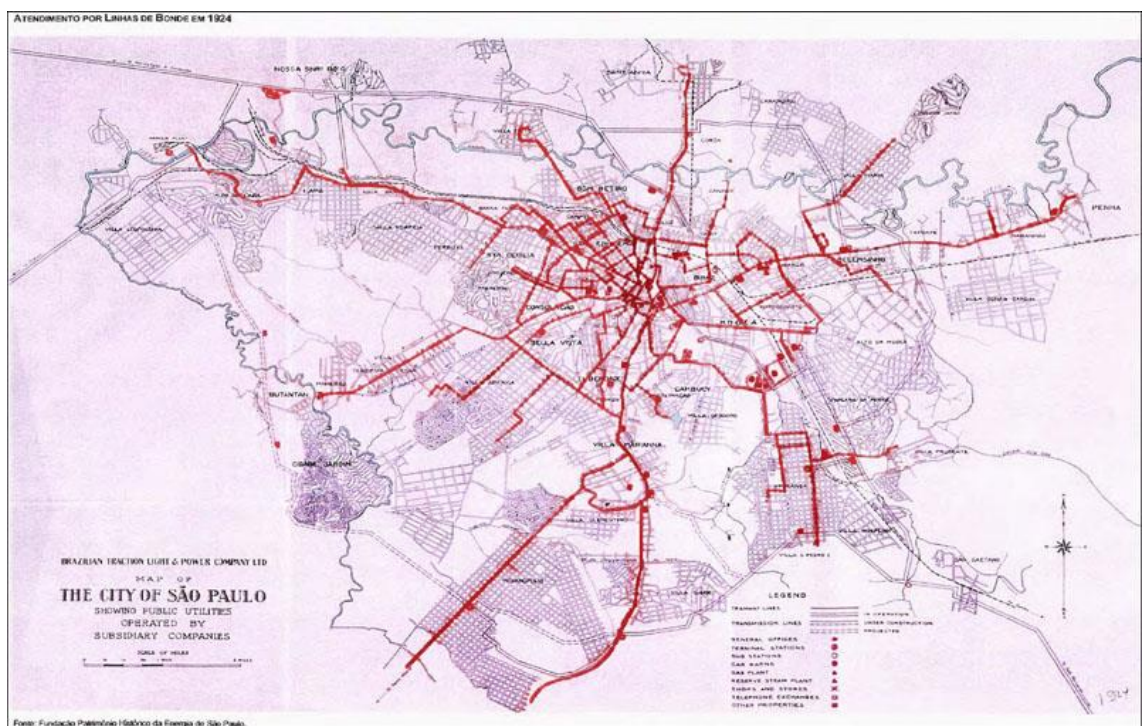


Fig. 3 - Mapa da rede de bondes da Light, 1924

Fonte: Acervo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

## O Projeto Light

O projeto de 1927, conhecido como “o metrô da Light” foi concebido por Norman D. Wilson, engenheiro de tráfego e urbanista, membro da firma canadense Wilson, Bunnell and Borgstrom, sob a prerrogativa da “elaboração de um plano integrado que reformasse completamente o sistema de transportes

coletivos, combinando o uso dos bondes com um serviço de alta velocidade, com o uso também da viação subterrânea e um serviço de auto-ônibus”.<sup>27</sup>

Para o pesquisador da história do metrô em São Paulo, Marco Aurélio Lagonegro, as primeiras propostas elaboradas por particulares não formavam exatamente uma rede metroviária, mas o autor as considera como tentativas de configuração de um sistema embrionário de transporte de massa para São Paulo.<sup>28</sup> Segundo ele, é com o projeto da Light que empresas, a prefeitura, o governo do estado e grandes representantes do capital privado começaram a considerar a possibilidade de se construir um sistema de transportes de massa envolvendo trens subterrâneos.

Com a precarização dos serviços de bondes<sup>29</sup> e o crescimento demográfico, o serviço de ônibus recém-criado passou a fazer parte do caótico trânsito da cidade. Na década de 1920, a insatisfação popular e os grandes congestionamentos agravaram a situação e pressionaram a concessionária e a prefeitura a encontrar uma solução para o transporte coletivo.

O plano de Norman D. Wilson previa a requalificação do serviço de transporte com a implantação de um sistema que integrasse os três modais: bondes, trens subterrâneos de alta velocidade e ônibus; e a construção de três linhas radiais, sendo que uma percorreria grande extensão da parte até então consolidada da Zona Leste.<sup>30</sup>

Segundo Lagonegro, o plano de metrô da Light era oposto aos interesses predominantemente rodoviaristas da Câmara Municipal e também dos técnicos da Prefeitura. Após gerar muita polêmica e discussões, o plano foi rejeitado e a Light manteve o monopólio dos serviços de bondes sem maiores alterações contratuais até 1945.

---

<sup>27</sup> Ibidem, p. 52.

<sup>28</sup> LAGONEGRO, Marco Aurélio. “Metrópole sem metrô: transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955-1965)”. Tese de doutorado. São Paulo, FAU-USP, 2003. p.119.

<sup>29</sup> Devido ao acordo firmado com a prefeitura, a Light não realizava reajustes nas tarifas desde 1909 e justificava que para atender o aumento da demanda e realizar os investimentos necessários seria imperioso alterar o contrato e viabilizar o aumento das tarifas.

<sup>30</sup> RAMALHOSO, Wellington. “Destino Itaquera: o metrô rumo aos conjuntos habitacionais da COHAB-SP”. Dissertação de Mestrado. São Carlos, 2013. p. 18.

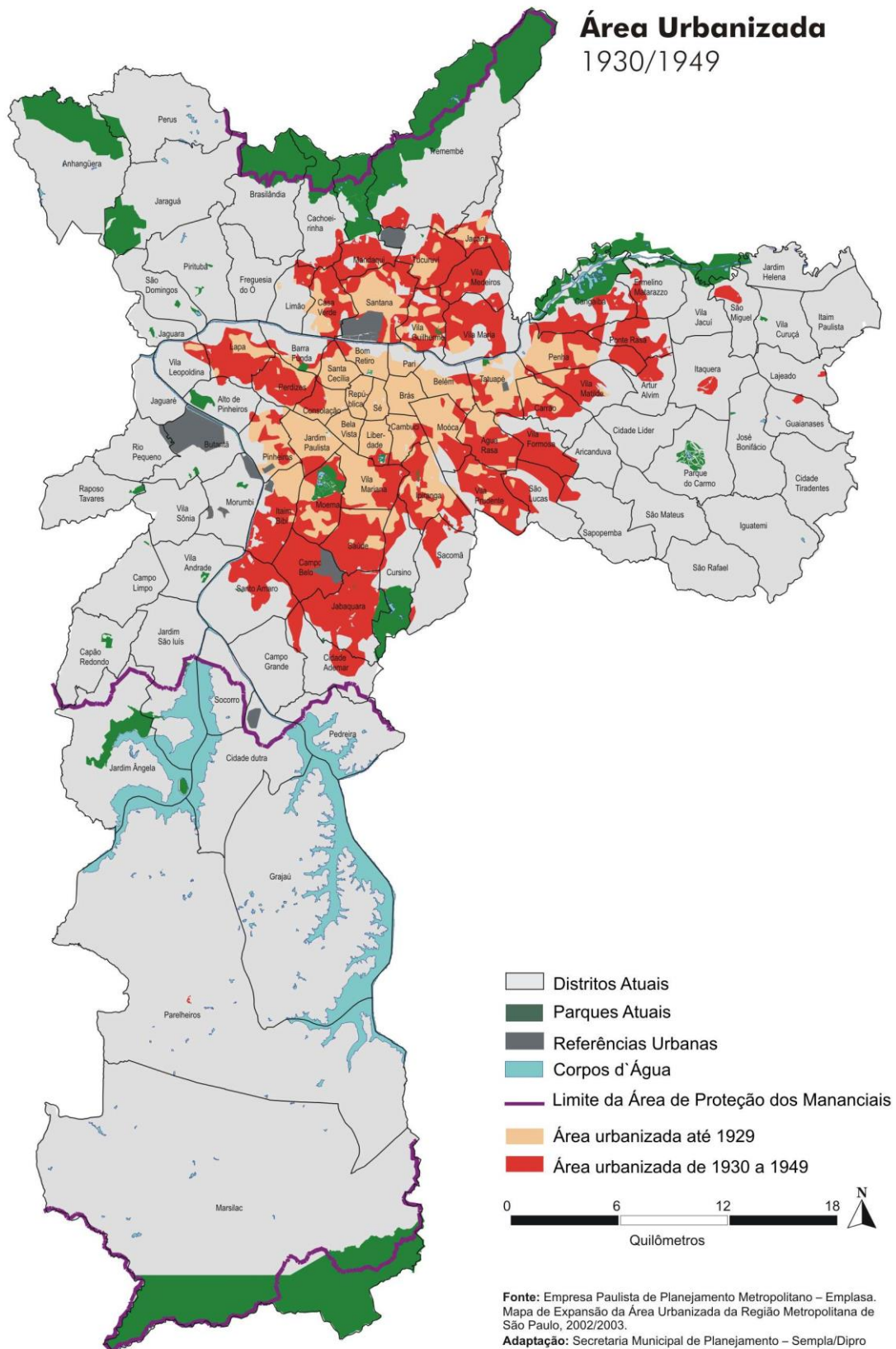


Fig. 4 - Área urbanizada do Município de São Paulo entre 1930 e 1949

Fonte: Sp Urbanismo, Prefeitura Municipal de São Paulo.



## O Plano de Avenidas de Prestes Maia

Em “Os rumos da cidade”, Candido Malta Campos Neto assevera o papel dos urbanistas e políticos nas transformações do espaço urbano em São Paulo no período entre 1870 e 1945. Para o autor, “o modelo que persiste na cidade não é único, nem inevitável, tendo resultado dos embates em torno da modernização urbana ao longo do século passado”.<sup>31</sup> Esses embates envolveram demandas simbólicas, estéticas e higienistas, de tráfego e valorização imobiliária, comerciais e de interesses políticos.

Em sua pesquisa, o autor assinala a incongruência existente entre os planos e as intervenções efetivamente realizadas. E na análise do percurso entre as proposições e ações, afirma que “o processo de intervenção urbanística, longe de ser mero campo de progresso técnico, implicava opções com sérias consequências sobre as condições de vida, acumulação e produção vigentes no centro urbano”<sup>32</sup>.

Dos embates acerca da modernização urbana, algumas tendências são preferidas, principalmente no que concerne à questão do tráfego e sistema viário, em detrimento de outras, como habitacionais, estéticas e de lazer. Nesta tendência privilegia-se o transporte particular e o do ônibus na modalidade de transporte coletivo. O Plano de Avenidas, concebido por Prestes Maia no final da década de 1920 é o grande exemplar desta tendência.

Para o autor, a cidade de São Paulo é um campo de disputa entre ideias, práticas e projetos urbanísticos que contrapõem concepções que afetam interesses diversos. E ressalta o poder de permanência da visão expansionista e rodoviarista de Ulhôa Cintra e Prestes Maia.

Em 1929 Prestes Maia apresenta um *Estudo para um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* ao então prefeito, Pires do Rio. Este estudo, originalmente baseado num Anel de Irradiação publicado em 1924 por ele e Ulhôa Cintra, propõe a reestruturação viária de São Paulo, por meio de um sistema radial perimetral. Com uma proposta de descongestionar e expandir o centro envolvendo a área central com um sistema de avenidas e viadutos.

---

<sup>31</sup> CAMPOS NETO, Candido Malta. Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Editora Senac, 2002. p. 631.

<sup>32</sup> Ibidem, p. 283.

Em análise ao trabalho de Szmereczányi, Fernando Atique assinala que a “inserção do automóvel na dinâmica urbana favoreceu a criação de novos postulados para o urbanismo.”<sup>33</sup> Considerando-se a influência exercida pelo EUA no Brasil, já naquele momento, a ideia do carro estava vinculada a uma imagem de liberdade de movimentar-se e sua produção industrial aos ideais do modernismo. Para além destes símbolos, a indústria automobilística também representava uma solução administrativa para o desenvolvimento econômico e social do país.

No que concerne à estrutura radiocêntrica do Plano de Avenidas de Prestes Maia, Szmereczányi afirma que apesar de divergente “daquela mais presente nos Estados Unidos, cujas cidades têm geralmente a forma de grelha, à qual se aplicaram drenos ortogonais de trânsito os quais, no limite, constituem verdadeiras rodovias urbanas, cujo exemplo notório é Los Angeles e sua região metropolitana”<sup>34</sup> é claramente possível perceber a influência na ocupação do solo em função do carro como no molde norte-americano.

---

<sup>33</sup> ATIQUE, Fernando. Arquetando a “Boa Vizinhança”: a sociedade urbana do Brasil e a recepção do mundo norte-americano, 1876-1945. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU-USP, 2007.

<sup>34</sup> SZMEREZÁNYI, Maria Irene Queiroz Ferreira. A americanização da cidade brasileira: a substituição de modelos urbanísticos em São Paulo, no século XX. Buenos Aires: Proceedings of the XIII International Economic History Congress, 2003.

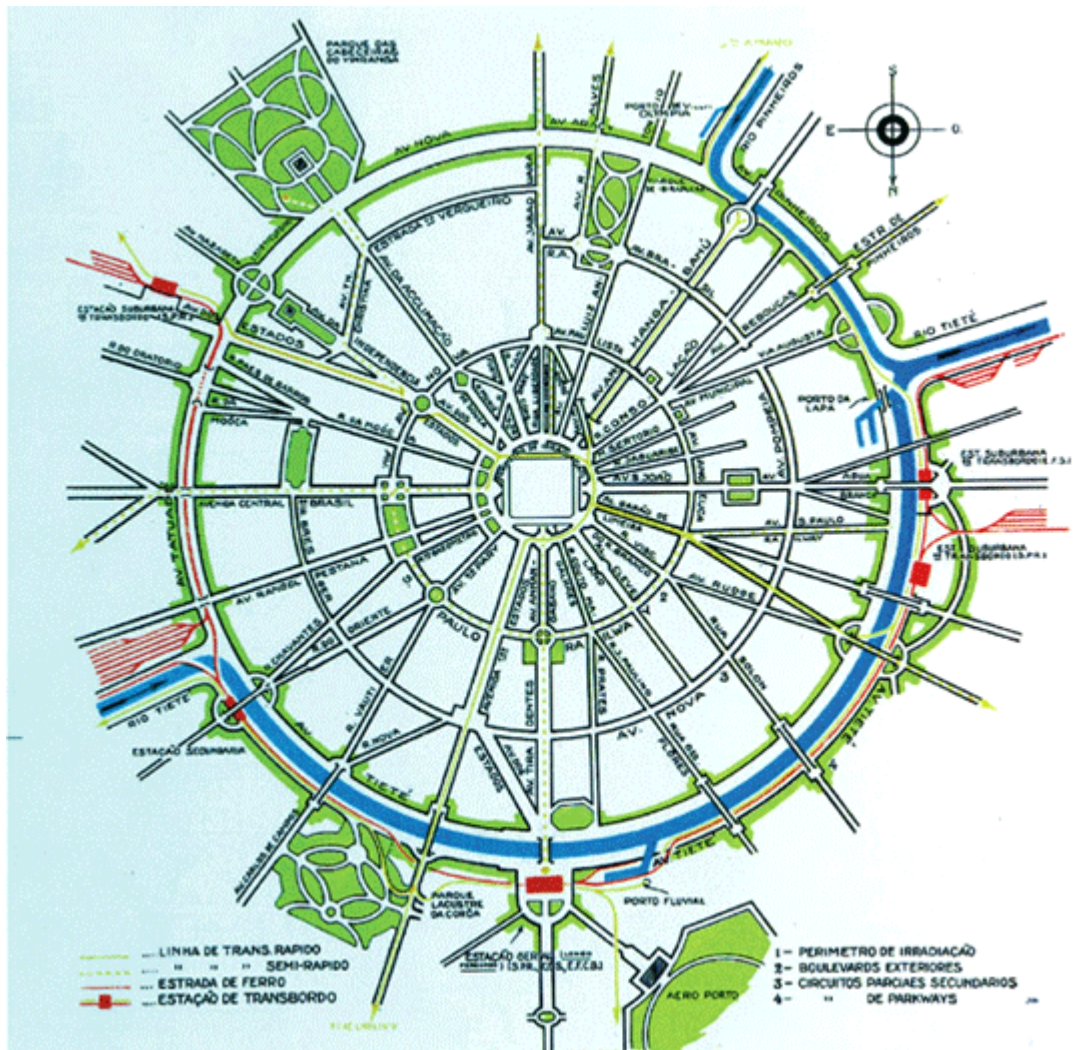


Fig. 5 - Esquema do Plano de Avenidas para São Paulo.

Fonte: MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Cia. Melhoramentos, 1930, p. 52.

## O Anteprojeto

A pesquisa de Marco Aurélio Lagonegro reúne dados e análises acerca das propostas de sistemas de transporte ferroviário metropolitano entre o fim do século XIX e metade do XX, e seus entraves que envolveram os meios técnicos e políticos na cidade de São Paulo. Sua leitura é imprescindível para compreender as questões que envolvem transporte público, o populismo político em voga nas últimas décadas do século passado, a escolha pelo rodoviarismo e

o debate em torno da construção de um sistema de metrô para a cidade e, principalmente, seu “anteprojeto”.

Pela difusão galopante do rodoviarismo após a II Guerra no Estado de São Paulo e no país, o metrô estaria fadado a uma posição marginal enquanto preocupação do Estado e do urbanismo paulistano. De fato, já em 1929 constou no Plano de Avenidas, mas foi sumariamente considerado, assim como os ônibus e a habitação popular. O Plano elevou a tensão entre as cidades de *white collar* e a cidade proletária pela distribuição iníqua da acessibilidade entre as classes que trouxe em seu bojo, possibilitada pelos transportes rodoviários. A acessibilidade tornou-se um critério de cidadania e o controle de sua distribuição passou, então, a ser o objeto de uma luta política entre os que defendiam a presença do Estado protetor e os que apoiavam a livre iniciativa irrestrita no setor, sobretudo após o início da produção nacional automobilística.<sup>35</sup>

O *Anteprojeto de um sistema de Transporte Rápido Metropolitano* foi assinado em 1956 pelo então ex-prefeito Prestes Maia durante a gestão de Wladimir de Toledo Piza. Nele, previa-se, pela primeira vez, a construção de um sistema metroviário com abrangência metropolitana. A rede teria cem quilômetros de extensão e ultrapassaria os limites municipais, chegando a Guarulhos, Osasco, Itapeverica da Serra e a região do ABC.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> LAGONEGRO, Marco Aurélio, *op. cit.*, p. 125.

<sup>36</sup> RAMALHOSO, Wellington, *op. cit.*, p. 23.

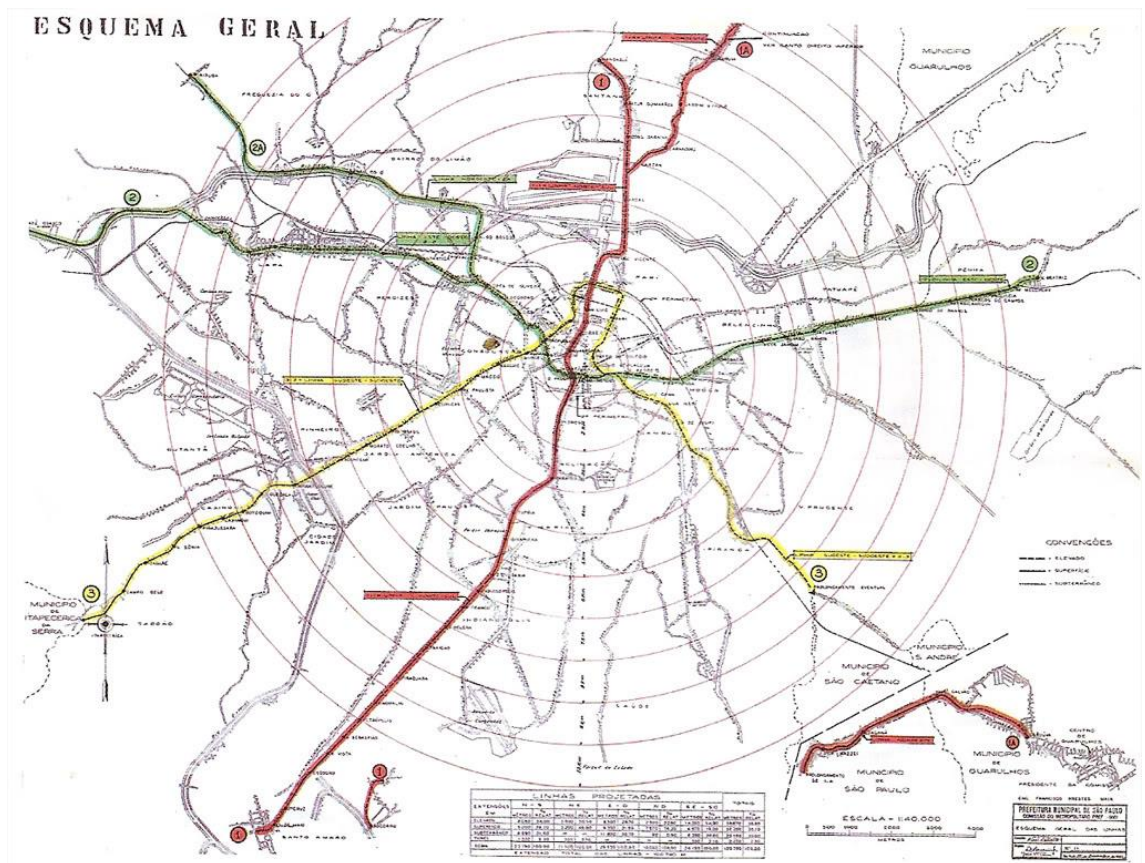


Fig. 6 - Esquema geral do Ante-projeto  
 Fonte: SP Urbanismo, Prefeitura de São Paulo, 1956

E neste momento ressurgem, mais uma vez, as disputas pela implantação ou não do sistema. De um lado, Luiz Inácio Romero de Anhaia Melo, que se opunha e considerava-o ultrapassado e desnecessário. De outro, Prestes Maia, que contraditoriamente defendia seu projeto por compreender que o ritmo de expansão da capital não diminuiria<sup>37</sup>.

Por esse motivo, o metrô foi um meio de transporte público contraditório com os interesses dos grupos dominantes em São Paulo, já que a manutenção do rodoviarismo tornara-se politicamente estratégica sob qualquer aspecto que se considerasse. Assim se entenderia a “má vontade” de Prestes Maia com o metrô, em particular com o subway, que ele demonstrara no Plano de Avenidas e proclamaria com todas as letras no Ante-projeto.<sup>38</sup>

<sup>37</sup> Ibidem, p. 24 e 25.

<sup>38</sup> LAGONEGRO, Marco Aurélio, op. cit., p. 55.

O mesmo autor, conclui:

Aí se manifesta uma tendência com relação ao metrô que Prestes Maia repetiu no Ante-projeto, qual seja, a de sempre considerá-lo em seus projetos mas adiá-lo permanentemente, sem nada fazer de efetivo para que se viabilize.<sup>39</sup>

## O Metropolitano

Em 1944 o Engenheiro Mário Lopes Leão confeccionou um plano de transportes para a cidade com coerência ao Plano de Avenidas que estava em andamento. Leão defendia em sua monografia *O Metropolitano em São Paulo*<sup>40</sup> a urgência na construção de um sistema e, segundo ele, não havia impedimentos de ordem técnica ou de ordem econômica, “apenas uma questão político-administrativa”<sup>41</sup>.

Para Lagonegro, o trabalho de Leão é importante pois é o único que aponta o uso subterrâneo considerando a preservação do patrimônio arquitetônico e “de poupar os passageiros dos maus tratamentos provocados pelos ônibus”<sup>42</sup>.

Leão propõe em seu trabalho uma rede cujo anel de irradiação – linha circular - em torno do centro conecta-se com linhas radiais, das quais uma dessas radiais serviria a Zona Leste.<sup>43</sup>

---

<sup>39</sup> LAGONEGRO, Marco Aurélio, *op. cit.*, p. 55.

<sup>40</sup> Premiada no mesmo ano pelo Instituto de Engenharia.

<sup>41</sup> RAMALHOSO, Wellington, *op. cit.*, p. 19.

<sup>42</sup> LAGONEGRO, Marco Aurélio, *op. cit.*, p. 128.

<sup>43</sup> RAMALHOSO, Wellington, *op. cit.*, p. 21.

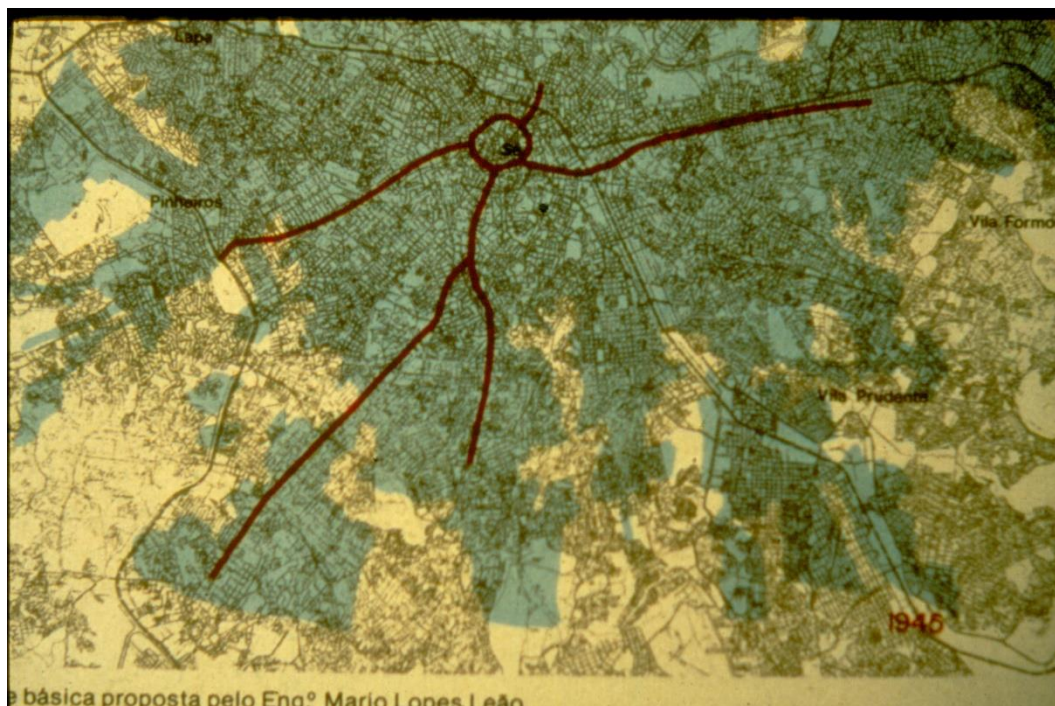


Fig. 7 - Rede básica do "Metropolitano" de Lopes Leão

Fonte: Arquivo da Cia. do Metropolitano de São Paulo.

No entanto, em seu anteprojeto, Prestes Maia critica diversos aspectos do trabalho de Leão, como a excessiva importância que o projeto dá ao centro, região já congestionada, seu alcance pequeno e a aparente contradição entre sua concepção preservacionista e os cortes necessários de vários quarteirões que abrangiam propriedades valiosas.<sup>44</sup>

Lagonegro destaca ao longo de seu trabalho a contrariedade de Prestes Maia quanto à construção de um sistema de metropolitano em São Paulo, mantendo sempre sua posição favorável à opção rodoviária de seu Plano de Avenidas. Porém, o trabalho de Leão coloca em debate a questão da urgente necessidade de uma rede subterrânea de transporte público, "tanto por sincera convicção técnica dos benefícios do metrô quanto por um anseio *naïf* de modernização reflexa ou mero oportunismo eleitoral"<sup>45</sup>.

Dentro desse conjunto de fatores políticos e técnicos, agravados pelo colapso urbano que ameaçava precipitar-se, surge um paradoxo na história do metrô paulistano: após o golpe militar de 1964, por sua competência técnica

<sup>44</sup> LAGONEGRO, Marco Aurélio, op. cit., p. 130.

<sup>45</sup> Ibidem, p. 131.

aqueles que eram contrários à sua execução são convidados a participar em seu planejamento.

Desse modo, a história da ideia de um metrô em São Paulo transcorreu ao longo das duas fases distintas da metropolização paulistana, refletindo em seu desenrolar as particularidades de cada uma delas. Na primeira, a possibilidade do metrô paulistano ocorre como opção de investimento privado e na segunda tende a se identificar ao que se conhece como política pública. Considero que a evolução da ideia de metrô em São Paulo é cercada pelo paradoxo de que o espaço paulistano acabou sendo uma dádiva do rodoviarismo, pois durante o processo histórico em que a cidade se tornou metrópole, argumentou-se e entendeu-se que São Paulo “não precisava de transporte metropolitano”. Entendo que na verdade defendiam-se os transportes rodoviários como negócio e como fetiche - como Midas e Mercúrio da modernidade.<sup>46</sup>”

Tendo mostrando os embates em torno de uma possibilidade de transporte de massas “metropolitano” para São Paulo, passaremos à uma análise detida da implantação de uma de suas linhas, já nos anos 1970.

---

<sup>46</sup> Ibidem, p. 146.



## Capítulo 2

### A Linha Leste-Oeste e a ZML

*“Detestável e útil abreviação de metropolitano” dizia Prestes Maia a respeito do uso da palavra metrô. Lagonegro, 2003. p. 107.*

#### A Companhia do Metropolitano de São Paulo

Em 1966 estabeleceu-se o Grupo Executivo do Metropolitano – GEM -, durante a gestão de Faria Lima com o intuito de se cumprir a promessa de “dar um metrô para a cidade”. Das dezessete empresas estrangeiras concorrentes, o vencedor do concurso foi o consórcio HMD, formado pelas empresas alemãs Hotchief e Deconsult e pela brasileira Montreal. Em abril de 1968, a prefeitura fundou a Companhia do Metropolitano de São Paulo e sob as diretrizes do HMD começou-se a construir a linha Norte-Sul no final do mesmo ano.<sup>47</sup>

Ramalho destaca a importância de um conjunto de fatores políticos e econômicos que colaboraram para que, finalmente, o metrô saísse do papel. Dentre estes fatores, o autor destaca o aumento da receita da prefeitura a partir da redução de gastos com funcionalismo público que já ocorria desde a gestão de Prestes Maia; reformulação e aumento da tarifa de impostos; e a aproximação de instituições financeiras internacionais como o Banco Mundial, o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e a USAID (Agência para o Desenvolvimento Internacional do Governo dos Estados Unidos) que viabilizaram financiamentos para obras de grande porte.<sup>48</sup>

Foi dentro desse contexto marcado pelo acirramento político, com o endurecimento da repressão militar, e pelo crescimento econômico do país (o milagre econômico) que o Metrô de São Paulo saiu, finalmente, do papel e começou a entrar nos trilhos, processo também marcado

---

<sup>47</sup> RAMALHOSO, Wellington, op. cit., p. 32.

<sup>48</sup> Ibidem, p. 33.

por paradoxos no âmbito da história do planejamento urbano paulistano.<sup>49</sup>

Neste trecho, o autor se refere ao paradoxo de o sistema sair do papel sob comando daqueles mesmos pensadores urbanistas paulistanos que disputaram anteriormente, ora opondo-se ou ora defendendo, a construção do metropolitano.

**INAUGURAÇÃO DO SÉCULO**

ASSOCIANDO-SE as festividades de inauguração do trecho jabaquara/vila mariana do metro paulistano; as firmas aqui presentes, EMPREITEIRAS, EXECUTORES e FORNECEDORES integradas ao gigantesco empreendimento, vem neste dia histórico brindar os excelentíssimos senhores governador do estado LAUDO NATEL, prefeito de s. paulo MIGUEL COLASSUONO, presidente da cia. do metro PLINIO OSWALDO ASSMAN e o LABORIOSO POVO DE S. PAULO nesta histórica e brilhante inauguração. As autoridades diretamente ligadas ao grande empreendimento, mais uma vez FELICITAMOS e a todos nossos sinceros PARABÊNS.

14 DE SETEMBRO dia de festa

LEMBRAMOS com respeito e estimação aos produtores do metro paulistano OS FRANTRADOS perfizes PRESTES MAGA e brigadeiros FÁBIA LIMA  
"São Paulo a cidade que se honraria"

EP Metro Bone - promoções 27-0675 s. paulo

**METRO 74**

**METRAG**  
CONSORCIO  
METROPOLITANA - ANDRADE GUTIERREZ LTDA.  
TRECHO 5

**ENGEVIX S.A.**  
ESTUDIOS E PROJETOS DE ENGENHARIA  
PROENGE - ENGENHARIA DE PROJETOS  
ESCRITÓRIO TÉCNICO ARTHUR LUZ PITTA  
ESCRITÓRIO TÉCNICO JÚLIO KASSOV E MÁRIO FRANCO

**Mills**  
TRECHOS 2-4-5-6-8-9 E CCO  
Mills Andáimes Tubulares  
do Brasil S.A. Rua dos Anjos, 44 - 05413-000  
São Paulo - SP

Fig. 7 - Propaganda celebra inauguração do metrô de São Paulo.

Fonte: <https://www.propagandashistoricas.com.br/2018/01/inauguracao-do-metro-em-sao-paulo-197.html>. Acesso 20 de junho 2018.

<sup>49</sup> Idem.

## **O projeto do consórcio HMD e o PUB**

O projeto apresentado pelo consórcio HMD previa uma rede básica de metrô, predominantemente subterrânea com 66,2 quilômetros de extensão em quatro linhas, sendo duas com ramais, e 68 estações, sete delas para a realização de transferências, mantendo a estrutura rádio-concêntrica de São Paulo.<sup>50</sup>

O traçado inicial para a linha Leste-Oeste ligava a Vila Maria à Casa Verde passando pelo centro e pelas zonas leste e oeste. Não havia projeção de nenhuma linha que se estendesse até o extremo leste.

A Linha Leste-Oeste do Metrô, conhecida atualmente como Linha 3 Vermelha, foi na verdade a segunda linha construída pela Companhia do Metropolitano de São Paulo. Em 1979, sua ligação com a Sé da Linha Norte-Sul, atual Linha 1 Azul, se estendia sentido Zona Leste. As primeiras estações inauguradas neste trecho foram Pedro II e Brás.

---

<sup>50</sup> COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, 1968, v. 1, p. 181-183.



Fig. 8 - Proposta de rede de metrô elaborado pelo consórcio HMD.

Fonte: Arquivo da Cia. do Metropolitano, 1968.

Enquanto se encaminhava o projeto do metrô, sob a encomenda do prefeito Faria Lima, o GEP – Grupo Executivo de Planejamento, criou o PUB – Plano Urbanístico Básico. Entregue em 1969, nele se recomendava a

construção, prioritariamente, de três linhas no eixo Leste-Oeste: a Casa Verde-Vila Maria, prevista na rede básica do HMD, além da Lapa-Brás e da Brás-Itaquera, a serem construídas na faixa de domínio das antigas ferrovias Central do Brasil, a leste, e Sorocabana e Santos-Jundiaí, a oeste. Foi a primeira vez em que projetou levar o metrô até Itaquera e desenvolver a região.<sup>51</sup>

Apesar de constituir um grande plano de urbanização para a cidade, a entrega do PUB ocorre em meio à construção da linha Norte-Sul segundo as definições do HMD. No entanto, a proposta era de que as diretrizes do PUB sobrepujassem as do HMD na continuidade da obra do metrô.<sup>52</sup>

Para Ramalho, o metrô é um elemento estruturante no PUB na configuração urbana e como alternativa ao transporte individual na região central. Segundo o autor, o plano confere ao metrô e ao sistema viário a mesma importância, uma vez que se destacam a necessidade de implantação de uma ampla rede de transporte rápido de massa e a preocupação com a expansão do uso do automóvel.

Apesar da relevância dada ao metrô pelo PUB, no começo da década de 1970, sua implantação sofreu alguns impasses. Durante a gestão de Paulo Maluf (1969-1971), o PUB é ignorado e as obras do metrô desaceleraram. Somente com a gestão de Figueiredo Ferraz houve uma retomada dos projetos urbanísticos e impulso na implantação do metrô. Mas a relativa estabilidade e expansão se viu ameaçada diante de um novo obstáculo: o rompimento do acordo com a RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima. Em 1974, o fim do convênio firmado entre o Metrô de São Paulo e a Rede Ferroviária Federal significou o fim do projeto da linha Leste e adiamento da implantação do sistema na região.

Diante deste entrave, o Ministério dos Transportes decidiu intervir. Na época o militar Ernesto Geisel estava à frente do governo federal. Com a criação de uma Comissão Mista por meio da portaria nº 1.202 do Ministério dos Transportes, de 23 de outubro de 1974, impôs-se o prazo de quinze dias para a “solução do problema”. Desta comissão fizeram parte cinco engenheiros: o presidente da RFFSA, Frederico Guilherme de Castro Braga; Ion de Freitas, representante do próprio Ministério; Paulo Azevedo Souza, representante da

---

<sup>51</sup> RAMALHO, Wellington, *op. cit.*, p. 40.

<sup>52</sup> PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, p. 105.

Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot); Oliver Hossepian Salles de Lima, representante da FEPASA; e o presidente do Metrô Plínio Assmann, representando a Prefeitura de São Paulo. Com esta pressão política do governo militar se definiu o “destino” do metrô:

Depois de alguns dias de trabalho e negociações, a Comissão chegou a um consenso e redigiu seu parecer em 05 de novembro de 1974, determinando a efetivação de uma proposta diferente das três alternativas iniciais. Tratava-se de uma variante mais curta da opção Lapa-Calmon Viana. O traçado recomendado ligaria Itaquera, na Zona Leste, ao bairro da Lapa, na Zona Oeste, conectando-se à estação Sé do Metrô, no centro de São Paulo. Em relação ao tramo leste, o parecer do grupo não detalhava a forma como a linha seria implantada no trecho entre Sé e Brás, onde o rio Tamanduateí representa um obstáculo. A partir desse ponto, a linha assumiria a diretriz da Estrada de Ferro Central do Brasil, mas percorreria um trecho subterrâneo entre Bresser e Belém em função da presença de um pátio de cargas da RFFSA naquele local, aflorando um pouco antes do Belém e daí em diante ocupando o leito da ferrovia até Itaquera.<sup>53</sup>

Segundo Ramalhão, a escolha por Itaquera como terminal deve-se ao bairro possuir as condições favoráveis para construção de um pátio para o metrô e ao fato de que já existia no PUB um projeto de desenvolvimento para a região.

### **A ZML – Zona Metrô Leste**

Por meio da Lei Nº 8.328/1975 criou-se o grupo de trabalho ZML - Zona Metrô Leste, cujos projetos incluíram o estabelecimento de diretrizes de acessibilidade da Zona Leste às estações do metrô e de critérios gerais de organização e integração do transporte coletivo, além de um plano operacional preliminar para integração dos transportes da Zona Leste<sup>54</sup>. Liderada pela COGEP – Coordenadoria Geral de Planejamento -, compunham a ZML a Companhia do Metropolitano de São Paulo, a EMURB – Empresa Municipal de

---

<sup>53</sup> RAMALHOSO, Wellington, *op. cit.*, p. 54.

<sup>54</sup> COGEP/PMSP, RF-004/77 Zona Metrô Leste. Projetos da ET-GT. 02/76. p. 20.

Urbanização -, a Secretaria de Vias Públicas e outros órgãos ligados à prefeitura da capital do Estado.

Das principais obras realizadas pela ZML, destacam-se a extensão da Radial Leste, construção de viadutos e passarelas, construção de terminais de ônibus nas estações do trecho e implantação de novas linhas que interligassem os bairros ao metrô. Uma das mais importantes e significativas parceiras da ZML ocorreu com a COHAB-SP - Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo -, que era a responsável pela construção dos conjuntos habitacionais de Itaquera.

Os projetos estabelecidos no estudo técnico de 1976 são:

- 1º Projeto: Estabelecer diretrizes de acessibilidade da Zona Leste às estações do metrô, na ZML, a partir das possibilidades de adequação e ampliação do sistema viário da região;
- 2º Projeto: Estabelecimento de critérios gerais de organização e integração do transporte coletivo da Zona Leste Plano;
- 3º Projeto: Plano operacional preliminar para integração dos transportes da Zona Leste.<sup>55</sup>

*Cronologia viária trecho leste:*

*21/10/1978 - Entrega do prolongamento de 700m da Avenida Conde de Frontin (Radial Leste), sob o Viaduto Dona Matilde.*

*12/03/1987 - Entrega do trecho entre as Estações Vila Matilde e Artur Alvim.*

*20/02/1988 - Inauguração do prolongamento da Avenida Radial Leste, passagem inferior da Avenida Águia de Haia e do Viaduto Carlos de Campos.*

Na sequência, estamos reproduzindo uma série de imagens do Arquivo do Metropolitano de São Paulo, em que se pode notar as obras executadas para a implantação da Linha 3, que estamos debatendo.

---

<sup>55</sup> Ibidem, p. 11, 13 e 17.



Fig. 8 e 9 - As imagens acima mostram a construção da Radial Leste, no final da década de 1970.

Fonte: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.





Fig. 10 - Construção do Viaduto Itinguçu que liga Artur Alvim à Vila Ré, por cima da Radial, na década de 1980.

Fonte: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.



Fig. 11 - Estação Artur Alvim década de 1980.

Fonte: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.



Fig. 12 - Estação Itaquera década de 1980, em obras.  
Fonte: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.



Fig. 13 - Estação Patriarca na década de 1980.  
Fonte: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.



Fig. 14 - Estação Guilhermina na década de 1980.  
Fonte: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.



Fig. 15 - Estação Penha, década de 1980.  
Fonte: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.



Fig. 16 - Região de construção da Estação Carrão na década de 1970.

Fonte: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

Verificamos, em nossa pesquisa, que a implantação de tal linha deflagrou um reordenamento das ações dos órgãos de planejamento territorial e urbano atuantes no município de São Paulo. Por meio da lei 8.328, de 02 de dezembro de 1975, percebemos que:

Artigo 22º - Fica criada a Zona METRO LESTE, ZML, destinada à implantação do sistema METRO, sistema viário, terminais de ônibus, estações de transferências de passageiros, remanejamento de rede ferroviária e obras complementares, integradas em plano de urbanização, compreendendo também a construção de equipamento comunitário, áreas verdes, unidades habitacionais e comerciais.

§ 1º Os estudos necessários ao cumprimento disposto neste artigo, serão coordenados e aprovados pela Coordenadoria Geral de Planejamento - COGEP, e elaborados com a participação da Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRO, Empresa Municipal de Urbanização - EMURB, Secretarias das Vias Públicas, dos Transportes e outros órgãos da Prefeitura.

§ 2º As obras a serem implantadas em decorrência dos estudos referidos no § 1º, serão executadas pela Secretaria das Vias Públicas, Cia. do Metropolitano de São Paulo - METRO e Empresa Municipal de Urbanização - EMURB, dentro das esferas de suas respectivas competências.

§ 3º - As características fixadas no quadro nº 58, anexo a esta lei, para a Zona Metrô-Leste, vigorarão até que sejam aprovados, por lei, os planos de urbanização referidos neste artigo, devendo, o Executivo encaminhar as respectivas propostas, à Câmara Municipal, no prazo de três anos, a contar da data desta lei.

Este novo “alinhamento” de ações entre estes órgãos públicos, nos mostra que a implantação do metrô na zona leste, impactaria uma sequência de funções urbanas. Verifica-se, também, que o metrô foi pensando como um catalisador dos investimentos no trecho receptor das estações, e um indutor de desenvolvimento, que se traduziu numa crescente especulação imobiliária, em especial nas áreas mais próximas ao centro consolidado. Por fim, convém mostrar que o metrô se autodeclarou como um dos sistemas de transporte cabíveis à Zona Leste, pois acarretou na implantação “modal”, mantendo a prevalência de ônibus para deslocamentos internos aos bairros a partir das estações. Como veremos no próximo capítulo, inegavelmente, se reformou a parte leste do município de São Paulo, para bem e para mal, em nossa interpretação.

## Capítulo 3

### A (re-)Formação da Zona Leste

Para Langenburch, a “evolução pré-metropolitana dos arredores paulistanos (1875-1915)” foi a fase de anexação do antigo “cinturão de chácaras” à cidade por meio de uma expansão urbana difusa. O crescimento da cidade obrigou o então “cinturão caipira” a reorganizar-se para atender seu mercado consumidor, tendo a ferrovia como instrumento dessa reorganização.

Segundo o mesmo autor, o período de 1915-40 caracterizou o início da metropolização, quando novos espaços urbanos são anexados à cidade através de loteamentos, o que provoca uma verdadeira explosão da especulação imobiliária. A instalação de indústrias em terrenos baixos próximas à ferrovia constituiu um dos grandes eixos do desenvolvimento suburbano.

Do desenvolvimento suburbano participou também o deslocamento rodoviário, por alcançar maiores distâncias, permitindo o surgimento de “povoados-entroncamento.”<sup>56</sup> A inserção do ônibus flexibilizou a ocupação e proporcionou o espalhamento da mancha urbana, permitindo a eclosão de loteamentos por particulares, de forma autóctone de um plano regulador estatal.

Essa (re-)formação dos subúrbios da cidade de São Paulo ocorreu de forma acelerada nas primeiras décadas do século XX. Áreas da porção leste do município tidas como desocupadas ou pouco povoadas tornaram-se uma das mais populosas, por fatores diretamente ligados à industrialização e à estrada de ferro. Ações imigrantistas da época e a busca por moradia somados à ausência de regulação estatal e de um projeto urbanístico, como era tão discutido para a região central da capital, resultam na formação socioespacial desigual e com diversos problemas urbanos e de infraestrutura.

Acerca desses aspectos relativos à infraestrutura e à acessibilidade, Flávio Villaça afirma:

as condições de deslocamento do ser humano, associadas a um ponto do território urbano, predominarão sobre a disponibilidade de infraestruturas desse mesmo ponto. A acessibilidade é mais vital para

---

<sup>56</sup> LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia urbana. 1968. 2v. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro, [Rio Claro, SP].

a produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura. Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infraestrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diários de pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas... e isso exige um sistema de transporte de passageiros.<sup>57</sup>

Integrante deste complexo processo de urbanização da cidade de São Paulo, a zona leste se consolida como periferia com sérios problemas de infraestrutura e urbanidade.

Segundo Rolnik e Frúgoli Jr., a exclusão territorial é histórica na cidade de São Paulo, produz e reproduz “estruturalmente vastos territórios de exclusão social, ou seja, populações impedidas da possibilidade de partilhar das potencialidades econômicas e de desenvolvimento humano que a metrópole oferece”:

Essa estruturação em torno de um forte eixo na direção Leste-Oeste, que liga o centro à periferia próxima e distante, reflete a história da exclusão territorial que teve lugar na cidade de São Paulo e que encontra paralelos em todas as grandes cidades brasileiras. Esse processo histórico de destinação socioeconômica dos territórios da cidade teve a participação decisiva do poder público que, de um lado, concentrou investimentos no centro expandido protegendo, através de um complexo regulatório urbanístico, o patrimônio imobiliário da população de maior renda que vive nesse território e, de outro, priorizou investimentos na periferia, basicamente em sistema viário e de transportes, que servem para mover a população trabalhadora da cidade-dormitório para os espaços de trabalho. Durante décadas a região foi se urbanizando progressivamente, acompanhando o crescimento acelerado da população paulistana, com os maiores índices de crescimento demográfico do município, notadamente da população de baixa renda.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1998. p. 23.

<sup>58</sup> ROLNIK, Raquel; FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. Reestruturação urbana da metrópole paulistana: a Zona Leste como Território de rupturas e permanências. **Revistas Eletrônicas da Puc-sp: Cadernos Metrôpole**, S. Paulo, v. 2422, n. 1517, p.43-66, jun. 2001. Anual. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/9268/6874>> Acesso em 21 de junho de 2018.

A construção social do conceito *periferia* em São Paulo relaciona-se às práticas e discursos políticos que reforçam a interpretação de subdesenvolvimento. Segundo Barone, a forma urbana produzida pela periferia e os mecanismos arquitetados pelo poder público são sintomas que produzem e reproduzem desigualdade. Neste sentido, para Pedro Arantes, a cidade enquanto forma de expansão do capitalismo, tem na periferia a reprodução da força de trabalho de uma economia dependente.<sup>59</sup>

Em trabalhos como os das arquitetas Mônica Virgínia de Souza<sup>60</sup> e Ana Cláudia Castilho Barone<sup>61</sup> destacam-se a importância dos movimentos sociais urbanos que pressionam o Estado e reivindicam melhores condições na qualidade de vida e serviços urbanos, como saúde, educação e transportes, demandas populares legítimas da periferia da zona leste da capital paulistana.

O metrô, assim como outras redes de serviços, chega à zona leste “atrasado”. Enquanto grupos técnicos e políticos se debatiam sobre a continuidade do crescimento da cidade, a periferia já se agigantava sem as estruturas mínimas de planejamento urbano.

Flavio Villaça e Silvana Zioni chamaram a atenção para o fato, em 2005, de que

O Vetor Leste - do Tatuapé a Mogi das Cruzes - é uma das regiões mais populosas da metrópole, com mais de 4.500 mil habitantes. Entretanto, concentra apenas cerca de 1.000 mil empregos. Enquanto ali há 4,5 habitantes por emprego terciário, no Vetor Sudoeste essa relação é de 2,4. Mesmo ser for considerado o total de empregos, o Vetor Leste tem 3,6 habitantes por emprego, contra 1,9 no Vetor Sudoeste. A enorme população do Vetor Leste é forçada a longos deslocamentos para chegar ao emprego. É, portanto, a região da metrópole que mais depende de transportes. Consequentemente seria de se esperar que o Vetor Leste fosse a região da metrópole melhor servida, pelo menos, por transportes sobre trilhos, um transporte supostamente popular.

---

<sup>59</sup> ARANTES, Pedro Fiori. Em busca do urbano: Marxistas e a cidade nos anos de 1970. In: Novos Estudos Cebrap, n. 83, São Paulo: Cebrap, março de 2009.

<sup>60</sup> SOUZA, M. V. . Políticas públicas e espaço urbano desigual: favela Jardim Maravilha. Estudos Avançados (USP. Impresso), São Paulo, p. 267 - 281, 27 ago. 2009.

<sup>61</sup> BARONE, Ana Cláudia Castilho. Periferia como questão: São Paulo na década de 1970. São Paulo, 2013.



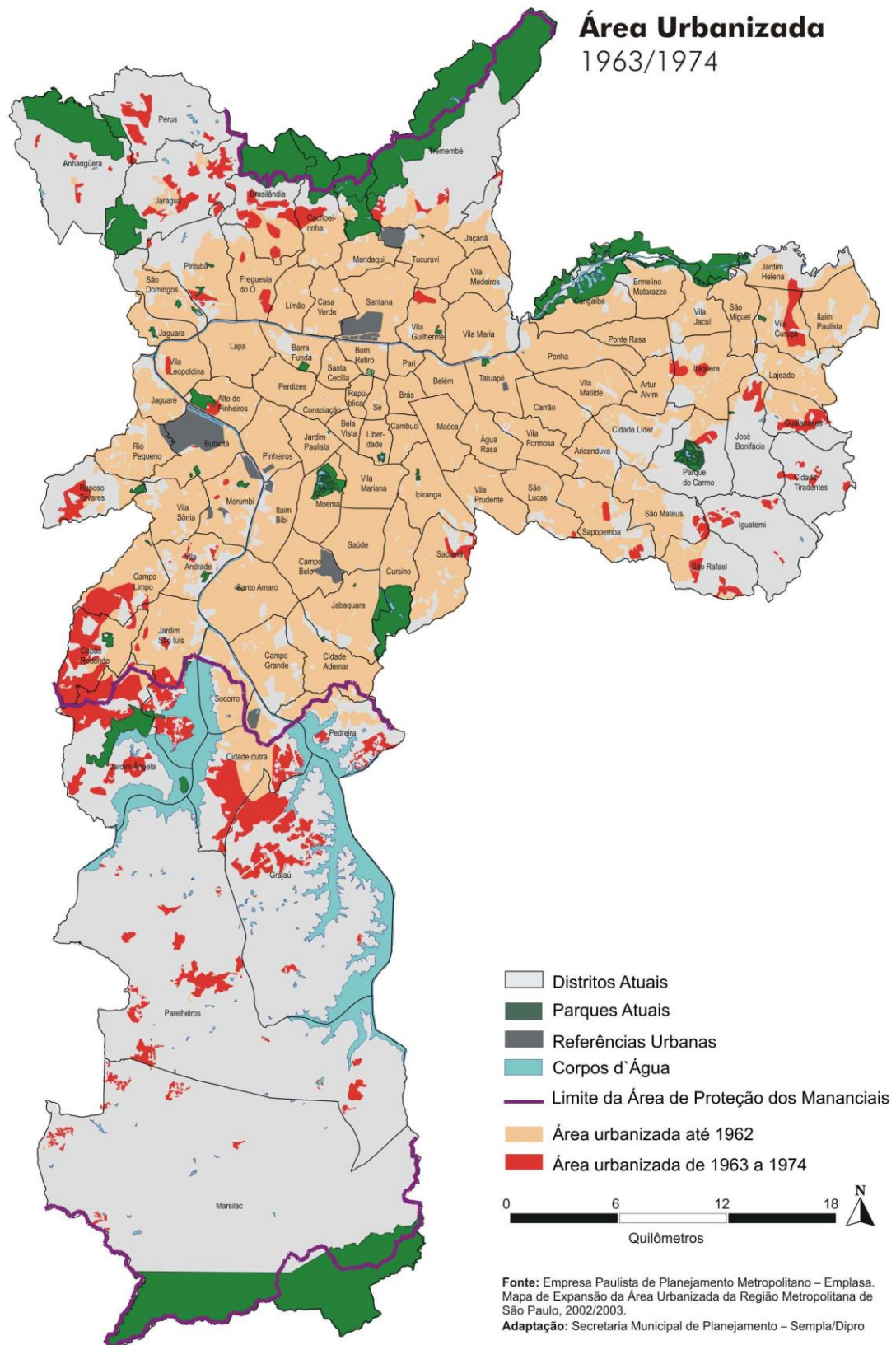


Fig. 16 - Área urbanizada do Município de São Paulo entre 1963 e 1974

Fonte: Sp Urbanismo, Prefeitura Municipal de São Paulo.

O quadro 2, reproduzido abaixo, a partir de um levantamento feito pelo Grupo de Trabalho da EMURB com a COGEP, nos mostra o perfil sociodemográfico dos subdistritos da Zona Leste. É importante reforçar o montante de habitantes de lugares que já possuíam projeção de população equivalente a muitas cidades médias do Estado de São Paulo, e que eram forçados a um deslocamento por meio de ônibus e veículos particulares.

**Quadro 2:**  
**Indicadores Sócioeconômicos da Zona Leste,**  
**na segunda metade da década de 1970**

SUBDISTRITOS DA ZONA LESTE	POPULAÇÃO ESTIMADA PARA 1977	PORCENTAGEM DE FAMÍLIAS COM R.F.M. ATÉ 3 SALÁRIOS MÍNIMOS
BRAS	50.019	25,62 %
BELENZINHO	45.349	22,32 %
MOOCA	32.900	24,02 %
ALTO DA MOOCA	125.617	32,74 %
TATUAPÉ	334.616	36,90 %
PENHA	169.499	36,97 %
VILA MATILDE	230.614	51,08 %
ERMELINO MATARAZZO	238.650	55,80 %
ITAQUERA	284.401	60,40 %
CANGAÍBA	63.425	48,97 %
SÃO MIGUEL PAULISTA	309.699	64,51 %
GUAIANAZES	165.463	67,81 %
VILA FORMOSA	126.727	46,11 %
VILA PRUDENTE	456.896	44,48 %
<b>TOTAL</b>	<b>2.633.875</b>	-----

Fonte: Equipe de Indicadores Sócio-econômicos –  
 GT EMURB / Acervo da Companhia do Metropolitano, 1977.

O processo de construção do metrô, no trecho leste, e sua efetiva operação, a partir de 1979, permitiu a modificação da face social e econômica de vários bairros da cidade. A chegada do metrô provocou, como foi verificado, uma valorização de imóveis no entorno imediato das estações. O mercado imobiliário, então, passou a comprar antigas casas e lotes outrora ocupados por serviços e indústrias, para a instalação de torres de moradia.

Os bairros mais próximos do centro, como Mooca, Brás, Belém e Tatuapé perceberam uma mudança maior no mercado imobiliário logo na década de 1980, e que se ampliou ao longo dos anos 1990 e 2000. Manoela Rufinoni mostrou que os bairros da zona leste mais próximos ao centro consolidado têm

sido modificados substancialmente. Pois, ali, “edifícios e sítios têm sido demolidos com grande rapidez para ceder espaço a novas obras construídas segundo visões projetuais bastante restritas.”<sup>62</sup>

Embora a linha do metrô que serviu à região leste tenha gerado um processo mais lento de valorização imobiliária do que verificado em outras regiões de São Paulo também cortado pelos trilhos da companhia, Silvana Zioni e Flávio Villaça mostram que a faixa de influência do metrô, (2km a partir da linha), modificaram a face social e espacial da região. A figura 17 mostra isto.

Entretanto, os bairros mais ao extremo leste do município continuaram carecendo de suportes infraestruturais para a melhoria da qualidade de vida. Itaquera, como mostram os autores, “há décadas, desde o Zoneamento de 1972 (Lei nº 7205) a Prefeitura de São Paulo fala em desenvolver um Distrito Industrial em Itaquera, mas isso nunca passou do discurso.”<sup>63</sup> Para os autores, isto acarreta os deslocamentos da região leste força os moradores a rumarem, por horas, em busca de empregos, mas, também, por serviços, já que, é no centro expandido que estão melhores ofertas de serviços.

---

<sup>62</sup> RUFINONI, Manoela. **Preservação e Restauro Urbano**: intervenções em sítios históricos industriais. São Paulo: EDUSP / Editora da UNIFESP, 2013, p.269.

<sup>63</sup> VILLAÇA, Flávio José Magalhães; ZIONI, Silvana . **A Expansão do METRÔ de São Paulo**: acentuando desigualdades. In: XVI Pan-American Conference of Traffic and Transportation Engineering and Logistics, 2010, Lisboa. Proceedings Media of the XVI Pan-American Conference of Traffic and Transportation Engineering and Logistics - Lisbon 2010. Lisboa: PANAM, 2010. p. 13.

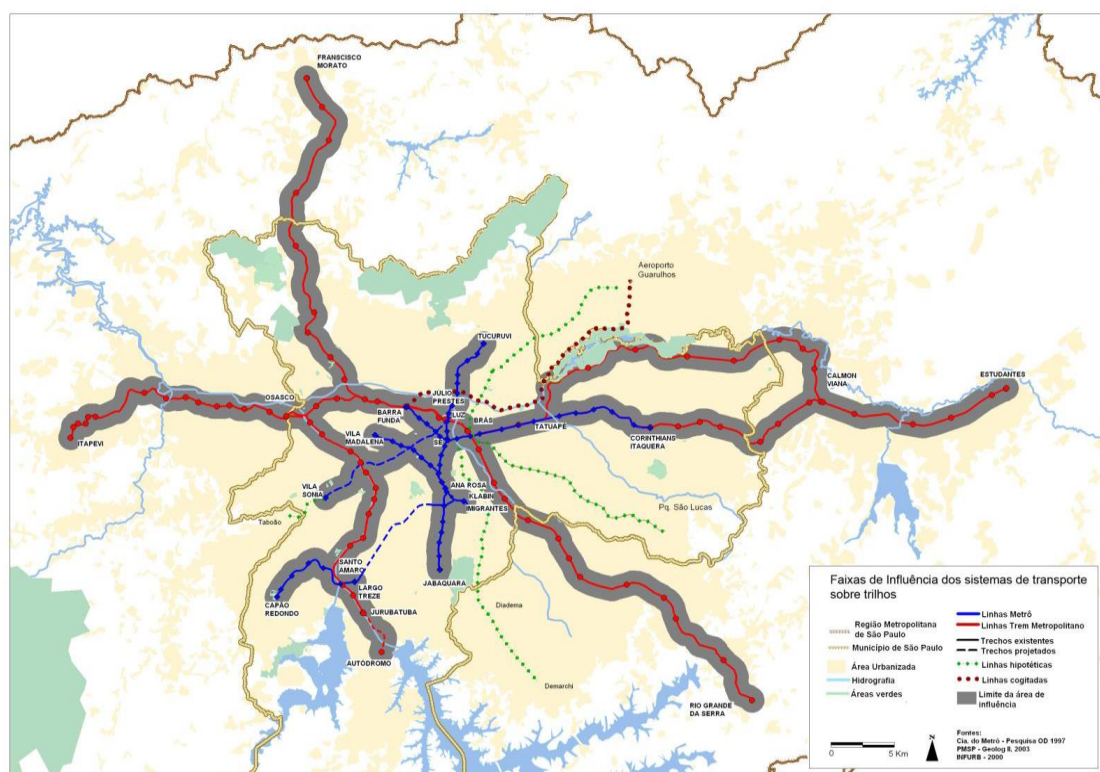


Fig. 17 - Faixas de influência dos sistemas de transporte sobre trilhos  
 Fonte: INFURB 2000.

Silvana Zioni e Flavio Villaça, ao escreverem em 2005, corroboraram nossa argumentação:

Analisando a recente e a futura expansão da rede do Metrô, pode-se observar que ela vem privilegiando as classes de renda acima de 20 salários mínimos (...):

- Em 1999 quando a Linha 2 Verde, da Avenida Paulista, passou a operar entre Vila Madalena e Ana Rosa, 19% dos moradores mais ricos da Região Metropolitana passaram a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa.
- Em 2003, quando a Linha 5 Lilás, passou a operar entre Capão Redondo e Santo Amaro, 20% dos moradores mais ricos da Região Metropolitana passaram a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa.
- Em 2008, se e quando estiverem em funcionamento a Linha 4, Amarela, entre Vila Sônia e Luz, e a extensão da Linha 2, Verde, da Avenida Paulista até Imigrantes e ainda a extensão da Linha 5, Lilás, até a Chácara Klabin, 33% dos mais ricos da Região Metropolitana passarão a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa.

- Em 1999, nas mesmas condições acima - quando a Linha 2, Verde, da Avenida Paulista, passou a operar entre Vila Madalena e Ana Rosa - 6% dos moradores mais pobres da Região Metropolitana tinham estação de metrô a menos que 1 km de casa.
- Em 2003, quando a Linha 5 Lilás, passou a operar entre Capão Redondo e Santo Amaro, 7% dos moradores mais pobres da Região Metropolitana passaram a ter metrô a menos que 1 km de casa.
- Em 2008, se e quando estiverem em funcionamento a Linha 4, Amarela, entre Vila Sônia e Luz, e a extensão da Linha 2, Verde, da Avenida Paulista até Imigrantes e ainda a extensão da Linha 5 Lilás, até a Chácara Klabin, apenas 10% dos mais pobres da Região Metropolitana passarão a ter metrô a menos que 1 km de casa (contra 33% dos mais ricos).<sup>64</sup>

Desta maneira, esperamos ter mostrado que o metrô embora instalado e responsável por grande parte dos deslocamentos não cumpriu seu papel ao não ser nem metropolitano, de fato, e muito menos sanar de forma satisfatória o deslocamento intraurbano.

---

<sup>64</sup> Ibidem, p. 24-25.

## Considerações Finais

*No início da década de 70, ao decidir priorizar a construção do metrô ao invés da modernização do transporte ferroviário suburbano de passageiros, o poder público fez uma clara opção pelo atendimento das necessidades de transportes dos mais ricos, em detrimento das necessidades dos mais pobres. (Silvana Zioni & Flavio Villaça, 2005, p.4*

Neste trabalho, pretendeu-se refletir sobre o processo histórico de formação da cidade, de desenvolvimento dos meios de transportes e das transformações ocasionadas pela expansão urbana de uma área específica, a região da Zona Leste de São Paulo.

Ao longo das leituras realizadas de diferentes áreas do conhecimento para a elaboração desta pesquisa, podemos perceber a confluência no pensamento acadêmico a partir dos anos 1970 para esclarecer questões relacionadas à transformação dos espaços urbanos e dos problemas sociais implicados nestes processos.

Na estrutura urbana das metrópoles evidenciam-se as desigualdades sociais. Para Villaça, o transporte é um fator decisivo das estruturas das metrópoles. E as condições que determinam a predileção dos mecanismos de deslocamentos são estabelecidas pelas classes dominantes e não por aqueles que mais se utilizam destes meios.

Neste esquema se produziram em São Paulo, ao longo de todo século XX até dias atuais, escolhas por meios de locomoção que beneficiam mais um grupo do que outro. Provocando um grande dilema: as regiões mais populosas, cuja grande maioria de habitantes possui menor renda e, por conseguinte, depende mais dos meios de transportes públicos, é servida por uma rede deficitária de serviços, moradia e postos de trabalho, conforme:

O mesmo já não ocorre com os empregos e residências dos mais pobres. Isso é revelado principalmente na Zona Leste. Com efeito, a localização das indústrias é ditada

pela proximidade às grandes vias regionais de transportes e não pela proximidade a moradia dos seus trabalhadores. Desde a segunda metade do Século XX, essas vias são rodovias que ligam São Paulo a Santos e ao Rio de Janeiro. Em consequência a Zona Leste (que não é cruzada por nenhuma rodovia) nunca teve um significativo desenvolvimento industrial, apesar de ser uma grande região de moradia popular. Todas as figuras – mas especialmente a Figura 4 – mostram a pobreza dos empregos na Zona Leste. Há décadas, desde o Zoneamento de 1972 (Lei nº 7205) a Prefeitura de São Paulo fala em desenvolver um Distrito Industrial em Itaquera, mas isso nunca passou do discurso (*Silvana Zioni & Flavio Villaça, 2005, p.12*).

Diante disso, podemos perceber que ao longo da metropolização da cidade, os meios de transportes foram construídos para beneficiar a região central e, conseqüentemente, a parcela da população que acumula maior renda. Em contrapartida, as regiões periféricas com maior população têm sua situação de desigualdade agravada pelas ações do poder público.

Entre contradições políticas e disputas de projetos técnicos, mesmo com um conjunto de ações que viabilizou a implementação de uma linha de metrô na zona leste, o transporte coletivo não atende à demanda da região.

É correto afirmar que o metrô desempenhou um papel determinante num processo de requalificação urbana da Zona Leste. Conquanto, fora pensado como um catalisador dos investimentos e um indutor de desenvolvimento, que se traduziu numa crescente especulação imobiliária. No entanto, o transporte público de massa abrange extensão muito inferior às necessidades da população que continua sendo obrigada a realizar longos deslocamentos diários para as localidades de trabalho.

Enquanto ferramenta política, o metrô tem servido como mote do discurso de desenvolvimento para áreas mais carentes há décadas. Ainda que os planos de ampliação do sistema se efetivem vagarosamente e atendendo regiões com maior concentração de renda.

Por fim, entendemos que a implantação do metrô na zona leste permitiu mais continuidades do que rupturas nos modos de deslocamento pendular com uma estrutura de reprodução de desigualdade social.

## Referências Bibliográficas

ANDRADE, Paula de Rodrigues. O patrimônio da cidade: arquitetura e ambiente urbano nos inventários de São Paulo na década de 1970. São Paulo: dissertação de mestrado, FAU/USP, 2012.

ANELLI, Renato Luiz Sobral. Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. *Arquitextos*, São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, mar. 2007 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>>.

ATIQUÉ, Fernando. Arquetando a “Boa Vizinhança”: a sociedade urbana do Brasil e a recepção do mundo norte-americano, 1876-1945. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU-USP, 2007.

AZEVEDO, Aroldo Edgard de. Subúrbios orientais de São Paulo. Tese de Concurso à Cadeira de Geografia do Brasil. São Paulo, FFCL/USP, 1945.

BARION, Rafael. Um metrô com 270 km de trilhos subutilizados. *Jornal da Tarde*, São Paulo, caderno A, p.16, 03 de julho de 2003.

BARONE, Ana Cláudia Castilho. Periferia como questão: São Paulo na década de 1970. São Paulo, 2013.

CAMPOS NETO, Candido Malta. Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Editora Senac, 2002.

CARDOSO, Maria Cecília. Metrô e a urbanização de São Paulo. São Paulo: dissertação de mestrado, FAU/USP, 1983.

ISODA, Marcos Kiyoto de Tani e. Transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: estudo sobre a concepção e inserção das redes de transporte de alta capacidade São Paulo: dissertação de mestrado, FAU/USP, 2013.



LAGONEGRO, Marco Aurélio. MetrÓpole sem metrÔ: transporte pÙblico, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955-1965). Tese de doutorado. São Paulo, FAU-USP, 2003.

LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturao da grande São Paulo: estudo de geografia urbana. 1968. 2v. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro, [Rio Claro, SP].

MELLO, João Manoel Cardoso de; NOVAIS, Fernando. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz. História da vida privada no Brasil. São Paulo: Companhia Das Letras, 1998.

No ritmo certo. Retrospecto dos 22 anos do MetrÔ de São Paulo. Revista Ferroviária, Rio de Janeiro, pp.15-18, abril/1990.

OLIVEIRA, Filipe Vieira de. "Urbanizao e formao socioespacial da Zona Leste da cidade de São Paulo: Aspectos históricos e forma urbana." Arq.urb. São Paulo, 2016.

OTSUKA, Bruno Ricardo Macedo. "Uma análise sobre o transporte pÙblico na região metropolitana de São Paulo". São Paulo, 2015.

PRADO JUNIOR, Caio. "A cidade de São Paulo: geografia e história". 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

PRADO JÙNIOR, Caio. "A formao do Brasil Contemporâneo". São Paulo: Brasiliense, 1983.

PORTO, Antonio Rodrigues. História urbanística da cidade de São Paulo – 1554 a 1988. São Paulo: Carthago & Forte Editores Associados, 1992.

RAMALHOSO, Wellington. “Destino Itaquera: o metrô rumo aos conjuntos habitacionais da COHAB-SP”. Dissertação de Mestrado. São Carlos, 2013.

ROLNIK, Raquel. Reestruturação Urbana da Metrópole Paulistana: Análise de Territórios em Transição. São Paulo: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. São Paulo, 2000.

STEFANI, Célia Regina Baidier. O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. Dissertação de Mestrado. São Paulo, FFLCH-USP, 2007.

ULLIAN, Flávia. Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na região metropolitana de São Paulo. Tese de doutorado. São Paulo, FFLCH-USP, 2008.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.