

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

WELLINGTON RAMALHOSO



Destino Itaquera:

o metrô rumo aos conjuntos habitacionais da COHAB-SP

São Carlos

2013

WELLINGTON RAMALHOSO

Destino Itaquera:

o metrô rumo aos conjuntos habitacionais da COHAB-SP

Dissertação apresentada ao Instituto de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São
Paulo para obtenção do título de mestre em
Arquitetura e Urbanismo

Versão corrigida

Área de Concentração: Teoria e História de
Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Titular Renato L. S. Anelli

São Carlos

2013

AUTORIZO A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTA TRABALHO,
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

R165d Ramalho, Wellington
Destino Itaquera: o metrô rumo aos conjuntos
habitacionais da COHAB-SP / Wellington Ramalho;
orientador Renato Anelli. São Carlos, 2013.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em
Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo --
Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de
São Paulo, 2013.

1. São Paulo. 2. Itaquera. 3. Metrô. 4. COHAB-SP.
5. Planejamento Urbano. 6. Redes de mobilidade. 7.
Transporte. 8. Habitação. I. Título.

FOLHA DE JULGAMENTO

Candidato: Bacharel em Comunicação Social **Wellington Ramalho**

Título da dissertação: "Destino Itaquera: o metrô rumo aos conjuntos habitacionais da COHAB-SP".

Data da defesa: 28/02/2013.

Comissão Julgadora:

Resultado:

Prof. Titular **Renato Luiz Sobral Anelli** (orientador)
(Instituto de Arquitetura e Urbanismo - IAU/USP)

Aprovado

Profa. Dra. **Silvana Maria Zioni**
(Universidade Federal do ABC - UFABC)

Aprovado

Profa. Associada **Sarah Feldman**
(Instituto de Arquitetura e Urbanismo – IAU/USP)

APROVADO

Presidente e Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura Urbanismo: Professor Titular **Renato Luiz Sobral Anelli**

Agradecimentos

Há muitos agradecimentos a fazer. O primeiro vai para o professor Renato Anelli, paciente orientador deste trabalho. Agradeço à FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo) pela bolsa de mestrado concedida e pelo apoio financeiro para a realização desta pesquisa.

Agradeço enormemente à minha família, em especial Fernanda, Marco, dona Esther (*in memoriam*) e Marisa, mas também Marcos, Rafael, Natalie, Mariana, Renan, William e Mônica.

Faço agradecimentos especiais aos professores Eulalia Negrelos (IAU-USP) e José Francisco (PPGEU-UFSCar), ao colega de mestrado Alexandre Leitão Santos e a Eduardo Zanardi (IAU-USP).

Ainda no IAU, agradeço às professoras Sarah Feldman e Lucia Shimbo, aos pesquisadores Vanice Jeronymo, Isabel Morim, Camila Ferrari, Felipe Anitelli e Rerisson Máximo, às colegas do Café com Pesquisa (Josiane Nogueira, Lorenza Pavezi, Débora Verniz, Marielli Lukiantchuki e Marina Oliveira), aos colegas do ArqBras e ao pessoal da Secretaria da Pós.

Agradeço também à professora Maria Cristina Leme (FAU-USP), a Eneida Heck (SP Urbanismo), ao professor Gabriel Feltran (DCSo-UFSCar), a Patrícia Zandonade e aos entrevistados Plínio Assmann, Roberto Mac Fadden, Renato Viegas, Claudio de Senna Frederico, Ubirajara Baroni Garcia, Henry Cherkezian, Jacob Aron Corch, José Expedito Prata e Luiz Gonzaga Zanetti, além de Ana Odila de Paiva Souza e Rogério Belda e do pessoal da Casa da Cidade (São Paulo).

Esta pesquisa não seria possível sem a colaboração de funcionários responsáveis pelos acervos da EESC-USP, FAU-USP, FAU-Maranhão, do Metrô, da SP Urbanismo, da COHAB-SP, da Caixa Econômica Federal (que mantém o acervo do BNH), da Câmara Municipal de São Paulo, da Emplasa, do Grupo Estado e do Banco de Dados Folha.

Também agradeço muitíssimo ao fotógrafo Marcelo Min pelas fotos de Artur Alvim e Itaquera que ilustram este trabalho e aos amigos jornalistas Diego Mattoso, Fernando Gallo, Alencar Izidoro, Ana Paula Tavares, Guilherme Azevedo, Milton Jung, Michel Lacombe e ao fotógrafo João Moura.

Resumo

A pesquisa trata da história da implantação do metrô na região mais populosa da cidade de São Paulo, a Zona Leste, enfatizando a importância da articulação ocorrida entre o projeto de transporte e a construção de conjuntos habitacionais da COHAB-SP (Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo) no bairro de Itaquera. Apresentamos um panorama sobre as propostas de implantação de um sistema metroviário para São Paulo ao longo do século XX e discutimos o impasse e a definição a respeito do traçado da linha 3-Vermelha (Leste-Oeste), bem como as razões que levaram Itaquera a abrigar a estação terminal. Tratamos da formação histórica de Itaquera e da situação do bairro na passagem da década de 1960 para a década de 1970, período em que atraiu a atenção dos planejadores urbanos. Investigamos e analisamos as medidas tomadas pela Prefeitura de São Paulo para associar os projetos de habitação e transporte, destacando o papel desempenhado pela gestão Olavo Setúbal (1975-1979). Mostramos o raro contexto do período em que COHAB e Metrô fizeram avançar suas obras relacionadas a Itaquera, ambas as companhias impulsionadas pelo financiamento do BNH (Banco Nacional da Habitação), mas ressaltamos os descompassos na implantação dos dois projetos e a incompletude do desenvolvimento do bairro. Discorreremos, ademais, sobre as várias singularidades do trecho leste do metrô paulistano.

Palavras-chave: São Paulo; Itaquera; metrô; COHAB-SP; planejamento urbano; redes de mobilidade; transporte; habitação.

Abstract

This research is about the subway system implementation at the most populous area in the city of São Paulo (East side of it), in which we emphasize the articulation that has happened between the transport project and the COHAB-SP housing estates (São Paulo's Metropolitan Housing Company – *Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo*) in the neighborhood called *Itaquera*. A scenery of the implementation proposals of subway system in São Paulo throughout the 20th century is presented and there is also a discussion considering impasse and definition of the route named “3-Red” (from East to West), as well as the reasons why the station is located in Itaquera. We address Itaquera historical formation and the neighborhood situation from the 60s to the 70s, when it got urban planners' attention. We have researched and analyzed City Hall attitudes towards associating housing and transport projects, highlighting the role played by Olavo Setúbal administration (1975-1979). The rare context, considering the time when COHAB and Metrô constructions progressed, is also given attention. In that time, both constructions were stimulated by BNH (*Banco Nacional da Habitação* – National Housing Bank) financial support. However, we've focused the dissonances in the implementation of both projects and the incompleteness of the neighborhood development. Besides that, several singularities of the east part of São Paulo subway have been focused.

Keywords: São Paulo; Itaquera; subway; COHAB-SP; urban planning; mobility networks; transport; housing.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAP. 1 O METRÔ EM BUSCA DE UM DESTINO	16
1.1 Os antecedentes do metrô	17
1.1.1 Projeto Light	17
1.1.2 O Metropolitano	18
1.1.3 Metrô de Paris e Companhia Geral de Engenharia	21
1.1.4 Ante-projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano	22
1.1.5 Sagmacs e Planejamento	25
1.2 O contexto da criação da Companhia do Metropolitano	30
1.2.1 A segunda gestão de Prestes Maia	30
1.2.2 As condições favoráveis da gestão Faria Lima	32
1.3 O projeto do consórcio HMD	35
1.4 A proposta do PUB	38
1.5 A proposta do PMDI	43
1.6 O metrô no mapa do PDDI	45
1.7 Novos estudos e um grande impasse na Zona Leste	48
CAP. 2 DESTINO ITAQUERA	52
2.1 O Ministério dos Transportes decide o destino do Metrô	53
2.2 Razões que levaram Itaquera a ser a estação terminal	57
2.3 Um breve histórico de Itaquera	63
2.4 A expansão urbana e o diagnóstico do PUB	68
2.5 A proposta do PUB	71
2.6 Os primeiros passos da COHAB-SP	74
2.7 O CURA Itaquera	78
CAP. 3 ARTICULAÇÕES, DESCOMPASSOS E SINGULARIDADES	82
3.1 Articulações	83
3.1.1 A articulação Metrô-Cohab	83

3.1.2	As revisões do CURA Itaquera	91
3.1.3	A importância e o contexto da gestão Olavo Setúbal	96
3.2	Descompassos	98
3.2.1	O rápido avanço da Cohab	98
3.2.2	O lento percurso do Metrô	105
3.2.2.1	Símbolo de uma nova fase	106
3.2.2.2	Os recursos do BNH	109
3.2.3	Descontinuidades administrativas	114
3.3	Uma linha singular	117
3.4	Uma grande intervenção na periferia	127
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	132
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	135
	ANEXOS	142
Anexo I	Estação Artur Alvim e seu entorno em imagens de 2012	142
Anexo II	Estação Corinthians-Itaquera e seu entorno em imagens de 2012	148

Introdução

Com cerca de 4 milhões de habitantes¹, a Zona Leste é a região mais populosa da cidade de São Paulo. Se fosse um município, ocuparia a terceira posição do país em número de habitantes. A região possui uma área de 326,8 quilômetros quadrados, limitada ao norte pelo rio Tietê e pelo município de Guarulhos; a leste pelos municípios de Itaquaquecetuba, Poá e Ferraz de Vasconcelos; ao sul pelos municípios de Mauá, Santo André e São Caetano; e a oeste pelo rio Tamanduateí. Na organização administrativa da Prefeitura de São Paulo, a Zona Leste abrange onze subprefeituras e trinta e três distritos.

Inaugurada em 1979 e concluída em 1988, a linha 3-Vermelha (Leste-Oeste) é a mais movimentada do Metrô de São Paulo, sendo que três estações situadas no tramo leste (Brás, Artur Alvim e Corinthians-Itaquera) figuram entre as que mais atraem passageiros para a rede metroviária paulistana². O tramo leste corta a região longitudinalmente e avança, na maior parte de sua extensão, ao lado da linha 11-Coral da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), construída no século XIX, e da Radial Leste, formando o único corredor trimodal da cidade. Sobrecarregada desde sua conclusão em 1988, a Leste-Oeste foi a primeira linha de metrô de São Paulo a operar com uma lotação acima do padrão de conforto recomendado internacionalmente, cujo limite é de seis passageiros por metro quadrado; a linha transportava, em 2010, oito passageiros por metro quadrado, uma gritante situação de superlotação e esgotamento de capacidade de transporte que simboliza as dificuldades de mobilidade da população de São Paulo e, neste caso, da Zona Leste, em particular³.

A partir do quadro traçado acima, com seus números superlativos, esta pesquisa buscou, inicialmente, compreender a relação do Metrô com o planejamento urbano de São Paulo e, mais especificamente, da Zona Leste; reconstituir a história da implantação da linha 3-Vermelha e analisar seu impacto sobre a Zona Leste. No decorrer da investigação, nos deparamos com alguns aspectos que, por sua importância, ajudaram a orientar os caminhos da pesquisa e ajustaram seu foco: o processo de definição do traçado da linha, que envolveu as três esferas de poder (municipal, estadual e federal); a confluência dos planos do Metrô e da COHAB-SP (Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo) para a região de Itaquera,

¹ De acordo com cálculo nosso baseado nos dados do Censo realizado pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a região possuía 3.998.207 habitantes em 2010.

² COMPANHIA DO METROPOLITANO. *Demanda*. Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/demanda.aspx>

³ De acordo com dados da reportagem “Cabe mais um?”, publicada pela revista *sãopaulo*, do jornal Folha de S.Paulo, em 29 de abril de 2012 (p. 18 e 19).

situada 17 quilômetros a leste do centro; e as singulares características do tramo leste da linha metروviária.

Itaquera, bairro periférico que atraiu a atenção dos planejadores urbanos no fim dos anos 60, passou a ser o foco central desta pesquisa. Uma escolha natural diante do risco que os objetivos iniciais impunham de se produzir um trabalho superficial sobre uma região tão vasta como a Zona Leste – raríssimos, aliás, são os trabalhos que procuram tratar da região em seu todo - e da constatação de que Itaquera foi um local decisivo para a definição do traçado da linha Leste-Oeste e como ponto de articulação entre projetos de transporte e de habitação – Metrô e COHAB -, configurando-se um caso único na história de São Paulo. Em Itaquera, entrelaçaram-se histórias fundamentais para o planejamento e a execução da linha Leste-Oeste do Metrô tal como ela é hoje.

Apoiado pela Fapesp (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Pulo), este estudo vincula-se à pesquisa “Redes de Infra-Estrutura Urbana como Estratégia Urbanística - São Paulo, 1956-1986”, desenvolvida pelo professor Renato Anelli, orientador deste trabalho, com apoio do CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico), no Grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo no Brasil (ArqBras), do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Campus São Carlos.

Esta pesquisa conta com um amplo levantamento bibliográfico (livros, artigos, monografias, teses e dissertações), se apoia em entrevistas realizadas com profissionais que trabalharam no Metrô e na COHAB na década de 1970, utiliza reportagens publicadas nos principais jornais de São Paulo, mas baseia-se, sobretudo, na análise de fontes primárias, como planos, estudos e outros documentos produzidos por instituições atuantes no desenvolvimento urbano de São Paulo, como a Companhia do Metropolitano, a COHAB, a antiga EMURB (Empresa Municipal de Urbanização) – atual SP Urbanismo -, e a antiga COGEP (Coordenadoria Geral de Planejamento), além do extinto BNH (Banco Nacional da Habitação), cujo acervo, localizado em Brasília e pertencente à Caixa Econômica Federal, tivemos a oportunidade de pesquisar.

A importância dos conjuntos habitacionais na configuração da Zona Leste já é amplamente reconhecida pela historiografia, como é o caso de Meyer & Grostein (2010). Com a pesquisa que realizamos, procuramos avançar em aspectos já abordados por Damiani (1993), mas, em geral, pouco considerados em trabalhos sobre a região: a importância do Metrô e a articulação deste com o planejamento dos conjuntos COHAB, materializando-se uma grande intervenção estatal na periferia leste da cidade. Destacamos como decisivo o

período que vai do fim dos anos 1960 ao fim década de 1970, época em que foram tomadas as principais medidas para que a linha Leste-Oeste tivesse a configuração atual.

O trabalho traz à tona alguns documentos pouco ou jamais citados em pesquisas acadêmicas sobre o tema. Entre esses documentos, consideramos de suma importância três produzidos pela Companhia do Metrô entre 1973 e 1974, antes da decisão sobre o traçado da linha Leste-Oeste - *Novas Linhas, Viabilidade da Linha Leste e Proposta de Expansão: Corredor Leste-Oeste* -, e três elaborados pela Companhia Geral de Planejamento entre 1975 e 1977, depois da decisão a respeito do traçado - *Áreas Junto à Linha Leste-Oeste, Z8-012* e *Estudo das Condições de Variabilidade de Densidades na Zona Metrô Leste (ZML) em Função do Sistema de Transporte*.

No estudo *Áreas Junto à Linha Leste* citado acima, encontramos o parecer da Comissão Mista formada em 1974 pelo Ministério dos Transportes, que selou o destino da linha. As apresentações e análises deste parecer e do documento *Z8-012*, bem como o resgate da formação pela Prefeitura de São Paulo, em 1975, de um grupo de trabalho com representantes da Cogep, do Metrô, da COHAB e da EMURB estão entre as principais novidades que este trabalho apresenta. Outros documentos pouco conhecidos que procuramos destacar são os que se referem ao projeto CURA Itaquera, produzidos pelo escritório H.J. Cole + Associados S.A. e pela EMURB.

Esta dissertação está organizada em três capítulos. No capítulo 1, apresentamos um panorama sobre os estudos, projetos e planos que se constituíram em propostas para a implantação de um sistema de transporte rápido em São Paulo. Percorremos neste capítulo um longo período que vai do começo do século XX até o início da década de 1970, época em que a primeira linha metroviária paulistana (1-Azul / Norte-Sul) entrou em operação. Acompanhando a busca e a definição dos destinos do metrô, tratamos, num primeiro momento, dos projetos de rede metroviária para a cidade, procurando observar as relações entre as propostas de formação de um sistema de transporte de massa e o planejamento urbano em São Paulo. Analisamos o contexto da criação da Companhia do Metropolitano, em 1968, e seu projeto original, que propunha outro traçado para a linha Leste-Oeste; e os planos de desenvolvimento urbano concluídos logo depois, como o PUB (Plano Urbanístico Básico). Na parte final do capítulo, reconstituímos o impasse que envolveu a Zona Leste no começo dos anos 1970, impasse este que levou o governo federal a intervir no processo de decisão relativo ao traçado da linha.

No capítulo 2, mostramos como a Comissão Mista formada pelo Ministério dos Transportes descartou traçados propostos anteriormente e selou o destino do metrô na Zona Leste. Discutimos, então, as razões que fizeram de Itaquera a estação terminal da linha 3-Vermelha. Tratamos também da formação histórica de Itaquera e da situação do bairro na passagem da década de 1960 para a década de 1970, período em que atraiu a atenção dos planejadores urbanos, dos planejadores da COHAB-SP e do Metrô. Abordamos as propostas do Plano Urbanístico Básico para o bairro e reconstituímos as primeiras ações ali feitas pela COHAB, apresentando o contexto da criação da companhia, vinculada à política habitacional da ditadura a cargo do BNH. Resgatamos, ainda, o projeto CURA Itaquera, tentativa do poder público municipal de aproveitar o potencial do metrô para estruturar o desenvolvimento urbano da região, trazendo à tona a atuação do arquiteto e urbanista Harry James Cole, consultor do PUB, idealizador do programa CURA (Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada) e responsável pelo estudo inicial do projeto destinado ao bairro.

No Capítulo 3, aprofundamos a análise sobre o processo de articulação dos projetos de habitação e transporte na Zona Leste de São Paulo e sobre a implantação das propostas, procurando descrever o raro contexto da época, sobretudo no âmbito da administração municipal paulistana. Para tanto, dividimos o capítulo em três partes. Na primeira delas, apresentamos as medidas tomadas pela prefeitura na década de 1970 que levaram à associação dos projetos do Metrô e da COHAB, ressaltando a importância da gestão Olavo Setúbal (1975-1979).

Na segunda parte do terceiro capítulo, mostramos os descompassos na implantação dos projetos. Discutimos, inicialmente, a situação da COHAB e como a companhia conseguiu fazer de Itaquera o grande símbolo da retomada de sua produção à época. Na sequência, tratamos da atuação do Metrô, salientando o papel da linha Leste-Oeste como um marco de uma fase em que a empresa passou a ter mais força e autonomia. A Companhia do Metropolitano enfrentou, no entanto, dificuldades financeiras para fazer avançar suas obras, o que realçou a participação do BNH como agente financiador da implantação da linha. Se a gestão Olavo Setúbal propiciou a articulação entre os projetos de habitação e transportes, o período a seguir foi de rompimento, a começar pela situação do próprio Metrô, cujo controle acionário passou da administração municipal para o governo estadual. As questões econômicas e as descontinuidades administrativas prejudicaram o andamento da construção da linha, fazendo com que os primeiros moradores dos conjuntos habitacionais da COHAB em Itaquera tivessem de esperar um longo período até a chegada do metrô à região.

Na parte final do capítulo, discorremos sobre as características únicas do tramo leste da linha 3-Vermelha, materialização do exemplo mais expressivo em São Paulo da associação de um sistema de transporte de massa com projetos de habitação, sobretudo com os de interesse social na periferia. A opção pelo traçado até Itaquera e medidas tomadas para articular outros projetos à linha deram características únicas ao trecho, contribuíram para que ela se tornasse a mais movimentada da rede metroviária paulistana e acrescentaram aspectos singulares à Zona Leste. Nessa parte, abordamos ainda alguns aspectos do desenvolvimento da região de Itaquera após a implantação do metrô.

Nas Considerações Finais, repassamos aspectos importantes e constatações apresentadas ao longo do trabalho e elencamos algumas questões que esta pesquisa pode suscitar.

Capítulo 1 – O metrô em busca de um destino

Um longo caminho foi percorrido até que as primeiras linhas do metrô de São Paulo entrassem em operação na década de 1970. A linha 1-Azul (Norte-Sul) começou a funcionar, ainda restrita a um trecho da Zona Sul, entre os bairros de Vila Mariana e Jabaquara, em setembro de 1974; e a linha 3-Vermelha (Leste-Oeste) foi inaugurada em 1979, com a abertura do trecho Sé-Brás. Diante do grande crescimento da cidade, a construção de sistemas de transporte ferroviário metropolitano já era objeto de estudos desde o fim do século XIX. Ao menos vinte e uma propostas foram elaboradas de 1898 até a década de 1960 (LAGONEGRO, 2004, p. VI).

Logo após a criação da Companhia do Metropolitano no fim dos anos 1960, optou-se pela priorização da construção da linha 1-Azul. Mas para estabelecer uma rede de fato, seria necessário implantar outras linhas; e a construção de uma segunda linha provocou um profundo impasse entre a administração municipal e os governos estadual e federal, o que postergou em mais alguns anos a definição do destino do metrô na Zona Leste.

Neste capítulo, acompanhando a busca e a definição dos destinos do metrô, tratamos, num primeiro momento, dos projetos de rede metroviária para a cidade, incluindo o projeto original da Companhia do Metropolitano; depois, resgatamos os estudos e reconstituímos o impasse que envolveram a Zona Leste no começo dos anos 1970, procurando observar as relações entre o sistema de transporte de massa e o planejamento urbano em São Paulo.

1.1 - Os antecedentes do Metrô

Embora descartados, os projetos de sistemas de transporte ferroviário metropolitano formulados entre o fim do século XIX e o início dos anos 1960 constituem um importante conjunto a respeito do pensamento urbanístico associado à capital paulista. Pesquisas como as desenvolvidas por Lagonegro (op. cit.) e Muniz (2005) reúnem dados e análises sobre essas propostas e são referências para a compreensão do debate em torno do Metrô que por décadas envolveu os meios técnico e político na cidade de São Paulo.

Destacamos que na década de 1950, em São Paulo, ganhou força entre os planejadores a preocupação em aproveitar o potencial do metrô como estruturador do espaço urbano, sendo o *Ante-projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano*, concluído em 1956, o símbolo dessa visão mais abrangente. Abordamos a seguir esta proposta e alguns dos outros projetos mais significativos do período anterior à criação da Companhia do Metropolitano.

1.1.1 – Projeto Light

Elaboradas por particulares, as primeiras propostas não formavam exatamente uma rede metroviária, mas podem ser consideradas como tentativas de configuração de um sistema embrionário de transporte de massa para São Paulo. O Projeto Light, de 1927, marcou o início do período em que empresas, a prefeitura, o governo do estado e “grandes representantes do capital privado passaram a considerar a possibilidade de dotar a capital de um sistema de transportes de massa envolvendo trens subterrâneos” (LAGONEGRO, op. cit., p. 119).

Detentora do monopólio do sistema de bondes elétricos em São Paulo desde o início do século XX, a empresa canadense Light também controlava “os serviços de iluminação, energia, telefones e gás”, mas vinha fazendo investimentos insuficientes em transporte coletivo (MUNIZ, op. cit., p. 61-63). Na década de 1920, o crescimento demográfico agravou a questão do trânsito e dos transportes na cidade; além disso, o serviço de bondes começou a sofrer a concorrência de linhas de ônibus recém-criadas. Pressionada pela crescente insatisfação da população e alegando que o valor da tarifa do bonde, congelado pela prefeitura desde 1909, tornava inviáveis a renovação e a ampliação do serviço de transporte, a Light

propôs a renovação de seu contrato, o aumento da tarifa e a extensão do monopólio da empresa ao serviço de ônibus (CAMPOS, 2002, p. 332).

Elaborado pelo engenheiro de tráfego e urbanista canadense Norman Wilson, o projeto da empresa previa a requalificação do serviço de transporte com a implantação de “um sistema conjunto de bondes, trens de alta velocidade e ônibus” (MUNIZ, op. cit., p. 65) e a construção de três linhas radiais, sendo que uma percorreria grande extensão da parte até então consolidada da Zona Leste. Motivo de grande polêmica na cidade e de intensas discussões na Câmara Municipal, o projeto também enfrentou a oposição dos técnicos da Prefeitura, sendo descartado como solução para a crise dos transportes que assolava a capital paulista. A Light permaneceu com o monopólio dos bondes, mas sem obter melhores condições no contrato com a administração municipal e passando a sofrer cada vez mais com a expansão do serviço de ônibus. Para Campos, o plano da Light “chocava-se frontalmente com as pretensões dos ‘rodoviaristas’ paulistanos e seus representantes na prefeitura e com a predileção dos setores dominantes pelo transporte individual” (2002, p. 341). O prefeito Pires do Rio, segundo o autor, entendia que os bondes deveriam ser retirados das ruas centrais da cidade e que a administração municipal deveria bancar seu próprio plano e assumir o controle do serviço de ônibus (id. *ibid.*).

A resposta engendrada pelos engenheiros da administração municipal consumou-se na confecção do *Estudo para um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, encomendado pelo prefeito Pires do Rio e apresentado em 1929 por Prestes Maia. O estudo propôs a reestruturação urbana através da circulação viária e orientou os investimentos da administração municipal nas décadas de 1930 e 1940, graças, principalmente, à condução de Prestes Maia ao cargo de prefeito durante a ditadura do Estado Novo, resultando em um mandato de sete anos, entre 1938 e 1945, período no qual o engenheiro tocou diversas obras viárias que havia projetado e deixou como herança para a eventual implantação do metrô paulistano somente a reserva do estrado de dois viadutos do Perímetro de Irradiação no Centro da cidade; “o Plano de Avenidas lançou as diretrizes para a expansão de São Paulo fora da área de influência das ferrovias e bondes” e ajudou a consolidar a supremacia do transporte rodoviário (individual e por ônibus) na cidade (LAGONEGRO, *op.cit.*, p. 74).

1.1.2 – O Metropolitano

Na década de 1940, diante da situação precária dos transportes em São Paulo - a Light só manteve o serviço de bondes em São Paulo até o fim de 1945 porque foi obrigada por um decreto assinado pelo presidente Getúlio Vargas -, a administração Prestes Maia formou a Comissão de Estudos de Transportes Coletivos para avaliar alternativas. No âmbito dessa comissão, o engenheiro Mário Lopes Leão foi incumbido de confeccionar um plano de transportes para a cidade que tivesse coerência com as obras viárias do Plano de Avenidas que vinham sendo realizadas. Em 1944, Leão apresentou seus estudos através da monografia *O Metropolitano em São Paulo*⁴, defendendo com tom enfático a implantação urgente do metrô.

A nosso ver, os elementos reunidos nesta Monografia, os estudos que fizemos no setor de transportes coletivos urbanos, e nossa experiência no ramo dos serviços de utilidade pública nos permitem *concluir* que a solução do problema dos transportes coletivos urbanos só será encontrada, para a cidade de São Paulo, com o *METROPOLITANO* (LEÃO, 1955, p. 233-234) (*grifos do autor*).

Na avaliação de Leão, as condições topográficas, demográficas⁵ e sociais da cidade levariam naturalmente as linhas do metrô a exercerem “a função coletora, por excelência, do tráfego urbano” e os outros meios de transporte se encarregariam “da alimentação e da distribuição do tráfego”. Ainda segundo o engenheiro, a construção do sistema “não oferecia dificuldades de ordem técnica ou de ordem econômica”; a construção seria “apenas uma questão político-administrativa” (id., p. 235-236).

⁴ Premiada no mesmo ano pelo Instituto de Engenharia.

⁵ O município de São Paulo havia rompido a marca de 1 milhão de habitantes nos anos 30. Em 1940, de acordo com o Censo do IBGE, possuía 1.326.261 moradores.

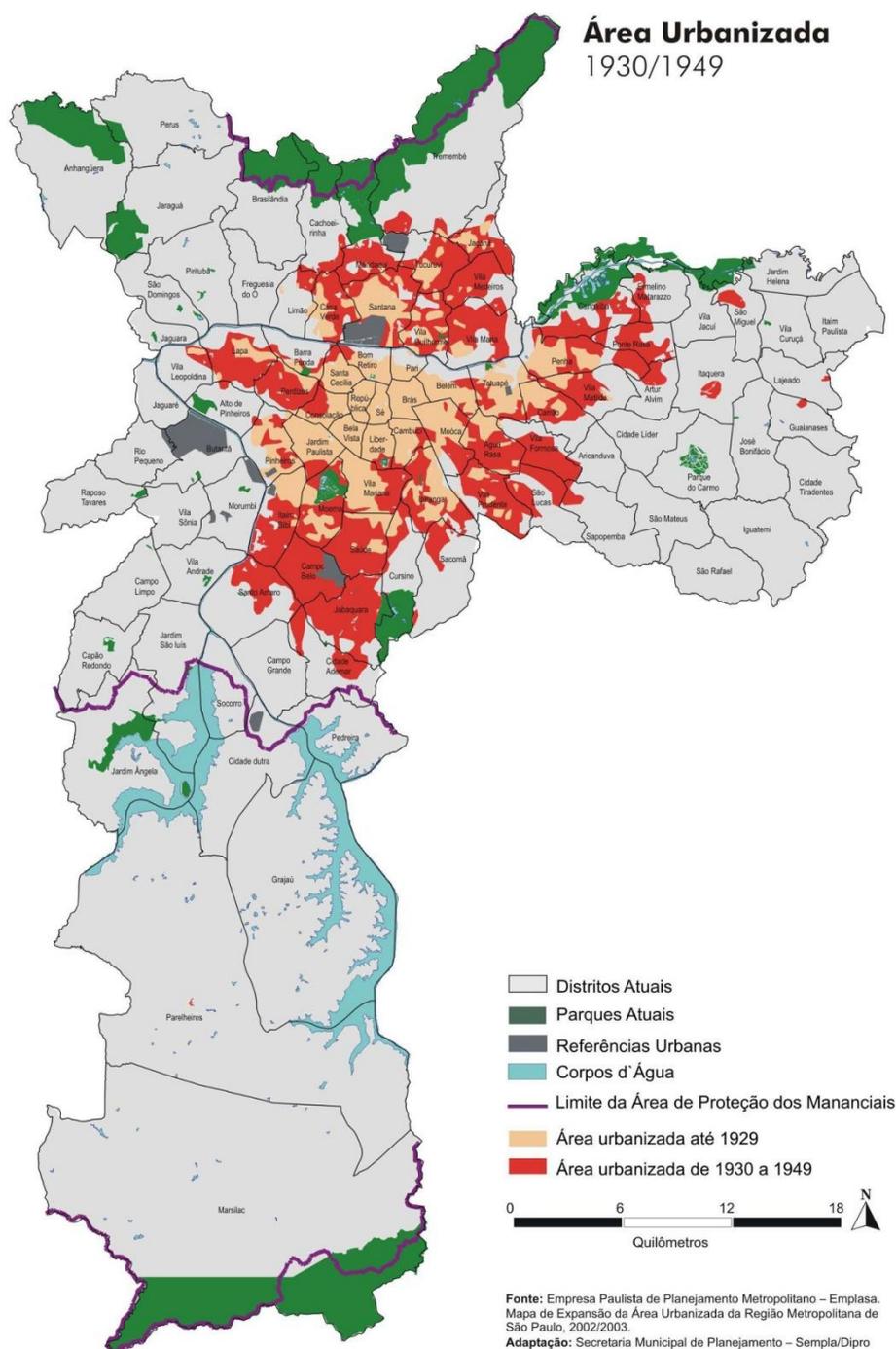


Figura 1 – Área urbanizada do Município de São Paulo entre 1930 e 1949
(Prefeitura de São Paulo)

Lagonegro ressalta a ênfase dada por Leão à importância do “urbanismo subterrâneo”:

Dentre as propostas de metrô para São Paulo, esse trabalho é o único que considera sua capacidade de adequar necessidades de circulação à preservação do patrimônio arquitetônico e de poupar os passageiros dos maus tratos provocados pelos ônibus. Ciente dos problemas causados pelos transportes rodoviários, Lopes Leão propunha o urbanismo subterrâneo como um remédio salutar contra a congestão do centro, a primeira vítima da circulação excessiva.

(...) por São Paulo possuir o porte e os problemas de uma cidade industrial, crescendo vertiginosamente sem a orientação de um urbanista, caberia ao urbanismo subterrâneo reorientar sua expansão, conjugando engrandecimento, embelezamento e preservação de seu patrimônio arquitetônico (LAGONEGRO, op.cit., p. 128).

Leão propôs uma rede metroviária com um “anel de irradiação” - linha circular – em torno do centro conectado com linhas radiais. Uma dessas radiais serviria a Zona Leste.



*Figura 2 - Sistema Metropolitano de São Paulo
(CIA. DO METROPOLITANO, 1968)*

1.1.3 – Metrô de Paris e Companhia Geral de Engenharia

Por seu tamanho, São Paulo atraiu o interesse de grupos estrangeiros interessados em implantar o metrô na cidade. De acordo com Lagonegro (2004) e Muniz (2005), em meados da década de 1940, cinco empresas estrangeiras – três norte-americanas e duas francesas – procuraram a prefeitura para oferecer projetos de sistemas de trens subterrâneos para a cidade.

No entanto, somente a *Compagnie du Chemin de Fer Metropolitain de Paris*, responsável pelo metrô parisiense, apresentou um projeto, embora este tenha sido logo descartado pela administração municipal.

Em 1947, a prefeitura, no mandato de Paulo Lauro, contratou a Companhia Geral de Engenharia (CGE) para elaborar um projeto de “sistema de trânsito rápido, visando o descongestionamento do perímetro central”. Este foi avaliado como o projeto mais completo até então, mas sua execução também foi considerada inviável (CARDOSO, 1983, p. 81).



Figura 3 - Cia. Geral de Engenharia (CIA. DO METROPOLITANO, 1968)

1.1.4 – Ante-projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano

Os projetos confeccionados até então restringiam-se à capacidade que o sistema possui como meio de transporte, sua função básica, representando uma alternativa para solucionar as carências do transporte público paulistano e desafogar o trânsito, especialmente no Centro da cidade. Foi a Comissão do Metropolitano, instituída pelo prefeito Juvenal Lino de Mattos em 1955 e presidida pelo ex-prefeito Prestes Maia, que elaborou o primeiro estudo a apresentar

uma abordagem diferente - e ampliada - a respeito do metrô. O documento *Ante-projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano*, concluído em 1956, já na gestão do prefeito Wladimir de Toledo Piza, trazia como novidade a tentativa de aproveitar o potencial da rede para estruturar o desenvolvimento urbano:

O critério para determinação dos traçados é (e só poderia ser) múltiplo, procurando atender: a) à distribuição da população, segundo as faixas de maior densidade; b) ao desenvolvimento esperado da cidade, e às tendências demográficas; c) à ideia de desenvolver preferencialmente esta ou aquela zona, visto que os metropolitanos são também instrumento de urbanização; d) à topografia e às possibilidades materiais e econômicas da passagem das linhas (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1956, p. 162).

O *Ante-projeto* previa linhas diametrais “conjugando-se as radiais aos pares”, o que permitiria a formação um anel virtual no Centro da cidade. A linha radial Leste passaria em elevado pelo rio Tamandateí e o Parque Dom Pedro e “assim prosseguindo pela avenida Leste” (atual Radial Leste) até o Tatuapé, onde, à rua Tuiuti, os formuladores do ante-projeto previam a estação de transferência com a Estrada de Ferro Central do Brasil e a conexão com linhas de ônibus; numa segunda etapa de implantação, a linha seguiria pelo leito da ferrovia até a Vila Matilde, transpondo aí a estrada de ferro até chegar ao bairro da Penha (id., p. 161-162, 211-212).

Além disso, pela primeira vez elaborava-se um projeto de sistema metroviário com abrangência metropolitana. Como ressalta Muniz, a rede projetada teria cem quilômetros de extensão e iria “além dos limites municipais, chegando a Guarulhos, Osasco, Itapeverica da Serra e à região do ABC” (op. cit., p. 123).



Figura 4 - Esquema geral do Ante-projeto (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1956)

Naquele momento, entretanto, se de um lado havia defensores da implantação do metrô, de outro estavam os que se opunham ao sistema, considerando-o ultrapassado ou desnecessário. Esta foi uma entre as questões que colocaram em lados opostos Prestes Maia e Anhaia Melo⁶, os dois principais protagonistas, entre as décadas de 1930 e 1960, dos debates a respeito do desenvolvimento urbano de São Paulo. Melo pregava a necessidade de frear o crescimento urbano do município e do estabelecimento de uma estrutura polinuclear que proporcionasse proximidade entre moradia e trabalho, desestimulando os grandes deslocamentos pela cidade (ANELLI, 2011, p. 19).

Autor do Plano de Avenidas e prefeito nomeado de São Paulo de 1938 a 1945, Prestes Maia entendia nos anos 1950 que não havia perspectiva de redução do ritmo de crescimento da metrópole. Segundo Meyer, Maia pregava através do *Ante-projeto* a necessidade de assumir e dirigir o crescimento da cidade, partindo de um estudo setorial sobre o metrô para uma ação abrangente em escala metropolitana (1991, p. 123 e 127):

⁶ Para um aprofundamento da análise sobre as posições antagônicas de Maia e Melo, consultar Campos (2002) e Lagonegro (2004). Lagonegro também destaca a importância de Adhemar de Barros e seu grupo nos debates e decisões relacionados ao Urbanismo em São Paulo nesse período, além dos paradoxos do metrô em São Paulo representados pela atuação dessas três figuras.

(...) o essencial no caso do Ante-Projeto, e sobretudo da postura de Prestes Maia, é sua afirmação de que a cidade já está madura para a instalação do metropolitano e que este é um eficiente instrumento de urbanização, o que quer dizer de orientação global da metrópole. As últimas considerações do Sistema de Transporte Rápido Metropolitano visam justamente a aproximação entre o transporte e o urbanismo. Para Prestes Maia, e demais técnicos envolvidos com o Ante-projeto, as linhas do metropolitano devem “constituir diretrizes de qualquer plano mais amplo”. Duas ordens de medidas deveriam servir de instrumento de controle: primeiro, o zoneamento de uso e ocupação mais intensiva ao longo das linhas com aumento dos gabaritos e coeficiente de ocupação. Segundo, a utilização pelo Poder Público de sua capacidade de criar empresas a ele filiadas capazes de adquirir e urbanizar áreas adjacentes às linhas metropolitanas (id., p. 125-126).

Autoras como Cardoso (1983), Santos (2004) e Muniz (2005) também reconhecem esse caráter global no *Ante-projeto* coordenado por Prestes Maia.

O estudo continha, porém, um grande paradoxo ao indicar como prioridade maior para a cidade na ocasião a realização de uma obra viária - a construção de um segundo anel perimetral em torno do Centro – além da melhoria do transporte público existente. Portanto, ao mesmo tempo em que defendia o metrô, o *Ante-projeto* apresentava argumentos para o adiamento de sua implantação.

1.1.5 – Sagemacs e Planejamento

Contratada pela prefeitura para realizar uma pesquisa que servisse de base para a confecção de um plano diretor da cidade, a Sagemacs (Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais), organização vinculada ao movimento *Économie et Humanisme* e coordenada pelo padre dominicano francês Louis-Joseph Lebret, elaborou entre 1956 e 1958 o estudo *A Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana*, um amplo diagnóstico da realidade metropolitana acrescido de propostas para o desenvolvimento da região, com ênfase na descentralização, incluindo uma rede de metrô que interligasse os dezenove centros secundários identificados (LAGONEGRO, op. cit., p. 165-169).

Para que essa rede se estabelecesse, a Sagemacs sugeriu a transformação dos trens de subúrbio em metrô e a construção de outras linhas, de preferência em superfície. O conjunto dos traçados revela a importância dada ao desenvolvimento da Zona Leste. A região seria contemplada com três linhas propostas: uma, às margens dos rios Tietê e Pinheiros, estabeleceria a ligação entre os bairros da Penha e Santo Amaro; a segunda teria ligação circular e conectaria os bairros da Penha, Tatuapé, Água Rasa e Vila Prudente à Zona Sul; e a

terceira representaria a ligação da cidade com o centro administrativo proposto para o bairro de São Mateus, no extremo da região e próximo à região do ABC paulista, podendo ser implantada no vale do Aricanduva ou no vale do Capão do Embira, este localizado entre os bairros do Tatuapé e da Água Rasa (id., p. 169-170).

Apesar da influência que exerceu sobre o meio técnico, inclusive na formação de planejadores, o trabalho da Sagmacs não recebeu a devida atenção por parte da própria prefeitura. Sua proposta de metrô é pouco considerada, mas avaliamos como relevante que um estudo de tamanha profundidade tenha proposto já nos anos 1950 uma sólida estruturação do sistema na Zona Leste, realçando a importância do desenvolvimento da região para o processo de descentralização da cidade.

O último projeto relevante de metrô confeccionado antes da constituição da Companhia do Metropolitano em 1968 foi concebido pelo engenheiro-arquiteto Carlos Lodi, diretor do Departamento de Urbanismo da Prefeitura de São Paulo durante a gestão de Adhemar de Barros (1957-1961).

Criado em 1947 com o objetivo de desenvolver um plano para a cidade, o departamento é um dos marcos da institucionalização do planejamento e da valorização da arquitetura e do arquiteto em São Paulo na década de 1940. Segundo Sarah Feldman, a estruturação do departamento evidenciava “uma clara identificação com a organização do *planning*” desenvolvida no começo do século XX nos Estados Unidos “e que vinha sendo difundida e reivindicada por Anhaia Mello” (2005, p. 43). Lodi assumia, no entanto, uma postura crítica às posições dominantes de Prestes Maia e Anhaia Melo nas discussões que vinham orientando o urbanismo na capital paulista (MUNIZ, op. cit., p. 129).

O projeto de Lodi faz parte do volume “Planejamento”, que reúne trabalhos e propostas elaboradas pelo Departamento de Urbanismo durante a gestão de Adhemar de Barros na prefeitura. Em função de sua própria origem, a proposta de metrô articulava-se com o planejamento urbano municipal da época. De acordo com o documento, os traçados do metrô deveriam representar o “mínimo custo possível” e “a máxima satisfação de demanda atual”:

O critério norteador da escolha deve ser o de que o metrô não é ferrovia suburbana, não devendo agravar a situação do centro urbano, facilitando o acesso das populações muito afastadas, em contradição com o plano de descentralização que procura mantê-las em suas sedes; e que o metrô deve resolver problemas atuais e não problemas futuros, desafogando o que está congestionado e não procurando levar condução onde não existe população (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1961, p. 167.)

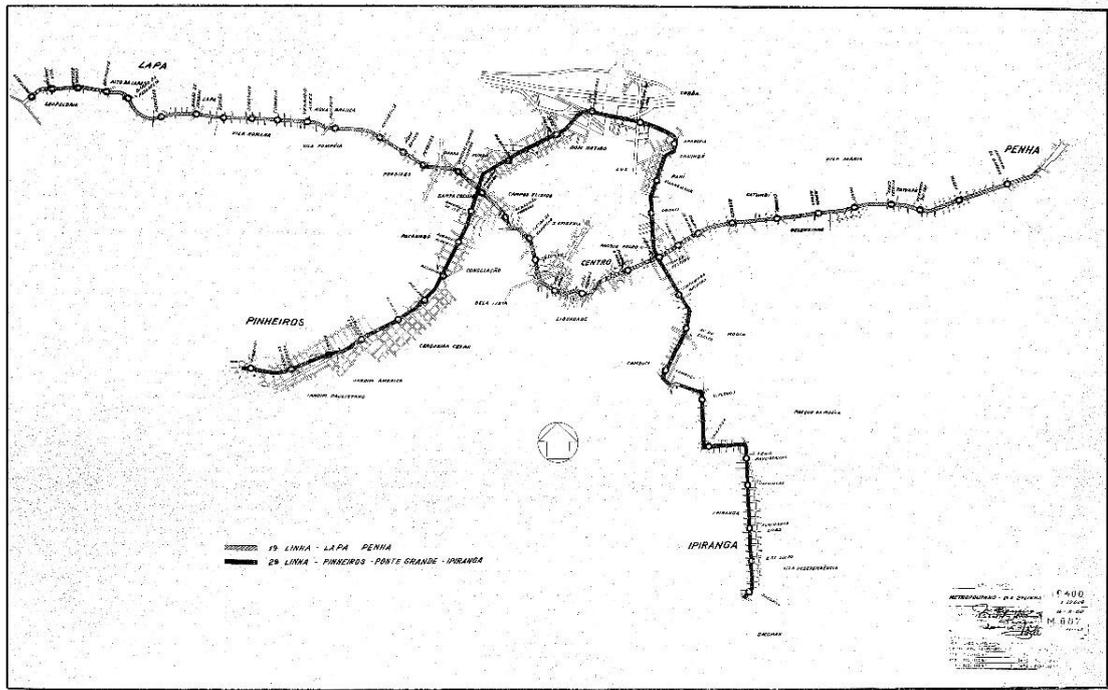


Figura 5 - Planejamento (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1961)

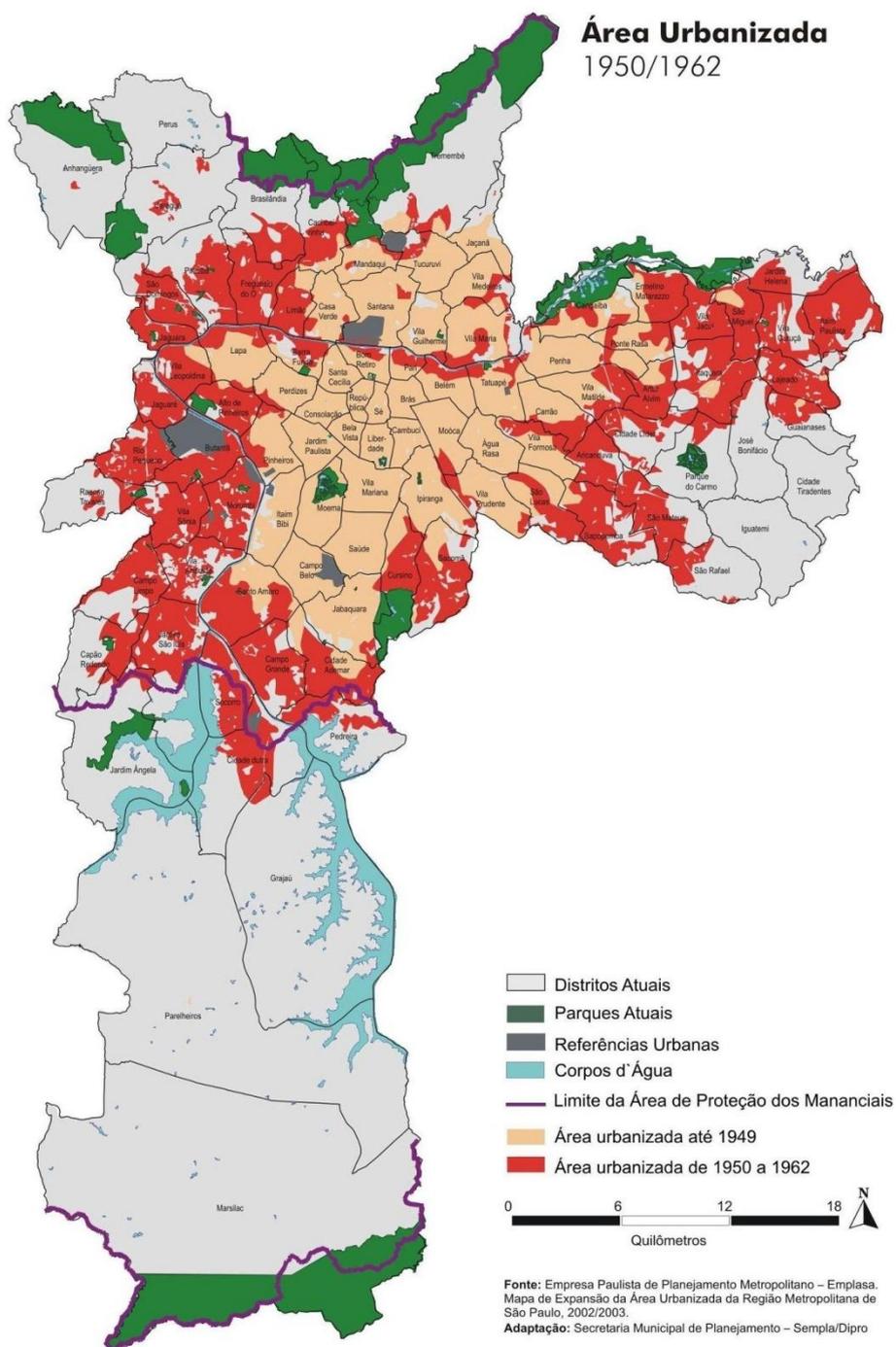


Figura 6 – Área urbanizada do Município de São Paulo entre 1950 e 1962 (PREFEITURA DE SÃO PAULO)

A proposta constituía-se de somente duas linhas diametrais prioritárias que atenderiam “zonas de grande densidade demográfica”, ambas passando pela Zona Leste. A linha Leste-Oeste ligaria os bairros da Penha e da Lapa, começando “no sopé da colina da Penha” e avançando sob o leito do corredor formado pelas avenidas Celso Garcia e Rangel Pestana até aflorar já nas proximidades do Tamanduateí para transpor o rio em elevado (id. ibid.). A outra linha faria um traçado Sudeste-Sudoeste, ligando os bairros de Pinheiros e Ipiranga. Sem

concluir uma proposta de plano para a cidade, Lodi deixou o departamento em 1961, quando Prestes Maia voltou ao comando da administração municipal.

1.2 - O contexto da criação da Companhia do Metropolitano

Coube ao prefeito Faria Lima, eleito em 1965, o papel de fundar a Companhia do Metropolitano e dar início às obras de implantação da rede. Entretanto, para compreender o contexto de sua iniciativa, é necessário retroceder ao início da década de 1960 e abordar os fatos que marcaram o período do mandato de seu antecessor, Prestes Maia.

1.2.1 - A segunda gestão de Prestes Maia

Depois de um mandato de sete anos como prefeito nomeado durante o Estado Novo, Prestes Maia enfrentou dificuldades para voltar a exercer um mandato executivo no período democrático. A vitória no pleito municipal de 1961 veio depois de três derrotas nas urnas nos anos 50: duas eleições para governador (1950 e 1954) e uma para prefeito (1957). Seu retorno representou a perda de prestígio do Departamento de Urbanismo como setor responsável pelo planejamento de São Paulo:

Entre 1961 e 1965, quando Prestes Maia reassume a prefeitura, desfaz-se o discurso do planejamento como função de governo. As idéias de planejamento como processo de articulação das várias divisões e dos vários níveis de governo, da pesquisa como ponto de partida para toda e qualquer definição de intervenção na cidade, de necessidade de um novo perfil de urbanista, perdem seus defensores no interior do setor de urbanismo (...) (FELDMAN, op. cit., p. 209).

Prestes Maia resgatou o *Ante-projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano*, de 1956, e decidiu tomar providências para a futura construção do metrô, embora as dificuldades financeiras da administração municipal postergassem ações mais efetivas para implantar o sistema na cidade:

Eleito prefeito em 1961, Prestes Maia (...) procedeu às desapropriações da Avenida 23 de Maio, prevendo uma faixa central para o metropolitano. Também construiu a Ponte Cruzeiro do Sul sobre o Rio Tietê, com tabuleiro central destinado a receber a linha Norte-Sul do metrô. Mas a falta de recursos o levou a priorizar obras viárias e adiar a implantação das linhas propriamente ditas (ZIONI, 2008, p. 138).

Segundo Lagonegro, Prestes Maia, diante de tais dificuldades, tentou convencer a opinião pública sobre a urgência da construção da rede metroviária:

Nesse sentido, Prestes Maia e staff procuraram de todas as formas mobilizar a opinião pública em torno da idéia de construir o metrô paulistano a fim de superar o maior dos entraves, a falta de recursos financeiros específicos para isso. Não se trataria em tal contexto de uma carência crônica de capitais, mas de desinteresse tanto federal quanto estadual pela questão (2004, p. 185).

Para o autor, o prefeito se viu enredado em uma armadilha que ele próprio ajudara a montar:

(...) a obstinação com que travou sua derradeira batalha pelo Ante-projeto na opinião pública revelaria um Prestes Maia desesperado ante a evidência de que falhara na tarefa de elaborar um sistema viário urbano eficiente para São Paulo com o Plano de Avenidas, expressamente favorável ao transporte individual, servil ao novo produto-rei da economia brasileira e desdenhoso para com o metrô no que este tem de mais útil (id., p. 187).

Lagonegro afirma que, paralelamente, outros grupos empunharam a bandeira do metrô, citando como exemplo os principais candidatos a governador na eleição de 1962 (id., p. 189). Vencedor desse pleito, Adhemar de Barros, que tentara iniciar a construção do metrô em sua gestão como prefeito, assinou em fevereiro de 1963 a lei estadual nº 7828, “que sumariamente autorizava empréstimos para a construção do metrô paulistano sem qualquer indicação de onde ou como fazê-lo” (id., p. 190). O tema voltou à tona na campanha eleitoral de 1965 para prefeito, em que três dos quatro candidatos sabatinados pela Câmara Municipal prometeram esforços para implantar o metrô (id., p. 191).

A relevância da questão levou o Instituto de Engenharia a promover em janeiro de 1965 a Semana dos Debates do Metropolitano de São Paulo “a fim de mobilizar a opinião pública quanto à necessidade imediata de construir o metrô paulistano assumida pela Prefeitura”:

Durante a Semana foram proferidas seis conferências nas quais tratou-se da necessidade do metrô em vista da escala dos problemas urbanos paulistanos. Discutiram-se os recursos técnicos e financeiros disponíveis, e o que poderia ser fornecido pela indústria nacional. O slogan da Semana, ‘São Paulo depende do metrô’ dá uma idéia da gravidade dos problemas e o que se esperava do transporte rápido enquanto solução para o congestionamento do centro (id., p. 191).

Faria Lima, um dos candidatos favoráveis à implantação do metrô na cidade de São Paulo, venceu a eleição municipal em março de 1965⁷ e, sucedendo a Prestes Maia, tomou posse do cargo de prefeito em abril daquele ano.

1.2.2 – As condições favoráveis da gestão Faria Lima

O processo de esvaziamento do Departamento de Urbanismo da Prefeitura de São Paulo iniciado na gestão de Prestes Maia (1961-1965) teve continuidade na gestão de Faria Lima (1965-1969), responsável pela criação do GEP (Grupo Executivo de Planejamento) como órgão transitório e subordinado ao prefeito, o que, nas palavras de Feldman (2005), representou uma intervenção no departamento.

As mudanças no planejamento urbano nesse período acentuaram-se com a instituição do Serfhau (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo), órgão criado em 1964 pela ditadura ao qual se vinculava o Fundo de Financiamento de Planos de Desenvolvimento Local. O fundo condicionava a liberação dos recursos à constituição de órgãos regionais e municipais de planejamento e desenvolvimento ao mesmo tempo em que permitia a estes órgãos “contratar a elaboração de planos e estudos”, ampliando o campo de atuação de empresas de consultoria (FELDMAN, 2005, p. 212-216).

Faria Lima, único prefeito de São Paulo eleito durante a ditadura, recorreu justamente às empresas privadas de consultoria ao dar os primeiros passos para cumprir a promessa de implantar o Metrô na cidade. Em 1966, criou o Grupo Executivo do Metrô e convidou dezessete empresas estrangeiras a elaborar um “estudo de viabilidade econômico-financeira e o pré-projeto de engenharia de um sistema integrado de transporte rápido coletivo” (CARDOSO, 1983, p. 94). O vencedor do concurso foi o consórcio HMD, formado pelas empresas alemãs Hochtief e Deconsult e pela brasileira Montreal. No começo de 1967, o consórcio iniciou os estudos sobre a rede metroviária. Em abril de 1968, a Prefeitura criou a Companhia do Metropolitano de São Paulo; e no final do mesmo ano, sob as diretrizes do estudo do consórcio HMD, a obra de construção da linha Norte-Sul teve início⁸.

⁷ Seu slogan de campanha era “Vote em Faria Lima e Ganhe uma Cidade Nova”, Cf. FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA. *Faria Lima*. Disponível em http://www.cepam.sp.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=2&Itemid=3.

⁸ O primeiro trecho do metrô paulistano – entre Jabaquara e Vila Mariana – foi inaugurado em setembro de 1974.

Segundo Lagonegro, Faria Lima herdou a Prefeitura de São Paulo em boas condições financeiras já que seu antecessor, Prestes Maia, havia reduzido “de 50% para 22% os gastos com o funcionalismo público” (2004, p. 433). Além disso, com a reforma tributária decretada pela ditadura em 1967, a prefeitura conseguiu elevar sua capacidade de arrecadação:

“Dentro do espírito da reforma, uma das primeiras medidas de Faria Lima foi a instituição do Imposto Municipal de Circulação de Mercadorias vinculado ao Fundo de Participação dos Municípios, por meio do qual os municípios receberiam do estado 20% do ICM arrecadado” (id., p. 433).

Faria Lima ainda elevou o imposto predial em mais de 20% e reformulou seus critérios de cobrança, “taxando o valor venal dos imóveis e não o locatício” (id. *ibid.*). A ditadura também aproximou o país de instituições internacionais como o Banco Mundial, o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e a USAID (Agência para o Desenvolvimento Internacional do Governo dos Estados Unidos), tornando viável a busca por financiamentos para obras de grande porte (id., 434).

Esse conjunto de fatores e medidas ampliou, portanto, as receitas da Prefeitura e propiciou o suporte financeiro necessário para que a administração municipal empreendesse uma série de obras viárias e iniciasse a construção do metrô:

No âmbito federal, o governo militar apresentava um caráter planificador e tecnocrata, que se fazia notar na elaboração de projetos voltados para o desenvolvimento da infraestrutura. Reformas administrativas resultaram na criação do Sistema Financeiro da Habitação (SFH) e do Banco Nacional de Habitação (BNH), e mais tarde no Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos e da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), o que representou “a mais efetiva intervenção do Estado brasileiro na produção de infra-estrutura e sistemas de transporte urbano” (ZIONI, 2008, p. 109).

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 por paradoxos no âmbito da história do planejamento urbano paulistano:

Dos muitos paradoxos que perpassam a história anterior do metrô paulistano, o mais intrigante deles é o fato de o sistema metroviário iniciado em fins da década de 1960 por iniciativa e sob o comando de pensadores urbanistas paulistanos que o haviam combatido nas décadas anteriores, os staffs de Anhaia Melo e Prestes Maia. Isso se deu no momento em que, após o golpe militar de 1964, esses quadros foram solicitados pelo poder público por sua competência profissional no setor de planejamento, para auxiliar a resgatar São Paulo do colapso urbano em que ameaçava precipitar-se, após cinquenta anos de rodoviarismo como ‘programa tácito de governo’ dominando o setor de obras públicas da cidade (LAGONEGRO, *op.cit.*, p. 194).

Nessa passagem, Lagonegro faz referência à participação de profissionais ligados aos grupos de Anhaia Melo e Prestes Maia na implantação do Metrô em São Paulo, lembrando que, ironicamente, Melo e Maia, em diferentes momentos de suas trajetórias, se opuseram à construção do sistema de transporte rápido na cidade.

1.3 - O projeto do consórcio HMD

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 (COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, 1968, v.1, p. 181-183).

A linha Leste-Oeste ligaria dois bairros da Zona Norte – Vila Maria e Casa Verde -, mas passando pelo centro e pelas zonas Leste e Oeste. No trecho leste, avançaria sob o leito da avenida Celso Garcia até a região do Tatuapé derivando depois para a Vila Maria, suplantando o rio Tietê. A Zona Leste também seria contemplada com um ramal da linha Sudeste-Sudoeste que ligaria o Parque Dom Pedro II ao bairro de Vila Bertioga, com traçado subterrâneo pela rua da Mooca. Portanto, não havia nessa rede básica a projeção de nenhuma linha que se estendesse até o extremo leste. Isso era previsto somente em um estudo inicial do consórcio para a expansão futura da rede, quando ela passaria a ter abrangência metropolitana e mais de 200 quilômetros de extensão. O relatório do consórcio apresentou como prioridade a construção da linha Norte-Sul⁹. A meta era que a rede básica fosse concluída em um período de dez anos para o atendimento da demanda prevista para o fim da década de 80.

⁹ Cardoso (1983) e Lagonegro (2004) salientam que a opção da gestão Faria Lima por começar a implantação do sistema pela linha Norte-Sul foi alvo de críticas e denúncias que resultaram na criação de uma Comissão Especial de Inquérito na Câmara. Os críticos entendiam que a linha Leste-Oeste possuía uma demanda maior e seria, portanto, a mais urgente. No entanto, vereadores aliados a Faria Lima conseguiram impedir o avanço das investigações e encerrar a comissão (LAGONEGRO, op. cit., 443).

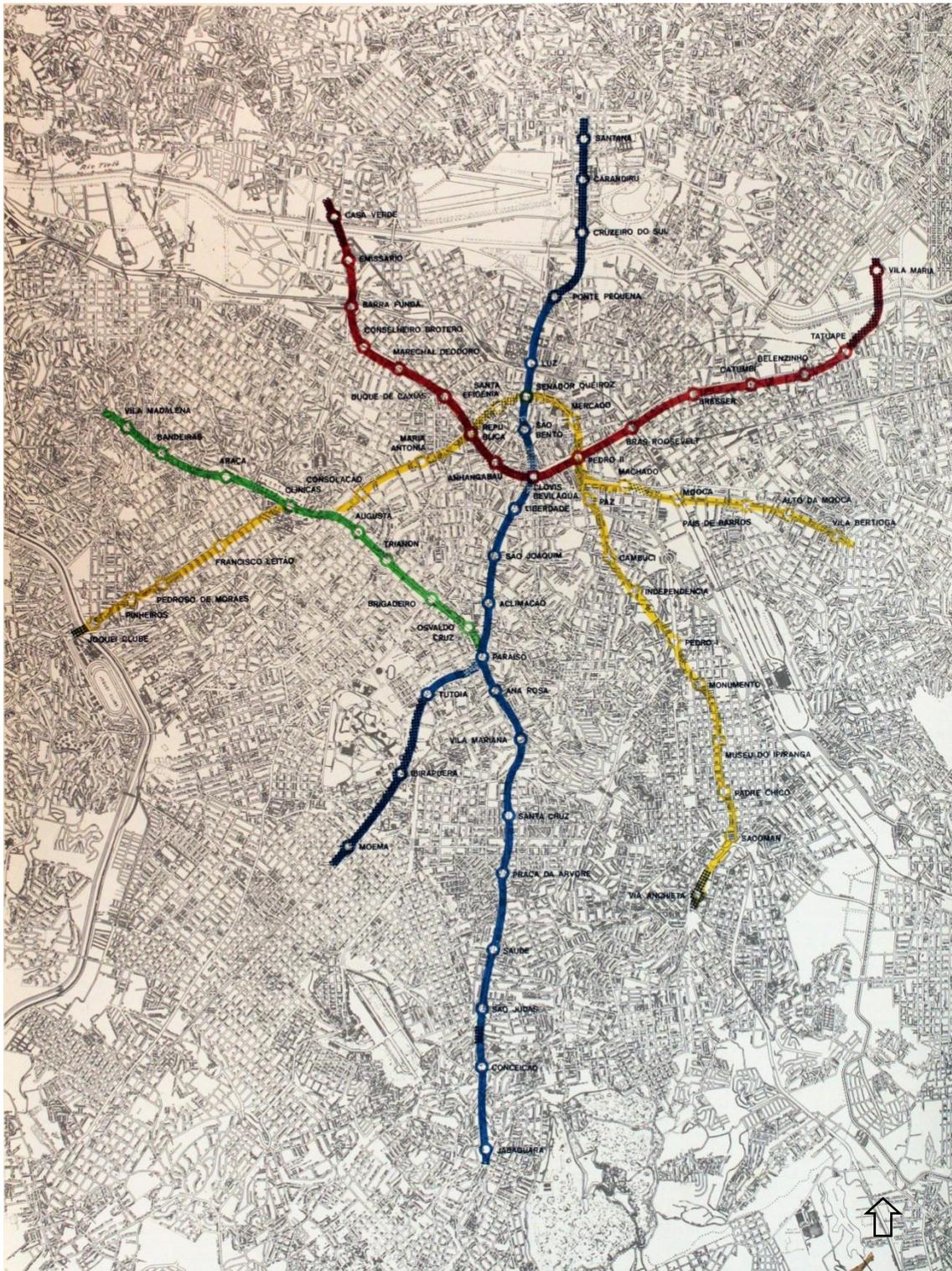


Figura 7 - Proposta de rede do metrô elaborado pelo consórcio HMD (CIA. DO METROPOLITANO, 1968)

Paralelamente ao encaminhamento do projeto do metrô, Faria Lima encomendou, por meio do GEP, a criação daquele que deveria ser o grande plano para a cidade, o Plano Urbanístico Básico (PUB). Encomendado em 1968, o plano foi entregue em 1969, no fim da gestão de Faria Lima. O projeto do metrô elaborado pelo HMD e as obras do sistema

metroviário vieram, portanto, antes da conclusão do PUB. Ou seja, a rede de transporte rápido começou a ser implantada na ausência de um plano geral para a cidade.

O estudo produzido pelo consórcio HMD, mesmo tendo um caráter setorial, voltado para a implantação de um sistema de transporte rápido, esbarrou em limites decorrentes da falta de diretrizes para o desenvolvimento da cidade e da região metropolitana. No próprio estudo do consórcio, há menções sobre a falta de um plano abrangente para a capital paulista. Naquela que talvez seja a mais explícita delas, indica-se que o estudo deteve-se nos aspectos relacionados à fluidez. “Na ausência ainda de um plano diretor urbanístico que somente agora está sendo elaborado foi adotada uma política de atendimento aos desejos de deslocamento decorrentes de tendências naturais” (1968, v.1, p. 135).

O consórcio sugeriu a criação de estacionamentos de automóveis próximos às estações e propôs a integração dos meios de transporte na cidade. “O metrô e os trens suburbanos, pela sua alta capacidade, constituirão os canais principais de escoamento e os ônibus, dada sua flexibilidade de itinerário, constituirão o elemento alimentador da rede metrô-ferrovias” (id., p. 177). Conforme Nigriello, “cuidado especial foi tomado para que a rede de metrô não competisse com a ferrovia nem com a rede de ônibus, de forma que o sistema global apresentasse máxima utilização de recursos” (1998, p. 152).

Em relação à articulação com o tecido urbano, o estudo do HMD sugeriu o congelamento do entorno das estações, onde previa uma valorização. Cardoso frisa que essa recomendação de preservação de uma “área aproximada de 500 metros em torno das estações do metrô, com critérios disciplinadores, de forma a atender à renovação urbana”, provocada pela valorização decorrente da implantação do sistema, era a “única referência quanto ao seu impacto na estrutura urbana” (1983, p. 97).

1.4 – A proposta do PUB

Encomendado em 1968, o Plano Urbanístico Básico foi confeccionado por uma equipe multidisciplinar formada por um consórcio de empresas de consultoria brasileiras e norte-americanas, entre elas a Montreal¹⁰, integrante do HMD, e entregue em 1969, no fim da gestão de Faria Lima (SOMEKH & CAMPOS, 2008, p. 110). Se por um lado o estudo do HMD fazia referência à falta de um plano para a cidade, por outro o Plano Urbanístico Básico, concluído posteriormente, relatava ter considerado o projeto da rede de metrô e baseava-se nele para propor sua ampliação, indicando uma articulação entre os dois estudos. De fato, a rede básica proposta pelo HMD estava contida na grande malha metroviária proposta pelo PUB. “O sistema de trânsito rápido apresentado neste plano, desenvolvido em estreita cooperação com o consórcio que realizou o estudo do Metrô, recomenda a construção de 450 km de linhas” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, p. 105).

Os formuladores do plano pretendiam, portanto, que sua proposta ocupasse o lugar do projeto do HMD no estabelecimento das diretrizes da continuidade da obra do metrô. O PUB previa que os “serviços de subúrbios das ferrovias” fossem substituídos por metrô “ao longo de 185 km” e que a rede de transporte rápido tivesse abrangência metropolitana (id. *ibid.*). O volume de estudos do plano intitulado “Desenvolvimento Urbano” ressalta a incorporação do projeto do HMD e detalha a expansão da rede imaginada pelos formuladores do PUB, de abrangência metropolitana:

Estudo recente determinando a viabilidade de um sistema de trânsito rápido recomenda a construção inicial de 66 km de linhas de Metrô (...). O sistema ora recomendado manteve as características básicas do primeiro, estendendo as linhas radiais até os centros de comércio e serviços mais distantes, e recomendando novas linhas. Além das linhas junto às vias férreas, que substituirão os trens de subúrbio, são previstas linhas para Casa Verde, Santana e Tucuruvi, Guarulhos, Vila Prudente e São Mateus, São Bernardo, Diadema, Santo Amaro, Taboão e Osasco (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, vol. 2, p. 397).

¹⁰ Além da brasileira Montreal, participaram do consórcio a também nacional Asplan S.A. e as norte-americanas Leo A. Daly Company e Wilbur Smith & Associates.



Figura 8 - Sistema de metrô recomendado pelo PUB para 1990 (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969)

Os formuladores do plano recomendavam a implantação de um esquema estrutural da metrópole com sete centros subregionais e vinte centros secundários de serviços (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, p. 81 e 85). Um dos centros subregionais a serem desenvolvidos era o bairro de Itaquera. Os planejadores propunham que os centros subregionais tivessem “áreas residenciais adjacentes de alta densidade” e fossem “implantados de acordo com planos detalhados, mediante desapropriação de terrenos, provisão de serviços urbanos e outros meios de ação” (id., p. 25).

A função do metrô descrita no plano tinha relação direta com os novos centros:

O sistema de trânsito rápido servirá como ligação entre os centros sub-regionais, estes com o centro metropolitano. Atenderá ainda aos centros secundários de serviços, localizados, de preferência, em seus cruzamentos e terminais, e às zonas industriais, interligando áreas de maior densidade habitacional e os grandes centros de emprego (id., p. 85).

Isso significa que o metrô deveria atender à maior parte das viagens de média e longa distância entre os vários setores da área urbana, transportando grande volume de passageiros e a altas velocidades. Nesse sentido, Anelli ressalta o modelo polinuclear estabelecido no plano, em que moradia e trabalho poderiam ser distantes, mas com medidas para facilitar a

circulação; ou seja, a população poderia usufruir das ofertas de moradia e de trabalho em escala metropolitana, o que proporcionaria a ruptura com a estrutura que fixava o trabalhador às proximidades do local de trabalho e a efetivação do princípio capitalista de plena liberdade para a força de trabalho (2011, p. 27-28).

Àquela altura, já estava em construção a linha 1 (Norte-Sul) do metrô. O PUB recomendava que a seguir fossem implantadas, prioritariamente, três linhas no eixo Leste-Oeste: a Casa Verde-Vila Maria, prevista na rede básica projetada pelo consórcio 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 (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, p. 131). Pela primeira vez, um estudo trazia as propostas de desenvolver Itaquera e de levar o metrô até o bairro.

Outro aspecto importante do PUB é a proposta de constituição de uma malha ortogonal com 815 quilômetros de vias expressas, o que, segundo Somekh & Campos (op. cit.), faria do metrô um sistema de importância secundária dentro do planejamento da circulação em São Paulo:

(...) a crença no automóvel ainda não havia sido abalada pela crise do petróleo, e essas intenções se encaixavam na prioridade concedida à indústria automobilística pela política desenvolvimentista brasileira. O metrô surgia então como uma grande obra complementar e não alternativa à priorização do transporte individual (p. 118).

A respeito desse aspecto do PUB, a análise dos volumes de estudos do plano nos conduz a uma interpretação diferente da apresentada pelos autores acima. No volume “Desenvolvimento Urbano”, a equipe responsável pelo PUB destacou a relevância do metrô para o plano da cidade, sobretudo para a preservação do centro paulistano, como revelam as três passagens abaixo:

Em São Paulo, os efeitos da vulgarização do automóvel, iniciada na presente década, deverão ser compensados pela construção do Metrô (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, vol. 2, p. 42).

(...) a construção do sistema de Metrô, em São Paulo, contribuirá muito para preservar a importância do Centro, apesar da proliferação do carro particular (id., p. 43).

A integração das estações com as galerias de lojas e com subsolos de edifícios aumentará, de maneira geral, a utilização do sistema do Metrô, particularmente nas estações da periferia, de modo a incentivar os proprietários de automóveis a continuarem a viagem ao centro pelo Metrô (id., p. 397).

Mais adiante, os planejadores propunham a criação de “taxas e restrições especiais para reduzir o volume de tráfego de automóveis no centro” (id., p. 439).

Em outro volume de estudos do plano, denominado “Circulação e Transportes”, os sistemas de vias expressas e os equipamentos de transporte rápido sobre trilhos eram tratados como “elementos básicos do futuro sistema de transportes” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, vol. 4, p. 203). Em outra passagem desse volume, os formuladores do PUB enfatizavam o protagonismo imaginado para o transporte público, sobretudo o Metrô, na seguinte proposta:

Dar maior incentivo ao uso dos transportes coletivos do que ao transporte individual, mediante a oferta de estacionamento nas estações periféricas do Metrô; a concentração de alta densidade junto às estações do Metrô; a imposição de taxas especiais de estacionamento na área central da cidade e a elevação das taxas que incidem sobre os usuários das vias (id., p. 9).

O metrô também se constituía em elemento central de outra proposta importante do PUB: o desenvolvimento de corredores de atividades múltiplas. Os corredores seriam implantados ao longo das linhas da rede metroviária e “caracterizados por alta concentração de atividades de negócios, por comércio e por serviço e por uso residencial intenso (PREFEITURA DE SÃO PAULO, op. cit.,: p. 25).

Esse conjunto de propostas nos leva a repensar a avaliação de que prevaleceu um caráter rodoviarista no PUB. O plano parece conferir importância similar ao metrô e ao sistema viário, ressaltando a necessidade de implantação de uma ampla rede de transporte rápido de massa e tratando com preocupação a expansão do automóvel. Em relação à região central, é evidente a intenção de coibir o uso do veículo particular e incentivar o uso do transporte coletivo.

Entendemos que o PUB incorreria em um grande contrassenso urbanístico e até mesmo no âmbito da administração municipal se relegasse o metrô a um papel menor. Se assim fizesse, estaria rebaixando uma obra de grande porte que acabara de ser iniciada pela mesma administração – a de Faria Lima – que contratara o plano. Interpretamos, portanto, que o metrô é tratado no PUB como elemento estruturante da configuração urbana e como alternativa ao transporte individual na região central metropolitana.

A tônica das gestões seguintes da administração paulistana ajudou a reforçar essa marca de proximidade entre metrô e PUB. Como veremos na sequência deste capítulo, a gestão responsável pelo engavetamento do PUB – a de Paulo Maluf, sucessor de Faria Lima – também optou por diminuir o ritmo da construção do metrô e priorizar a realização de obras

viárias. Por outro lado, as administrações posteriores¹¹, embora também tenham investido no viário, resgataram propostas do PUB e investiram com mais força na construção do metrô, confluência que se refletiu, inclusive, em intervenções realizadas na Zona Leste da cidade que analisamos neste trabalho.

¹¹ Nos referimos às gestões de Figueiredo Ferraz, Miguel Colasuonno e Olavo Setúbal, todas nos anos 70.

1.5 - A proposta do PMDI

Em fins de 1969, o governo estadual de São Paulo, por meio do Gegran (Grupo Executivo da Grande São Paulo), contratou um consórcio de empresas de planejamento formado pela Asplan¹², GPI e Neves & Paoliello para a elaboração do PMDI (Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado). O plano “identificou os principais problemas fora do controle dos governos locais”, relacionados principalmente às áreas de saneamento, transportes e uso do solo; “propôs soluções a esses problemas, formulando diretrizes a longo prazo e medidas concretas a médio prazo – 1980” e também “concebeu um mecanismo coordenador das atividades do governo do estado na área metropolitana, ou seja, a própria entidade metropolitana” (GOVERNO DE SÃO PAULO, 1970, p. XI).

No setor de transportes, o PMDI reforçou a importância da proposta de renovação das ferrovias ao recomendar a “implantação de um Sistema de Transporte Rápido de Massa para atender a 60% das viagens, mediante aproveitamento do sistema ferroviário existente” (id. *ibid.*). Essa proposta significava a conclusão da obra da linha Norte-Sul do metrô e a revisão do traçado das outras linhas metroviárias “face a um plano integrado de transporte de massa, considerando prioritário o sistema metro-ferroviário”, o que implicaria no “aperfeiçoamento do sistema de trens de subúrbio, a fim de elevá-lo ao padrão de serviço de metrô” (id., p. XVII).

Os formuladores do PMDI propuseram que a linha Leste-Oeste (Vila Maria-Casa Verde) projetada pelo consórcio HMD tivesse o traçado estendido até o fim da avenida Celso Garcia para o atendimento do bairro da Penha (id., p. 18). Ainda na Zona Leste, o aproveitamento gradual das ferrovias recomendado no plano resultaria em formulação semelhante à do PUB, com o serviço de metrô passando a atender toda a área do Brás a Guaianazes onde corria a Estrada de Ferro Central do Brasil.

¹² Empresa que já havia participado da elaboração do PUB.



*Figura 9 - Sistema de Transporte Rápido de Massa proposto no PMDI
(GOVERNO DE SÃO PAULO, 1970)*

Em relação ao uso do solo na Grande São Paulo, o plano sugeriu que a expansão urbana fosse desestimulada na direção sul e sudoeste e reorientada em direção a leste e a nordeste, “onde se encontram os terrenos mais adequados à ocupação” (id., p. XVII). No que tange à habitação, recomendou o adensamento das áreas periféricas e das “áreas localizadas junto aos elementos principais do sistema de transportes” e a implantação de grandes conjuntos habitacionais (id., p. 5). Entendemos que ambas as recomendações influenciaram a administração paulistana na década de 1970, especialmente a COHAB-SP, responsável pela construção de grandes conjuntos na Zona Leste.

1.6 - O metrô no mapa do PDDI

Vinte e quatro anos depois da criação do Departamento de Urbanismo na Prefeitura de São Paulo e dois anos após o engavetamento do Plano Urbanístico Básico, a capital paulista teve, finalmente, seu primeiro plano diretor aprovado em dezembro de 1971, na gestão do prefeito Figueiredo Ferraz (1971-1973), nomeado durante a ditadura militar para suceder a Paulo Maluf. Tratava-se do PDDI (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado), elaborado pelo já citado GEP (Grupo Executivo de Planejamento).

Na exposição de motivos do projeto de lei (PL 125/71) enviado à Câmara Municipal, o PUB e o PMDI são citados como “peças básicas” utilizadas na confecção do PDDI. Os 57 artigos que compõem a lei que implantou o plano ocupam nove páginas. O texto previa a formação dos corredores de atividades múltiplas recomendados pelo PUB e a implantação de “um conjunto de linhas interligadas de metrô” a ser integrado “aos sistemas de transporte coletivo por ônibus e trens suburbanos” (Lei nº 7688/71).

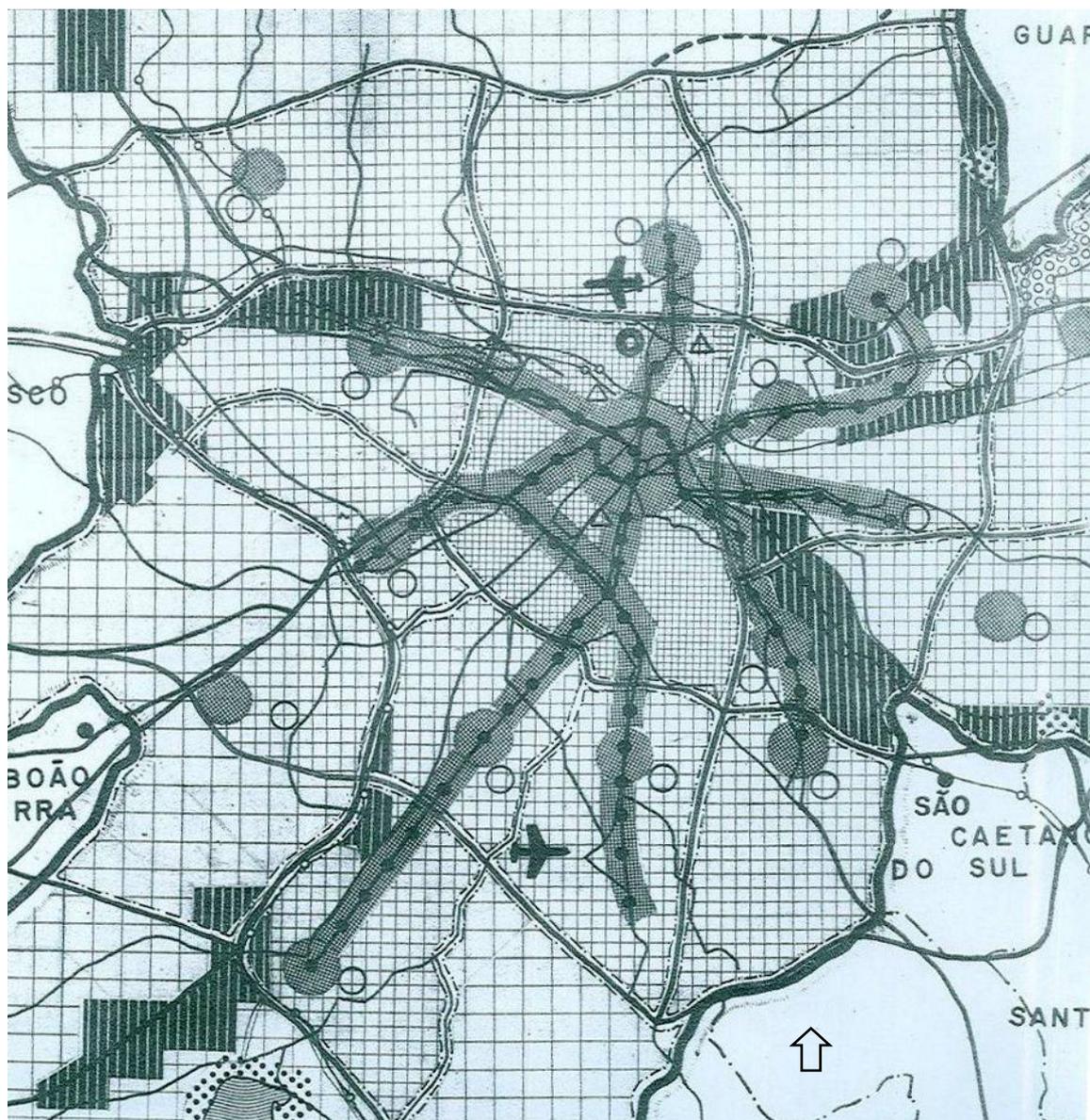


Figura 10 - A rede de metrô no mapa das Diretrizes Básicas para o Arranjo Territorial do PDDI (Lei nº 7688/71)

O traçado da rede de Metrô a ser implantado na cidade não era descrito, constando apenas em um mapa das Diretrizes Básicas para o Arranjo Territorial anexado ao plano. A identificação das linhas só é possível pela observação do mapa. O tamanho do sistema projetado estava muito aquém dos 450 quilômetros propostos no PUB. O traçado que se vê no mapa do PDDI restringia-se aos limites do território da capital paulista e seguia quase integralmente o projeto de rede básica confeccionado pelo HMD em 1968, inclusive na Zona Leste.

A explicação a respeito do Metrô presente na exposição de motivos do projeto de lei ratifica a observação acima e assinala a previsão de uso do entorno das linhas como importantes eixos de desenvolvimento da cidade:

As diretrizes da rede do Metrô não diferem substancialmente daquelas constantes de estudos anteriores, salvo por pequenas alterações, destinadas a harmonizar o transporte em massa de passageiros com a estrutura urbana estatuída. Prevê-se que as maiores concentrações demográficas e de atividades múltiplas ocorrerão ao longo das linhas do Metrô (PL 125/71).

Não havia menção nem na lei nem no projeto à proposta apresentada no PUB de formação de um centro subregional em Itaquera. Somente no mapa das Diretrizes Básicas para o Arranjo Territorial há a indicação de que Itaquera deveria ser uma área de desenvolvimento urbano. A previsão de implantação do tramo leste da linha Leste-Oeste assemelhava-se ao projeto do consórcio HMD: o traçado do Metrô acompanharia o da avenida Celso Garcia e derivaria para a zona norte, suplantando o rio Tietê. Não se previa no PDDI a implantação de uma linha de metrô até Itaquera.

Para Feldman, o PDDI, composto apenas por uma lei e um mapa e restrito “ao campo do planejamento físico-territorial”, abriu mão “da abrangência a todos os aspectos da vida urbana, e conseqüentemente, da idéia de articulação com outras áreas de governo” e “da idéia de processo de planejamento”, tornando-se “a negação da concepção de plano diretor que o PUB representou”; ainda segundo a autora, o que caracterizou o PDDI foi a associação entre o plano viário e o zoneamento (2005, p. 243 e 248).

Para Feldman e para Villaça (2004), a tramitação do projeto de lei na Câmara Municipal, em meio ao período mais repressivo da ditadura militar, foi uma farsa, em virtude do completo domínio exercido pelo Poder Executivo sobre o Legislativo. Além de questionar a legitimidade do plano, Villaça chama a atenção para o descompasso entre o PDDI e o planejamento do Metrô: “(...) a Companhia do Metropolitano ignorou o traçado de metrô constante nesse plano, mostrando a inutilidade e a inoperância da inclusão de previsão de obras nos planos diretores” (2004, p. 153).

Esse descompasso logo se fez notar. Como mostraremos à frente, as primeiras medidas que a Companhia do Metropolitano tomou para ampliar a rede divergiram da configuração prevista no PDDI, deixando obsoleto o mapa do plano.

Ainda que as limitações do PDDI sejam evidentes diante do PUB, é preciso reafirmar que sua elaboração por parte da gestão Figueiredo Ferraz representou o resgate de propostas presentes no Plano Urbanístico Básico, estudo que havia sido ignorado pela gestão Paulo Maluf. No mesmo tom de revisão dos conceitos adotados pelo antecessor, Figueiredo Ferraz revalorizou a construção do Metrô, como veremos a seguir.

1.7 - Novos estudos e um grande impasse na Zona Leste

As obras do Metrô sofreram uma desaceleração na gestão de Paulo Maluf (1969-1971), mas ganharam impulso na administração de Figueiredo Ferraz. Em 1971, Ferraz nomeou o engenheiro Plínio Assmann, seu ex-aluno na Escola Politécnica de São Paulo (USP), como presidente da Companhia do Metropolitano. Com recursos financeiros à disposição, a empresa cresceu e passou a contar com equipes próprias para o desenvolvimento de estudos e projetos, dispensando os serviços de empresas de consultoria. O planejamento e a construção da linha Leste-Oeste vieram a ser grandes símbolos dessa nova fase do Metrô.

Menos de um ano depois da promulgação do PDDI, os planejadores do Metrô, deixando de lado o projeto de rede que constava no mapa do plano diretor da cidade, começaram a revisar a proposta de rede proposta em 1968 pelo consórcio HMD, como demonstram documentos internos que levantamos nos arquivos da Companhia do Metropolitano e reportagens publicadas na época nos jornais da cidade.

Na edição de 20 de dezembro de 1972, o jornal Folha de S.Paulo publicava em sua capa o seguinte título a respeito do projeto de uma nova linha de metrô para a cidade: “Até 75, a linha Leste do Metrô; 23 quilômetros”. Na página 8, a reportagem “Nova Leste, uma nova linha para o metrô de São Paulo” trazia os detalhes do projeto e de um acordo firmado entre a Companhia do Metropolitano e RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), responsável pela Estrada de Ferro Central do Brasil:

A Prefeitura poderá construir, até 1975, mais 23 quilômetros de Metrô, ligando a praça Clóvis Bevilacqua, centro da cidade, ao bairro de Guaianazes, na Zona Leste da Capital. Com essa linha - denominada “Nova Leste” – uma região com mais de 1,5 milhão de habitantes seria atendida pelo Metrô (...).

A linha Nova Leste - que alterará substancialmente a rede básica do Metrô, projetada em 1968 - tornou-se possível com convênio ontem assinado no Palácio dos Bandeirantes, entre a Companhia do Metropolitano e a Rede Ferroviária Federal. Pelo convênio, a RFF autoriza o Metrô a construir sua linha no extenso corredor hoje ocupado pela Central do Brasil, entre a estação Roosevelt (no Brás) e Guaianazes, a 23 quilômetros do centro da cidade.

Nessa faixa será construída a linha Nova Leste, ao lado dos trilhos da Central até a estação de Engenheiro Gualberto. Nesse ponto, a Central passará a ocupar a variante que passa por São Miguel Paulista, deixando ao Metrô a ocupação da faixa que hoje constitui sua linha tronco, e que cruza uma das regiões mais densamente povoadas de São Paulo (FOLHA DE S.PAULO, 20/12/2012, p. 8).

A reportagem ainda informava que a linha Nova Leste fora concebida pelo próprio prefeito Figueiredo Ferraz e que o então ministro dos Transportes, Mario Andreazza, e o então governador de São Paulo, Laudo Natel, também assinaram o convênio.

Nova Leste, uma nova linha para o Metrô de São Paulo

THEO DUTRA

A Prefeitura poderá construir, até 1973, mais 23 quilômetros de Metrô, ligando a praça Clóvis Bevilacqua, centro da cidade, ao bairro de Guaiunases, na Zona Leste da Capital. Com essa linha — denominada "Nova Leste" — uma região com mais de 1,5 milhão de habitantes será atendida pelo Metrô, passando a rede metropolitana de São Paulo, dentro de três anos, a possuir 43 quilômetros de linhas.

A linha Nova Leste — que alterará substancialmente a rede básica do Metrô, proposta em 1968 — tornou-se possível com o convênio ontem assinado no Palácio dos Bandeirantes, entre a Companhia do Metrô e a Rede Ferroviária Federal (RFF).

Pelo convênio, a RFF autoriza o Metrô a construir sua linha no extenso corredor hoje ocupado pela Central do Brasil, entre a estação Hoozevelt — no Bixás e Guaiunases, a 23 quilômetros do centro da cidade.

Nessa faixa será construída a linha Nova Leste, ao lado dos trilhos da Central até a estação de Engenheiro Gualberto. Nesse ponto, a Central passará a ocupar apenas a via lateral que passa por São Miguel Paulista, deixando ao Metrô a ocupação da faixa que hoje constitui sua linha tronco, e que cruzava uma das regiões mais densamente povoadas de São Paulo.

A Nova Leste receberá, nos próximos 90 dias, todo o detalhamento do projeto, além do estudo de viabilidade econômica. Em seguida, a Prefeitura tentará obter imediatamente para a construção da linha tuc. sob extir

1. L. NORTE-SUL (em construção)
2. L. LESTE - OESTE (traçado básico)
3. L. LESTE-OESTE (linhas abandonadas)
4. L. NOVA LESTE (nova traçada)

Assinatura do contrato

O convênio ontem assinado no Palácio dos Bandeirantes, apenas prevê uma relação a utilização da linha de Capital do Brasil até Guaiunases. Embora os termos de referência tenham sido praticamente acertados, entre a Companhia do Metrô e a Rede Ferroviária Federal, nesse estado seguem-se ainda os últimos detalhes.

Assinaram o documento os presidentes da RFF, o governador Flávio Roberto Assunção, e da RFFSP, o prefeito de São Paulo, Antonio Amadeu de Araujo. Assinaram ainda, pelo Metrô, o ministro Mário Andreazza e o secretário João de Freitas.

O prefeito quis antes a discursar, considerou o ato um dos mais importantes da vida administrativa de São Paulo, o ministro Mário Andreazza falou da importância da linha para a solução de problemas urbanos de São Paulo. E o secretário Laudo Natel destacou o comprometimento entre os três, pelo municipal, estadual e federal na solução dos problemas da população.

Como será a construção

A linha Nova Leste começará na praça Clóvis Bevilacqua, cuja estação que se destina até agora a receber apenas a linha Norte-Sul já prevê, em sua construção, uma caixa de 138 metros de comprimento, onde parariam as composições da linha Leste-Oeste.

Essa linha ligaria Vila Maria a Casa Verde, descrevendo um U bem aberto, de 11,3 quilômetros de extensão, sobre a teilaria urbana da cidade. Seria uma linha de implantação quase tão difícil para a cidade quanto a linha Norte-Sul, criada há pouco e atualmente habitada por 2 milhões de habitantes.

A linha Nova Leste transportaria, segundo os cálculos iniciais, cerca de 1 milhão de passageiros por dia.

Com esse transporte, haverá uma enorme redução de trânsito nas suas principais

Avenidas ficarão com menos ônibus

Os subúrbios da Central do Brasil transportam hoje cerca de 150 mil passageiros por dia. A linha Nova Leste transportaria, segundo os cálculos iniciais, cerca de 1 milhão de passageiros por dia.

Com esse transporte, haverá uma enorme redução de trânsito nas suas principais

A nova linha do Metrô irá até Guaiunases, aproveitando o leito da Central do Brasil. O gráfico mostra também a linha agora anelada, que levará até Vila Maria; o trecho da linha Norte-Sul, já em execução.

O governador Natel e o ministro Andreazza ao assinar o convênio.

Figura 11 – Reprodução da edição de 20 de dezembro de 1972 do jornal Folha de S.Paulo

Poucos meses depois, em março de 1973, o estudo da Companhia do Metropolitano denominado *Viabilidade da Linha Leste* apresentava uma variação mais longa do traçado, prevendo a ligação da estação Sé, no centro da capital paulista, à estação de trem Calmon Viana, no município de Poá, na região leste da Grande São Paulo. O documento também citava as diretrizes do PUB, do PMDI e do PDDI, levando em consideração, por exemplo, que Itaquera era uma área a ser desenvolvida.

Em outro estudo a que tivemos acesso, chamado *Novas linhas*, também de 1973, a Companhia do Metropolitano atribuía a necessidade de modificar os planos de construção da rede ao crescimento da metrópole, sobretudo da parte Leste, e à implementação da lei que criou as Regiões Metropolitanas, institucionalizando a Grande São Paulo:

Novas pesquisas de campo, efetuadas no sistema viário da Área de Estudo, determinaram novas necessidades, levando a alterações no projeto inicial do Consórcio HMD, tanto no que se refere à ordem de prioridade, como no traçado de algumas linhas.

Estas alterações têm como causa primeira e principal a necessidade de ampliação da Rede Básica para além dos limites geográficos do Município de São Paulo, enquadrando-se assim o Metrô nas diretrizes do Governo Federal, quando criou as Regiões Metropolitanas pela Lei Federal nº 14, de 8 de junho de 1973. “Transportes e Sistema Viário” são indicados como serviços comuns de interesse metropolitano.

O interesse do Governo Federal na consecução do objetivo proposto é tão grande que o artigo 5º diz: “Terão preferência, na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive

sob a forma de financiamentos bem como de garantias para empréstimos, os municípios que se integram no planejamento da Região Metropolitana” (COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, 1973a).

Entretanto, o convênio entre Metrô e Rede Ferroviária Federal não avançava. E depois de quase um ano e meio de indefinição, em março de 1974, conforme reportagens publicadas pela Folha de S.Paulo, a RFFSA rescindiu o convênio firmado com o Metrô de São Paulo, o que representou o fim do projeto da linha Leste e o adiamento da implantação do sistema na região.

Apesar da frustração provocada pelo rompimento por parte da Rede Ferroviária Federal, a Companhia do Metropolitano decidiu prosseguir com estudos que abrangiam a Zona Leste. O documento *Proposta de Expansão: Corretor Leste-Oeste*, elaborado poucos meses depois, em outubro de 1974, incluía a possibilidade de alteração do corredor Oeste, aumentando a quantidade de instituições relacionadas com a questão.

Se os novos projetos para a implantação do tramo Leste envolviam a Rede Ferroviária Federal, a hipótese de alterar o tramo Oeste, utilizando o domínio da ferrovia que cruza a região (a antiga Sorocabana), passou a envolver também a Fepasa (Ferrovia Paulista Sociedade Anônima), vinculada ao governo estadual. A questão do eixo Leste-Oeste chegava, portanto, a um grande impasse entre as esferas municipal, estadual e federal. Diante da gravidade do tema, o governo federal decidiu agir. Sob a presidência de Ernesto Geisel, o Ministério dos Transportes, comandado à época por Dyrceu Araújo Nogueira, formou, ainda em 1974, uma Comissão Mista com a participação das instituições interessadas no assunto a fim de resolver o impasse.

Em depoimento concedido a nós, Plínio Assmann, presidente do Metrô à época, afirmou que a intransigência dos representantes da RFFSA nas negociações levou a ditadura militar a intervir no caso:

Aí fui lá na Rede, a RFFSA. A recepção foi a pior possível. “Não, porque vocês podem construir o metrô em qualquer lugar, nós só temos esse leito, e vocês vão se arrepender porque aquela zona é horrível, todo dia jogam pedra no trem, quebram o vidro, não fica uma coisa de pé, vocês vão botar o metrô todo fino, todo novo naquela...” Até que finalmente conseguimos que o governo federal instituísse a tal comissão¹³.

¹³ Trecho de depoimento concedido em abril de 2011.

A linha Norte-Sul do Metrô de São Paulo fora inaugurada em setembro de 1974, mas a definição sobre o traçado da linha Leste-Oeste tardava a acontecer. Com a ação do Ministério dos Transportes, entretanto, aproximava-se o momento em que o destino do metrô na Zona Leste seria decidido. No próximo capítulo, trataremos da solução apresentada.

Capítulo 2 – Destino Itaquera

Como vimos no Capítulo 1, o impasse em torno da implantação do metrô no eixo Leste-Oeste de São Paulo levou o governo federal a intervir na situação nos últimos meses de 1974. Neste Capítulo 2, abordamos a decisão da Comissão Mista formada pelo Ministério dos Transportes que selou o destino do metrô na Zona Leste e discutimos as razões que fizeram de Itaquera a estação terminal.

Tratamos também da formação histórica de Itaquera e da situação do bairro na passagem da década de 1960 para a década de 1970, período em que atraiu a atenção dos planejadores urbanos, dos planejadores da COHAB-SP e do Metrô. Abordamos as propostas do Plano Urbanístico Básico e reconstituímos as primeiras ações voltadas para o bairro realizadas pela COHAB, apresentando o contexto da criação da companhia, vinculada à política habitacional da ditadura a cargo do BNH.

Resgatamos, ainda, o projeto CURA Itaquera, tentativa do poder público municipal de aproveitar o potencial do metrô para estruturar o desenvolvimento urbano da região, trazendo à tona a atuação do arquiteto e urbanista Harry James Cole, consultor do PUB, idealizador do programa CURA (Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada) e responsável pelo estudo inicial do projeto destinado ao bairro.

2.1 - O Ministério dos Transportes decide o destino do Metrô

O governo federal materializou sua intervenção na questão da implantação do metrô no eixo Leste-Oeste de São Paulo por meio da portaria nº 1.202 do Ministério dos Transportes, de 23 de outubro de 1974. No documento, o então ministro Dyrceu Araújo Nogueira convocou o presidente da RFFSA, Frederico Guilherme de Castro Braga; Ion de Freitas, representante do próprio ministério; Paulo Azevedo Souza, representante da 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, para formar uma Comissão Mista a fim de estudar o problema da coordenação das linhas férreas de subúrbio e do metropolitano de São Paulo “em seus aspectos técnicos e econômicos”. De acordo com a portaria, os cinco engenheiros citados teriam quinze dias para a conclusão dos trabalhos, que deveriam “se processar em regime de tempo integral”. Segundo Plínio Assmann, o ministro Dyrceu Nogueira ao receber os integrantes da Comissão em Brasília cobrou do grupo um consenso a respeito da questão: “O ministro disse o seguinte para todos nós: ‘ninguém sai daqui sem ter solução, vocês vão trabalhar na sala ao meu lado’. Eu não tinha levado nada, então fui arrumar escova de dente, e passei uma semana lá em Brasília discutindo”¹⁴.

A comissão analisou as três alternativas apresentadas no documento *Proposta de Expansão: Corredor Leste-Oeste*, elaborado em outubro de 1974 pela Companhia do Metropolitano. Este e os estudos *Viabilidade da Linha Leste e Novas Linhas*, de 1973, citavam motivos para o iminente descarte da linha Leste-Oeste proposta em 1968 pelo Consórcio HMD. A razão principal seria a busca por um traçado que oferecesse uma relação custo-benefício mais positiva. Um traçado mais longo que o do HMD poderia representar um custo total mais alto, mas, com a capacidade de transportar um contingente maior, teria um custo relativo mais baixo. A *Proposta de Expansão: Corredor Leste-Oeste* acrescentou a construção de viadutos e do Elevado Costa e Silva, inaugurado pela Prefeitura de São Paulo na gestão de Paulo Maluf, era um obstáculo à implantação do projeto original de 1968.

Este último estudo apresentou três alternativas de traçados para a linha Leste-Oeste do Metrô, sendo que a proposta do HMD (Vila Maria-Casa Verde) ainda era uma delas. As outras seriam: Lapa-Calmon Viana (Poá) e Lapa-São Miguel. No documento, os planejadores da Companhia do Metropolitano ressaltaram que, em função da grande demanda, seria

¹⁴ Depoimento concedido em abril de 2011.

necessário dotar o corredor Leste-Oeste com duas linhas de transporte rápido, mas apontaram como prioritária e mais vantajosa a construção da linha Lapa-Calmon Viana.

Depois de alguns dias de trabalho e negociações, a Comissão chegou a um consenso e redigiu seu parecer em 5 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.

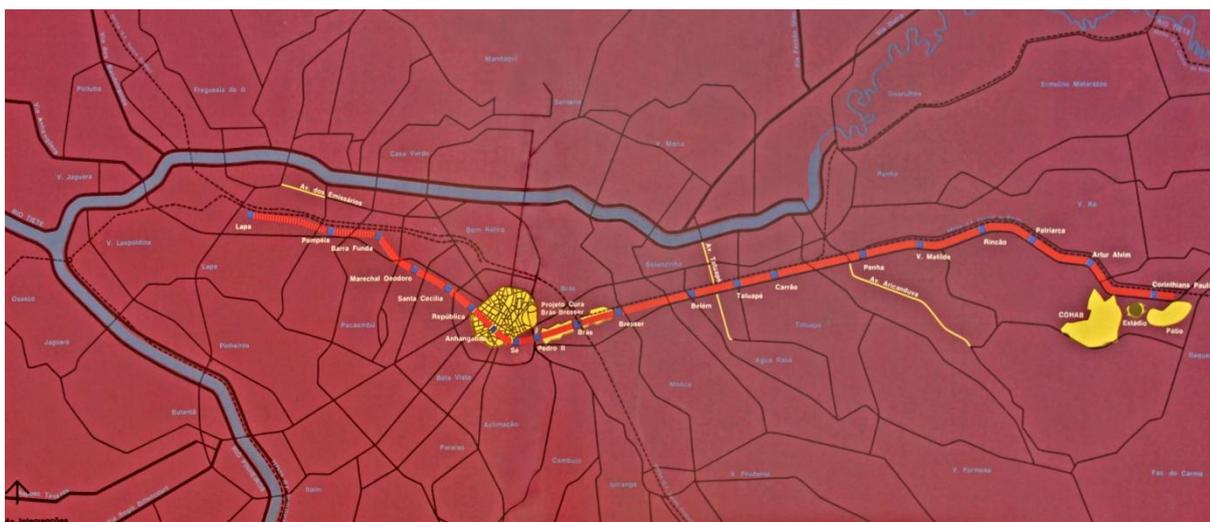


Figura 12 – As intervenções (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1979)

Os trens da RFFSA não seriam substituídos pelos do Metrô em nenhum ponto; os dois sistemas seriam articulados. O parecer final da Comissão de Trabalho – documento que encontramos anexado ao estudo *Áreas Junto à Linha Leste-Oeste*, elaborado pela COGEP (Coordenadoria Geral de Planejamento) – enfatizava a preocupação com a integração dos sistemas de transporte sobre trilhos:

Dentre as várias soluções aventadas para o atendimento ao corredor Leste-Oeste, a solução mais vantajosa, sob os aspectos técnicos e econômicos é a da implantação da linha de metrô Lapa-Sé-Itaquera, operando de modo integrado com as ferrovias suburbanas do eixo. O serviço metroviário dará atendimento ao transporte urbano do corredor, com trens

freqüentes e paradores. O serviço ferroviário dará atendimento aos núcleos suburbanos em alta velocidade comercial, provido no trecho urbano apenas das paradas necessárias e suficientes para as operações de conexão de ambos os sistemas.

A solução Lapa-Sé-Itaquera é mais abrangente, pois além de permitir o atendimento da demanda atribuída à diretriz original do HMD, linha Casa Verde-Vila Maria, atinge pólos geradores de viagens mais expressivos e, sobretudo, permite melhor e mais eficaz integração entre os sistemas metroviário e ferroviário de subúrbio (COORDENADORIA GERAL DE PLANEJAMENTO, 1975a). (*grifo nosso*)

Apesar de não recomendar a substituição da ferrovia pelo metrô, o parecer evidenciava a preocupação com a questão metropolitana do Grupo de Trabalho ao afirmar que as prefeituras do Corredor Leste deveriam tomar providências para melhorar o sistema viário e organizar o espaço urbano no entorno do Metrô e das ferrovias, construindo equipamentos de infraestrutura e disciplinando o uso do solo. Especificamente em relação à Prefeitura de São Paulo, além de recomendar prioridade para a construção da linha Lapa-Itaquera do Metrô, o grupo cobrou o saneamento e a retificação dos córregos do corredor em que a linha seria implantada. Da RFFSA e da Fepasa, cobrou melhorias e a capacitação das linhas ferroviárias suburbanas.



Figura 13 - O lado leste (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1979)

O parecer do grupo significou o descarte da linha Casa Verde-Vila Maria projetada pelo consórcio HMD e de parte do traçado da rede metroviária paulistana estabelecido pelo PDDI e veio a orientar a implantação da linha Leste-Oeste do Metrô entre as décadas de 1970 e 1980. Em 1975, um despacho presidencial autorizou o início dos estudos para a construção do traçado escolhido pelo grupo. No mesmo ano, a Companhia do Metropolitano concluiu o *Estudo de Viabilidade Técnica-Econômica-Financeira da Linha Leste-Oeste* e atualizou a proposta de construção de rede metroviária paulistana, com a mudança de projeto na linha Leste-Oeste.

2.2 - Razões que levaram Itaquera a ser a estação terminal

A escolha de Itaquera como estação final da linha Leste-Oeste causou alguma estranheza na época da decisão tomada pela Comissão Mista do Ministério dos Transportes. Seis dias depois da divulgação do parecer do grupo, o jornal Folha de S.Paulo publicou uma reportagem com o seguinte título: “Por que o Metrô não chega também em Calmon Viana?”. Os dois primeiros parágrafos do texto relatavam a falta de esclarecimentos sobre a opção por uma variação da proposta que previa Calmon Viana, no município de Poá, na Grande São Paulo, como estação final:

Até agora ninguém sabe explicar por que a alternativa de traçado, aprovada pelo ministro Dirceu Nogueira, dos Transportes, para a segunda linha do Metrô paulista (Leste-Oeste) termina em Itaquera. Nenhum dos cinco membros dessa comissão, ou o ministro dos Transportes, o prefeito Miguel Colasuonno ou mesmo o presidente da Companhia do Metrô, Plínio Assmann, esclareceu os verdadeiros motivos do corte de pelo menos 10 quilômetros na extensão da linha (entre Itaquera e Calmon Viana) (FOLHA DE S.PAULO, 11/11/1974, p. 8).

O prefeito Miguel Colasuonno, sucessor de Figueiredo Ferraz, resolveu prestar esclarecimentos sobre o traçado escolhido no dia seguinte à reportagem citada acima. Na capa da edição de 13 de novembro de 1974, a Folha de S.Paulo publicou o desenho básico da linha e afirmou que o tramo leste, com 17 quilômetros de extensão, deveria ficar pronto em um prazo de três anos. Em reportagem interna, o jornal informou que o traçado da linha ainda não estava detalhado e destacou a entrevista concedida no dia 12 pelo prefeito, que apontou a demanda de passageiros e as boas condições para a construção de um pátio de manobras como as principais razões para a escolha de Itaquera como estação terminal da linha:

O prefeito Miguel Colasuonno explicou (que) as alterações dos planos iniciais (que previam a extensão da linha até Guaianases nos limites do município da Capital e terminaram levando a linha apenas a Itaquera) obedeceram a um estudo de demanda de passageiros. “Em Itaquera, a concentração de passageiros é muito grande”, disse. Mas reconheceu também que há interesses financeiros: “Próxima ao terminal da nova linha, há uma área que pertence à Prefeitura e é uma área muito grande, o que vai baratear muito o custo do pátio de estacionamento e manobra que será construído no lado leste da linha para a Companhia do Metrô” (FOLHA DE S.PAULO, 13/11/1974, p. 10).

As declarações de Colasuonno apontavam para aspectos não mencionados ou pouco valorizados no parecer da Comissão Mista. Formada somente por representantes do setor de transportes, a comissão produziu um documento com ênfase na solução para a integração dos modais. Com esse caráter, o parecer da Comissão Mista era claro ao explicar o motivo da

escolha de Itaquera como estação terminal da linha Leste-Oeste em detrimento de Calmon Viana. Cumprindo a determinação do Ministério dos Transportes, a Comissão procurou uma solução que integrasse metrô e ferrovias, dando funções específicas e complementares a cada um dos sistemas. O descarte da possibilidade de o metrô substituir a ferrovia deixou sem sentido a proposta de prolongamento da linha metroviária até Poá. Caberia à ferrovia servir bairros e municípios situados mais a leste na região metropolitana, inclusive Calmon Viana, e funcionar como sistema expresso na região mais próxima ao centro paulistano. Neste perímetro próximo ao centro, caberia ao metrô cumprir a função de sistema parador, necessária para o atendimento de bairros da Zona Leste de São Paulo.

Entretanto, o parecer não apresentava uma justificativa tão explícita pela opção por Itaquera em detrimento de algum ponto da Zona Leste ainda mais próximo ao centro. As entrevistas que realizamos com profissionais ligados à época à Companhia do Metropolitano corroboraram a fala do então prefeito Miguel Colasuonno à imprensa no que diz respeito às condições favoráveis de Itaquera para a construção de um pátio de manobras e manutenção. Elas ressaltaram a busca do Metrô por um local amplo onde fosse possível instalar o pátio de manutenção dos trens da empresa. Plínio Assmann mencionou da seguinte maneira essa necessidade do Metrô: “Aquele terreno todo de Itaquera estava na mão do INSS¹⁵ (...) ‘Então vamos até Itaquera.’ O Metrô precisa de um pátio. No fim da linha, precisa ter um pátio grande”¹⁶.

Comentando a decisão de levar a linha Leste-Oeste a Itaquera, o arquiteto e urbanista Renato Viegas, ex-gerente de Projetos e de Operações do Metrô e um dos responsáveis pelo projeto da estação Corinthians-Itaquera, atribuiu ao próprio Plínio Assmann essa preocupação com o pátio:

Tinha uma questão fundamental, que era a facilidade da implantação. E uma idéia do presidente do Metrô na época, que era cravar um pátio e com isso eu ter que obrigatoriamente que fazer aquela extensão de linha. Então a facilidade de localizar naquela região um pátio, de eu ter a faixa ferroviária, de poder fazer a linha em superfície - facilitava a obra e diminuiu os custos de desapropriação - levaram para esse caminho¹⁷.

¹⁵ Como veremos neste capítulo e no próximo, o terreno pertenceu ao INPS (Instituto Nacional de Previdência Social), antecessor do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social), mas seria destinado à COHAB-SP (Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo), com a intermediação do BNH (Banco Nacional da Habitação).

¹⁶ Depoimento concedido em abril de 2011.

¹⁷ Depoimento concedido em junho de 2011.

O arquiteto José Expedicto Prata, funcionário da EMURB (Empresa Municipal de Urbanização) e depois do Metrô na década de 1970, classificando a obra de um pátio como “complicada”, afirmou que Itaquera “era a única área disponível” para realizá-la¹⁸.

Nos documentos que coletamos, encontramos apenas duas pequenas menções à importância dada ao pátio de manutenção das composições do metrô. Na *Proposta de Expansão: Corredor Leste-Oeste*, elaborada pela Companhia do Metropolitano, afirmava-se, sem grande destaque, que o projeto da linha Leste-Oeste do Consórcio HMD (Vila Maria-Casa Verde) não previa os “pátios necessários à sua operação” em seus extremos (COMPANHIA DO METROPOLITANO, 1974). No parecer da Comissão Mista, mencionava-se, igualmente sem destaque, que Itaquera dispunha “de facilidades para a instalação do pátio de serviço”. Consideramos que, apesar de não ter sido enfatizada nos documentos, a existência de áreas disponíveis para a construção de um pátio foi, de fato, fundamental para que a Comissão optasse por Itaquera como estação terminal.

O outro aspecto mencionado por Colasuonno – a concentração de passageiros em Itaquera -, encontrava respaldo, ao menos relativo, no documento *Viabilidade da Linha Leste*, elaborado pelo Metrô em 1973. Tratando do Corredor Leste, que abrangia São Paulo e municípios vizinhos, o estudo considerava Itaquera como parte do trecho central desse eixo metropolitano e ressaltava as viagens de trabalho feitas por moradores do bairro rumo ao Centro paulistano:

Quanto aos movimentos extracorredor há um grande número de viagens de trabalho que se originam ao longo de toda a área e se destinam ao Centro da Cidade. A maior parcela deste movimento tem origem no centro do Corredor em localidades como Tatuapé e Itaquera (COMPANHIA DO METROPOLITANO, 1973b, p. 24).

Como veremos em detalhes mais adiante, a população do bairro crescia consideravelmente desde meados do século XX, resultando numa ocupação progressiva de áreas até então rurais. No entanto, no documento elaborado pela Comissão Mista do Ministério dos Transportes, não identificamos nenhuma referência a dados sobre a demanda existente em Itaquera.

Também procuramos respostas para quatro outras questões a respeito dos motivos que resultaram na opção por Itaquera. As propostas do PUB para Itaquera foram levadas em consideração? O fato de a COHAB-SP (Companhia Metropolitana de Habitação de São

¹⁸ Depoimento concedido em junho de 2011.

Paulo) ter adquirido poucos anos antes uma grande área na região influenciou a decisão? O fato de a Prefeitura de São Paulo ter escolhido, no começo da década de 1970, Vila Matilde-Itaquera como uma área a ser beneficiada pelo programa CURA (Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada), do BNH (Banco Nacional da Habitação), foi analisado? O BNH, agente da política urbana nacional, exerceu alguma influência sobre a decisão tomada no Ministério dos Transportes?

Formulamos a primeira questão a Plínio Assmann, mas em seu depoimento o então presidente do Metrô afirmou não ter levado o PUB em consideração. Entretanto, a avaliação dos documentos que obtivemos permite afirmar que o plano, apesar de engavetado pela prefeitura, constituiu-se durante os anos 70 em uma fonte de consulta na administração municipal, inclusive entre os planejadores do Metrô. E o mesmo se pode dizer a respeito do PMDI. Os dois planos são citados na *Proposta de Expansão: Corredor Leste-Oeste*, de 1974, exatamente no ponto sobre a definição de linhas para esse eixo. No trecho a seguir do documento, os planejadores do Metrô fazem uma referência direta à proposta do PUB de se implantar o traçado Lapa-Itaquera:

No Plano Urbanístico Básico (PUB), elaborado em 1969, a segunda linha prioritária (Casa Verde-Vila Maria) é prolongada em seus extremos para Nordeste e Noroeste sendo considerado que os leitos ferroviários serão convertidos em linhas de Metrô, figurando a ligação Lapa-Itaquera, com aproveitamento da ferrovia, como linha prioritária. O Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado (PMDI) de 1970 preconiza igualmente a total conversão das ferrovias em metrô (COMPANHIA DO METROPOLITANO, 1974).

A coincidência entre os traçados deve-se em primeiro lugar à existência da ferrovia ligando os bairros citados. Possivelmente, a disponibilidade de terrenos em Itaquera seja o segundo motivo a explicar a coincidência dos projetos. Para o Metrô, as terras disponíveis na região representavam a chance de se construir um grande pátio. O PUB, embora não faça citação clara a respeito, também pode ter levado em consideração as áreas livres de Itaquera na formulação da proposta de formação de um centro subregional no bairro.

Não podemos afirmar categoricamente que o PUB influenciou a decisão da Comissão Mista e que houve articulação entre planejamento urbano e planejamento do metrô no momento da decisão de se modificar o traçado da linha Leste-Oeste, mas se pode, ao menos, ressaltar a confluência entre as propostas e atribuir essa confluência às características que Itaquera possuía no início dos anos 70, aspecto que abordaremos com mais profundidade na sequência deste capítulo.

Em relação aos planos da COHAB-SP para Itaquera, embora não tenhamos encontrado nenhuma menção direta a esse tema nos documentos produzidos pelo Metrô até o fim de 1974, o assunto era de conhecimento público, como provam notas sobre as primeiras transferências de terras para a Companhia de Habitação publicadas nos jornais Folha de S.Paulo e O Estado de S.Paulo ainda na década de 1960. Em seu depoimento, Plínio Assmann declarou que o terreno onde se desejava construir o pátio do Metrô pertencera ao Instituto de Previdência Social, mas no trecho da reportagem da Folha de S.Paulo de 13 de novembro de 1974 que reproduzimos acima, o prefeito Colasuonno afirmava que a área pertencia à administração municipal. Como demonstraremos na sequência deste capítulo, essa área havia sido propriedade do Instituto de Previdência, mas estava destinada à COHAB, instituição vinculada à Prefeitura de São Paulo. Acreditamos, portanto, que os integrantes da Comissão Mista do Ministério dos Transportes tinham conhecimento na época de que o bairro de Itaquera poderia vir a contar com empreendimentos da Companhia de Habitação.

O mesmo se pode dizer da intenção da Prefeitura de implantar o programa CURA na região. Contratado pela administração paulistana, o escritório H. J. Cole + Associados S. A. apresentara meses antes, em julho de 1974, o estudo *Área CURA Piloto de Itaquera/Vila Matilde*. O CURA não é citado nos documentos do Metrô nem no parecer da Comissão do Ministério dos Transportes, mas a intenção de implantá-lo na região já havia sido anunciada publicamente. A escolha da área fora feita depois do anúncio da construção da linha Nova Leste, que seguiria até Guaianazes. Como citamos no Capítulo 1, o projeto dessa linha era fruto de um acordo entre o Metrô e a RFFSA. A Prefeitura pretendia implantar o programa em locais próximos às extremidades das linhas metroviárias. O rompimento do acordo por parte da RFFSA tiraria da pauta o CURA Itaquera, caso não se encontrasse outra forma de levar o metrô até a região. A decisão sobre o traçado tomada no Ministério dos Transportes deu, portanto, sobrevida ao projeto CURA Itaquera, que continuou sendo objeto de estudos por parte da administração municipal.

Quanto ao BNH, é inegável sua importância na formulação da política urbana em vigor no período, sendo, por exemplo, formulador e financiador do programa CURA e da política habitacional executada pelas COHABs do país. Na década de 1970, o BNH chegou, inclusive, a investir na construção do Metrô em São Paulo – primeiro, na linha 1-Azul (Norte-Sul); depois, na própria linha 3-Vermelha (Leste-Oeste). No entanto, a Comissão Mista do Ministério dos Transportes não contava com representantes do BNH e em seu parecer também não fez menção ao banco. Não conseguimos localizar nenhum documento que comprovasse a

influência do BNH ou que expressasse uma intenção da comissão de tomar uma decisão favorável às políticas do banco.

Entendemos que o fato de as terras disponíveis em Itaquera pertencerem a uma instituição vinculada à Prefeitura de São Paulo – no caso, a COHAB - motivou a decisão da Comissão Mista de optar pelo bairro como local para abrigar a estação terminal e o pátio da linha Leste-Oeste. E ao tomar essa decisão, a Comissão criou condições para que a Prefeitura de São Paulo obtivesse o apoio financeiro do BNH e viabilizasse a articulação do projeto do Metrô com o projeto de habitação, vindo a mudar profundamente a paisagem da região.

Selado o destino do Metrô na Zona Leste de São Paulo, procuraremos apresentar Itaquera, o local escolhido, analisando como se formou o bairro e como ele era no começo da década de 70 e detalhando os planos existentes para o bairro, temas que passaremos a tratar a partir deste momento.

2.3 - Um breve histórico de Itaquera

Na Zona Leste, região descrita pela geógrafa Nice Lecocq Müller como a “mais extensa área de terras planas e de fraca altitude, dentro do aglomerado paulistano” (1958, p. 229), Brás, Penha e São Miguel Paulista são os núcleos urbanos mais antigos da Zona Leste - o primeiro, vizinho ao centro de São Paulo; os outros, formados mais a leste - e suas origens remontam ao período do Brasil Colônia.

A 17 quilômetros de distância do centro, Itaquera tem uma formação urbana muito mais recente. Situado a leste da Penha e ao sul de São Miguel, o bairro escolhido para contar com o pátio e a estação terminal da linha Leste-Oeste do Metrô atravessou o período colonial e o período imperial como rota de passagem e local de pouso para viajantes que circulavam pelos caminhos entre São Paulo, o Vale do Paraíba e o Rio de Janeiro e também como uma área de fazendas.

Na década de 1870, Itaquera passou a ser cruzada pela Estrada de Ferro do Norte - depois chamada de Estrada de Ferro Central do Brasil -, construída para modernizar o transporte entre as regiões citadas acima. A implantação da ferrovia e da estação Itaquera seria o impulso que levaria à formação de um núcleo urbano em torno da parada ferroviária. No entanto, isso não ocorreu de imediato. Segundo Azevedo, a primeira área loteada de Itaquera foi a Vila Carmosina, somente em 1919 (1958, p. 164), vindo a caracterizar aquilo que Langenbuch (1971) classificou como “povoado-estação”, embrião do “subúrbio-estação”, formado mais tarde. Ainda segundo o autor, no período entre 1915 e 1940, as ferrovias se constituíram nos “grandes eixos de desenvolvimento suburbano” da metrópole (p. 129 e 176).

O mapa SARA-Brasil (*abaixo*), levantamento pioneiro produzido pela italiana Società Anonima di Rilevamenti Aerofotogrammetrici para São Paulo, mostra o entorno do trecho da Estrada de Ferro de Central do Brasil entre as estações Artur Alvim e Itaquera no ano de 1930: as áreas com uma incipiente urbanização restringiam-se às proximidades das estações (pontos à esquerda e à direita no mapa) e boa parte da área sequer fora arruada.

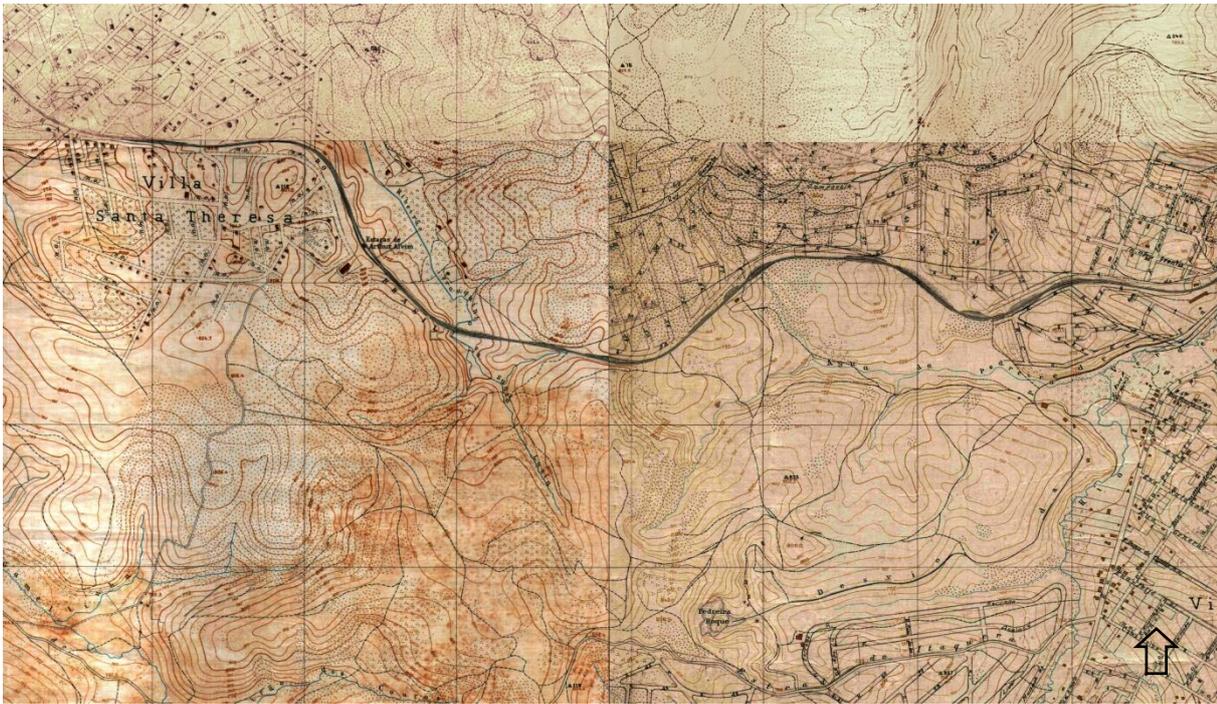


Figura 14 - Trecho Artur Alvim-Itaquera no mapa SARA-Brasil, de 1930 (Versão digitalizada do Banco de Dados Cartográficos do Grupo de Pesquisa ArqBras, do IAU-USP)

Em 1945, na tese “Subúrbios Orientais de São Paulo”, o geógrafo Aroldo de Azevedo produziu uma das mais importantes e completas descrições do período rural da região de Itaquera e Lajeado (atual Guaianazes):

A dispersão do “habitat” é característica e aparece, às vezes, nos próprios aglomerados urbanos. Também sensível é a preferência pelas encostas dos vales, onde o cultivo do solo encontra maiores facilidades.

Antiga via de passagem, que a estrada de ferro em parte aproveitou, a região possui dois núcleos de maior destaque – Itaquera e Lajeado, além de uma série de pequenas “vilas” que aparecem ora próximo à via férrea, ora um pouco afastadas.

Quando o trem da “Central do Brasil” alcança o vale do ribeirão da Pedreira, abre-se aos olhos do viajante um panorama que tem algo de inesperado. De fato, depois da Vila Guilhermina, o povoamento é tão disperso que chega a surpreender a presença de um núcleo urbano, mais ou menos concentrado e extenso, como o existente em Itaquera. (...) Desenvolve-se a vila de Itaquera pelos vales do rio Jacu e de seu tributário Verde, alcançando também a colina que se ergue não longe de sua confluência. Para o norte, constitui a chamada Vila Sant’Ana, que se prolonga até a estação pela Vila Campanela. Ocupando a colina e estendendo-se pelo vale do rio Verde, existe a Vila Carmosina, que se vê dominada pela matriz de Nossa Senhora do Carmo, inaugurada em 1928 (p. 101).

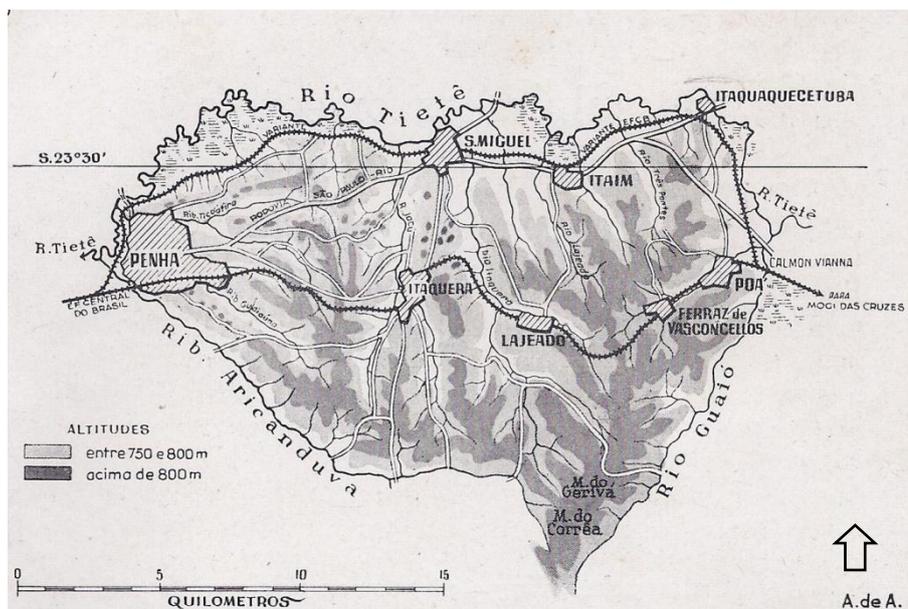


Figura 16 – A região suburbana oriental de São Paulo (AZEVEDO, 1945, p. 40)

A produção rural de Itaquera tinha como principal expoente um núcleo agrícola situado ao sul da Vila Carmosina e conhecido como Colônia¹⁹, que ocupava, segundo Azevedo, uma vasta área entre a bacia do rio Jacu e o vale do Aricanduva. Formada por imigrantes de várias nacionalidades ali instalados desde os anos 1920, principalmente por japoneses, a Colônia investia na produção de hortifrutigranjeiros e podia, afirmava o autor, “ser considerado o mais importante centro agrícola da região”. Ainda de acordo com Azevedo, toda a produção da Colônia era transportada para a metrópole paulistana “através da rodovia e da estrada de ferro”, sendo esse transporte organizado por cooperativas. Além da Colônia, Azevedo cita “as pequenas áreas cultivadas para uso dos próprios moradores” e destaca as seguintes fazendas na região:

No próprio vale do rio Jacu, existe uma bela propriedade agrícola – a Fazenda da Refinadora Paulista S.A., pertencente à família Morganti, com culturas variadas (frutas, cana, milho) e nada menos de um milhão de eucaliptos. A oeste da Colônia, a moderna Fazenda do Carmo, que corresponde à terça parte da antiga Fazenda Caaguaçu, também possui algumas centenas de milhares de eucaliptos, além de pastagens e capoeiras, que um dia, por certo, virão a ser loteadas. Na região de Lajeado, o sr. Celeste Magrini tem obtido êxito com seus vinhedos e suas oliveiras. No extremo sul, em zona bastante acidentada, aparece a Fazenda Santa Etelvina, com grandes culturas de milho (1945, p. 111-115).

Segundo Lemos & França (1999), essa produção agrícola dinâmica inseria economicamente Itaquera na região rural dos arredores de São Paulo conhecida como

¹⁹ Segundo Azevedo (1945), as áreas dos primeiros loteamentos urbanos e da Colônia faziam parte da Fazenda do Carmo, propriedade dos padres carmelitas da Província Carmelitana Fluminense desde princípios do século XVIII até 1919, sendo então adquiridas pela Companhia Comercial, Pastoral e Agrícola, que rapidamente criou os loteamentos e a Colônia.

Cinturão Caipira e depois como Cinturão Verde; em 1954, o vínculo da área com o Cinturão Verde era uma característica tão marcante que uma lei municipal chegou a mudar o nome do bairro para “Itaquera do Campo” (p. 50).

Em 1949, a colônia japonesa de Itaquera criou a Festa do Pêssego, sempre realizada no pico da colheita da fruta. A celebração dos japoneses da Zona Leste de São Paulo teria sido “pioneira no Brasil como festa agrícola” (id., p. 65). A festividade tornou-se um marco do bairro a partir de sua primeira edição, em 1949: “A festa do pêssego era o acontecimento social mais importante em Itaquera, realizando-se com todo o fausto possível e reunindo ali autoridades e comerciantes de várias procedências (id., p. 70)”.

Além da produção agrícola, Langenbuch (op. cit.) e Azevedo (1945 e 1958) citam a atividade de pedreiras e olarias em Itaquera em meados do século XX; entretanto, a região, assim como o entorno de todo o trecho suburbano da linha tronco da Estrada de Ferro Central do Brasil e ao contrário dos bairros situados às margens da variante de Poá da ferrovia – bem mais nova, implantada na década de 1930 -, não exerceu grande atração de indústrias, o que contribuiu para a caracterização de seus núcleos urbanos como dormitórios de trabalhadores empregados em outras partes da cidade.

Azevedo descrevia que, em 1945, a região de Itaquera não era servida por linhas de ônibus nem por estradas de rodagem de “primeira classe”, já que a antiga rodovia São Paulo-Rio atravessava “a região de São Miguel, mais ao norte”. Em geral, segundo o autor, as precárias estradas que cruzavam o bairro tinham o sentido norte-sul, realçando o papel da ferrovia como principal ligação no sentido leste-oeste, ou seja, como via de acesso às áreas centrais de São Paulo. O relato de Azevedo é o mais antigo que encontramos sobre a lotação do sistema de transporte sobre trilhos na região, problema que se agravou na segunda metade do século XX:

(...) são os trilhos da E. F. Central do Brasil a mais importante via de comunicações que podem contar esses poucos milhares de seres humanos. Seus trens de subúrbio, que utilizam a linha Tronco, trafegam abarrotados de gente (...) Por mais desconforto que ofereça, é através da via férrea que se processa o contato permanente entre subúrbios afastados e a metrópole bandeirante (1945, p. 121-123).

Embora carecesse de indústrias, Itaquera também abrigava, portanto, uma população operária, obrigada a se deslocar diariamente para o trabalho em outros pontos da cidade.

2.4 - A expansão urbana e o diagnóstico do PUB

No início da década de 1970, a porção de urbanização contínua da Zona Leste ultrapassava o rio Aricanduva e o bairro da Penha, restando poucos vazios dentro desse perímetro mais próximo ao centro²⁰. No extremo leste do município, onde se situa Itaquera, havia uma quantidade maior de áreas vazias ou rurais e os bairros careciam de estrutura. Tratava-se de uma área cuja urbanização ainda estava por se consolidar.

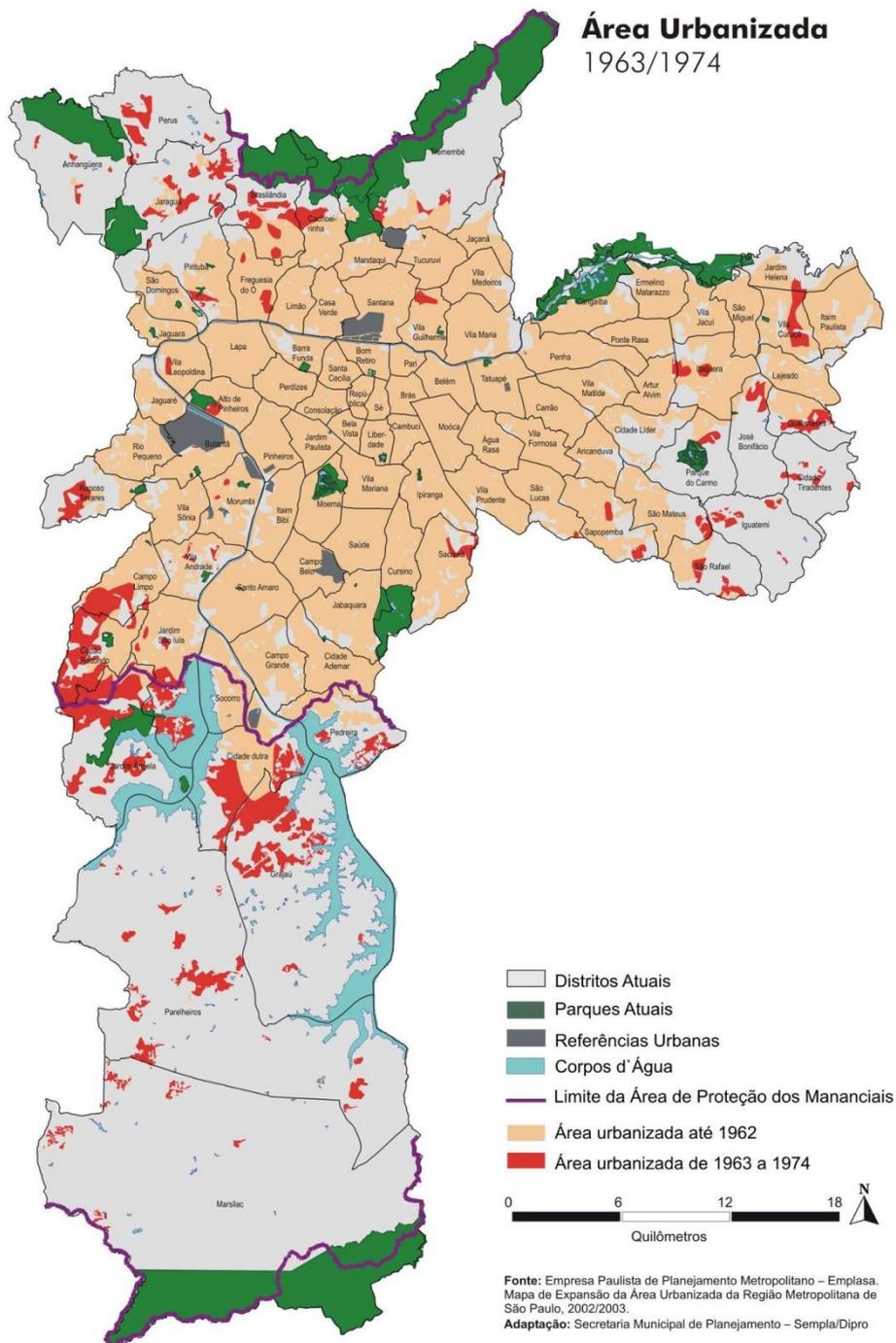
A análise dos dados censitários do município (*ver Tabela 1 abaixo*) leva a presumir que a cultura rural de Itaquera passou a sofrer uma crescente pressão desde a década de 1950, o que podemos relacionar com o processo da expansão periférica paulistana baseada no loteamento e na autoconstrução descrito por Bonduki (2004).

Unidades territoriais	1950	1960	1970
Artur Alvim	16.549	35.396	68.637
Cidade Líder	7.254	15.064	38.420
Itaquera	5.070	15.245	63.070
José Bonifácio	1.188	2.706	11.313
Parque do Carmo	1.733	3.949	16.511
Município de São Paulo	2.151.313	3.667.899	5.924.615

Tabela 1 – População por distritos da região de Itaquera 1950-1970. Fonte: Prefeitura de São Paulo e IBGE.

Em 1950, a área que corresponde ao que é hoje o distrito de Itaquera reunia 5 mil habitantes. Dez anos depois, eram mais de 15 mil moradores; e, em 1970, a população chegava a 63 mil habitantes. Nesta época, segundo Langenbuch, Itaquera já se caracterizava como um típico “subúrbio-estação”, formado em torno da estação ferroviária (1971, p. 262). Além de vilas com cinco décadas de história, o bairro contava com núcleos de formação mais recente e também com vazios urbanos e áreas rurais remanescentes, resultando em uma distribuição de população desigual. Mesmo em partes mais antigas do bairro a estrutura urbana era deficiente.

²⁰ Langenbuch cita como exemplo de ilha ainda não edificada na época parte da antiga chácara do Regente Feijó, na Água Rasa, área hoje incorporada ao Jardim Anália Franco (1971, p. 294).



*Figura 17 – Área urbanizada do Município de São Paulo entre 1963 e 1974
(PREFEITURA DE SÃO PAULO)*

Encomendado pela Prefeitura de São Paulo, o PUB (Plano Urbanístico Básico), concluído no começo de 1969, diagnosticou a precária situação da expansão urbana de Itaquera, verificando que no bairro 54% das moradias não eram servidas pela rede de água, 80% não tinham rede de esgoto e 60% localizavam-se em ruas sem pavimentação (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, p. 50).

No meio rural, o fato de a última edição da Festa do Pêssego ter sido realizada em 1970 é um claro sinal do declínio da produção de Itaquera nos anos seguintes; a pressão exercida pelo crescimento urbano levou os japoneses a venderem suas terras, o que deu origem a novos loteamentos, sustentando a expansão urbana (LEMOS & FRANÇA, op. cit., p. 76). Em muitas fazendas, a produção agrícola foi cedendo espaço a atividades de lazer, sendo emblemático o caso da fazenda de Oscar Americano, que em meados dos anos 1970 deu origem ao Parque do Carmo²¹, administrado pela Prefeitura de São Paulo.

²¹ PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Parque do Carmo*. Disponível em http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/parques/regiao_este/index.php?p=5734

2.5 - A proposta do PUB

Apesar de seu crescimento, bairros do extremo leste de São Paulo como Itaquera ainda conservavam áreas disponíveis para ocupação no fim da década de 1960 e começo dos anos 1970. As características de fronteira urbana do município certamente ajudaram a despertar a atenção dos planejadores urbanos nessa época. Defensores de uma estrutura descentralizada para São Paulo, os formuladores do Plano Urbanístico Básico propuseram a formação de três centros subregionais na cidade, sendo um deles em Itaquera – os outros seriam Santo Amaro e Parelheiros. A intenção era propiciar a descentralização do “emprego terciário e atender às áreas excessivamente distantes do centro principal” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, p. 88). A proposta de descentralização remetia aos estudos feitos pela SAGMACS (Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais) no fim dos anos 1950. No entanto, em relação à Zona Leste, enquanto a SAGMACS propunha a priorização do desenvolvimento de São Mateus, o PUB sugeria a formação de um novo centro em Itaquera.

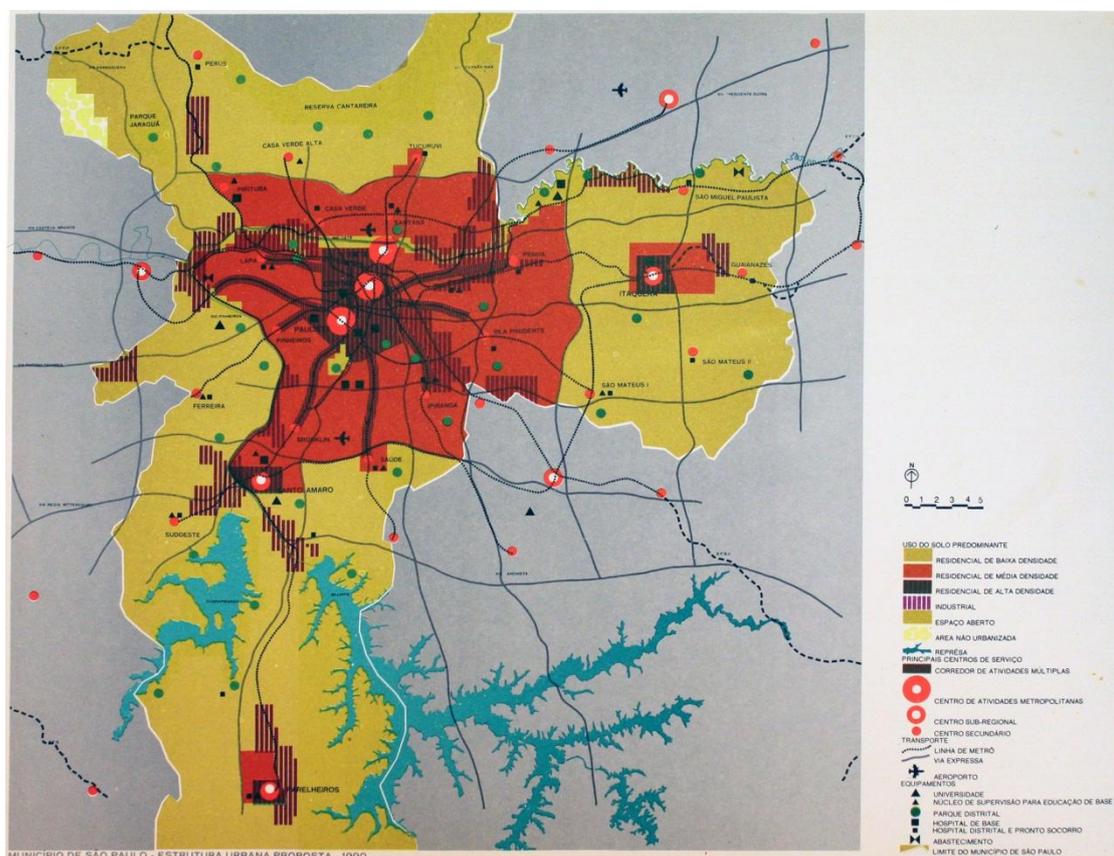


Figura 18 – Estrutura Urbana Proposta – 1990 (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, p. 89)

O plano contratado pela prefeitura recomendava que cada centro subregional oferecesse cerca de 100 mil empregos e atendesse a populações de 1 milhão a 2,5 milhões de habitantes, abrigando atividades que na época eram exclusivas do centro principal: “Para promover seu desenvolvimento, o Município proporcionará meios de transporte e serviços urbanos em geral, utilizando outros instrumentos adequados a cada caso particular” (ib. *ibid*). A preocupação com os meios de transporte e com o desenvolvimento do eixo Leste-Oeste levou os formuladores do PUB a recomendar a implantação de uma linha de metrô que ligasse Itaquera ao Brás na faixa de domínio da Central do Brasil com extensão até o bairro da Lapa, na Zona Oeste de São Paulo.

Além de “áreas de concentração de empregos, altamente acessíveis a toda a Área Metropolitana”, os centros propostos deveriam conter “equipamentos de recreação, saúde, educação e cultura” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, vol. 2, p. 335). Isso significava abrigar uma “administração subregional, escritórios e consultórios, agências bancárias, comércio em geral, atividades culturais e recreativas em campus universitários (*sic*), estádios, teatros, cinemas e outros” (id., p. 373). No caso de Itaquera, relacionamos essa recomendação à observação feita por Andrade & Nogueira sobre a ausência de praças de esportes na região e a intenção, “por parte da municipalidade”, de construir na região um campo de esportes (1970, s/n). Essa indicação do PUB coincidiu posteriormente com a intenção do Sport Club Corinthians Paulista de erguer um estádio de futebol, o que resultou, no fim da década de 1970, na decisão da Prefeitura de ceder ao clube um terreno vizinho aos conjuntos da COHAB-SP e à, então futura, estação de metrô, área que somente com o advento da Copa do Mundo de 2014 recebeu os investimentos para a construção de uma arena esportiva.

O PUB também ressaltava que os centros subregionais deveriam contar com “áreas residenciais adjacentes de alta densidade” implantadas “de acordo com planos detalhados, mediante desapropriação de terrenos, provisão de serviços urbanos e outros meios de ação” (1969, p. 25). A respeito de Itaquera, o PUB frisava que o reduzido desenvolvimento da região exigia “a expropriação de certas áreas e sua utilização mediante projetos detalhados” (id., p. 88).

Rejeitado por Paulo Maluf, sucessor de Faria Lima na prefeitura, o PUB foi arquivado. No entanto, propostas do plano foram resgatadas pelas gestões seguintes. E em relação a Itaquera, o desenvolvimento do bairro acabou concretizando ao menos duas das propostas: o adensamento, impulsionado pela construção em grande escala de conjuntos habitacionais, e a

implantação do metrô. O desenvolvimento de atividades que levassem Itaquera a dispor de uma oferta maior de empregos e serviços e a exercer uma centralidade mais expressiva também foi objeto de estudos específicos, mas a concretização dos projetos ficou muito aquém do previsto no plano e do necessário para evitar que prevalecesse na região a característica de dormitório.

2.6 - Os primeiros passos da COHAB-SP

A precariedade e a carência de moradias no país levaram a ditadura, iniciada com um golpe de estado em 1964, a montar o SFH (Sistema Financeiro de Habitação) e a criar o BNH (Banco Nacional da Habitação) para implantar uma política habitacional centrada na construção de casas e apartamentos para a população de baixa renda. Os municípios fundaram as COHABs, companhias destinadas a confeccionar e a executar projetos de habitação. Com os recursos provenientes do FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), o BNH financiou nessa fase de implantação, até 1969, mais de 438 mil unidades no país, sendo 178 mil para a classe de baixa renda.

Voltada para áreas periféricas das cidades brasileiras, onde as terras eram mais baratas, a política do BNH logo se fez notar nos subúrbios da Zona Leste de São Paulo com o surgimento de um novo elemento na paisagem: os conjuntos habitacionais. Na segunda metade da década de 1960, por meio de financiamentos do BNH, a COHAB-SP construiu dois conjuntos na região: um em São Miguel Paulista (conjunto Capitão Alberto Mendes, com 349 unidades residenciais) e outro em Sapopemba (conjunto Mascarenhas de Moraes, com 1.092 unidades) (SLOMIANSKY, 2002, p. 213).

Também foi nessa época que a COHAB-SP começou a adquirir terras em Itaquera para construir unidades habitacionais. Slomiansky (2002) aponta que a primeira aquisição de terras no bairro data de 1967 e refere-se à área do conjunto Padre Manoel de Paiva, que corresponde a uma parte do complexo de Itaquera I. Ainda de acordo com a autora, dois anos depois, em 1969, foram adquiridas duas áreas maiores, ambas vizinhas à primeira gleba, onde seriam erguidos os conjuntos Padre Manoel de Nóbrega e Padre José de Anchieta, completando Itaquera I (p. 216).

Esses dados divergem dos levantamentos feitos por Damiani (1993) e por Silva (1997), que apontam que toda a área de Itaquera I foi adquirida em 1969. A localização de uma reportagem publicada pelo jornal Folha de S.Paulo²² nos leva a acreditar, no entanto, que o levantamento de Slomiansky possui maior precisão: o texto de 24 de agosto de 1967 menciona que a COHAB já possuía na ocasião um terreno em Itaquera.

O documento *Conjunto Habitacional Nova Itaquera – Estabelecimento e Dimensionamento do Programa*, elaborado em maio de 1970 pelos arquitetos Francisco Dias

²² Reportagem intitulada “COHAB construirá 21 mil casas até 68”.

de Andrade e Brenno Cyrino Nogueira em consultoria para Botti Rubin Arquitetos, escritório contratado pela COHAB, consiste em um dos primeiros estudos da empresa para o bairro, tendo como objeto um terreno de 270 hectares. De acordo com o documento, a origem do terreno remontava ao antigo IAPI (Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários), que teria adquirido a área “por volta de 1942” com o objetivo de construir “habitações operárias destinadas a seus segurados”, informação que revela quão antiga é a intenção de ocupar a região com projetos habitacionais:

A política então adotada pelo ex-IAPI consistiu em adquirir uma série de áreas situadas na periferia de São Paulo, estrategicamente situadas em relação às direções de crescimento da Metrópole, para serem oportunamente utilizadas pela autarquia, para a implantação de conjuntos residenciais (1970, s/n).

Segundo Andrade & Nogueira, com a criação, em 1966, do INPS (Instituto Nacional de Previdência Social), unificando a previdência social, as áreas não utilizadas do patrimônio dos antigos institutos foram transferidas para o BNH. De acordo com Silva (1997), era atribuição do BNH repassar esses terrenos às COHABs. Situada ao sul da Estrada de Ferro Central do Brasil, entre as estações Artur Alvim e Itaquera, a gleba citada acima era um dos grandes vazios da região e passou a fazer parte do estoque de terras da COHAB-SP no fim dos anos 1960. O fato de a área ter pertencido ao IAPI, afirmavam Andrade & Nogueira, representara “um sério obstáculo à expansão dos loteamentos” nesse trecho. De acordo com a descrição dos autores, a maior parte do terreno era recoberta por vegetação natural – “predominantemente rasteira” -, e uma porção situada a leste possuía “uma plantação de eucaliptos”.

Os dois arquitetos demonstravam preocupação com a localização da gleba adquirida pela COHAB e com a precariedade da estrutura urbana no entorno. Lembravam, por exemplo, que a aquisição da área acontecera sem a realização de estudos específicos e que na ocasião Itaquera contava com somente quatro linhas de ônibus para o centro de São Paulo e “nenhuma via principal no verdadeiro sentido da palavra”, frisando que a avenida Radial Leste terminava no Tatuapé; dessa maneira, chegava-se à região somente através de “vias urbanas comuns”, como a antiga estrada de Itaquera. Ainda segundo os autores, essas vias haviam propiciado o surgimento de loteamentos como Cidade A.E. Cavalho e Cidade Líder, que acabaram por envolver o terreno, mas, em 1970, “a efetiva ocupação de muitas áreas” de Itaquera ainda estava distante de se fazer:

(...) a densidade bruta de Itaquera situa-se entre 60 a 65 hab/ha., em uma área que inclui a Vila Carmosina, a Cidade A. E. Carvalho e mesmo a Cidade Líder. A ocupação destas áreas é, entretanto, bastante desuniforme, havendo de um lado, muitos loteamentos desocupados

e muitos terrenos não loteados e do outro, muitos setores em que a ocupação dos lotes é muito intensa (1970, s/n).

Os autores salientavam a importância que estudos concluídos depois da aquisição da gleba, como o PUB, davam ao desenvolvimento da porção leste da região metropolitana de São Paulo. Levando em consideração a proposta do Plano Urbanístico Básico de formação de um centro subregional em Itaquera, Andrade & Nogueira propunham na gleba da COHAB a construção de um conjunto de 8.237 domicílios para uma população de 45.303 moradores, dotado de equipamentos como creches, escolas, centro comunitário e áreas de comércio e serviços.

Provavelmente, a preocupação dos arquitetos com a localização da gleba e a falta de infraestrutura da região já fosse reflexo de uma avaliação negativa a respeito dos primeiros conjuntos construídos pela COHAB na década de 1960. Em estudo sobre a produção do BNH no país, Azevedo & Andrade (1982) frisaram que muitos mutuários deixaram moradias erguidas pelas COHABs nessa época em consequência da má qualidade das construções e da falta de infraestrutura urbana; além disso, “a deterioração do salário mínimo comprometia a capacidade de pagamento” dos mutuários de baixa renda, o que resultou em altas taxas de inadimplência (p. 93).

Com esse quadro negativo, as companhias atravessaram uma fase de decadência entre 1970 e 1974, período em que o BNH deixou de ser uma autarquia e foi transformado em banco de segunda linha, passando a atuar “em articulação com agentes que repassam os créditos por ele concedidos” e buscando “um bom desempenho empresarial”. Por conseguinte, a quantidade de unidades financiadas nessa etapa caiu para 404 mil, sendo que menos de 77 mil dirigidas ao mercado popular (1982, p. 91-92).

Maricato também ressalta a reorientação dos investimentos do BNH e refere-se ao período de 1970 a 1976 como o momento em que o banco tornou-se o grande agente nacional de política urbana, reduzindo os recursos destinados à habitação e aumentando os aplicados em desenvolvimento urbano (como saneamento e transportes), ajudando a financiar inclusive a construção do próprio Metrô de São Paulo (1984, p. 114 e 118). Em relação à crise que atingia as COHABs, a autora salienta que o caso da COHAB-SP era dos mais graves, com obras paradas e deterioradas, um índice de inadimplência de cerca de 90% e uma elevada dívida com o BNH, o que deixou a companhia paralisada entre 1971 e 1974 (id., p. 121 e 122).

Essa situação certamente afetou os planos da COHAB-SP para Itaquera e para toda a região metropolitana de São Paulo. O estudo de Andrade & Nogueira foi descartado, e somente em meados da década de 1970 a empresa priorizou o desenvolvimento de projetos para o bairro. No documento *Manual de Instruções para as COHABs e Organismos Assemelhados*, o BNH estabelecia orientações para a seleção de áreas destinadas à construção de conjuntos habitacionais. Uma das diretrizes era o “fácil acesso a centros comerciais e de trabalho”, o que implicaria na existência de “transporte frequente entre o futuro conjunto e os referidos centros” (1971, p. 44). No caso de Itaquera e região, onde a oferta de empregos era baixa, seria fundamental, portanto, implantar meios de ligação com o Centro paulistano. Como detalharemos no capítulo III, as medidas tomadas em relação ao terreno de Itaquera cumpriram estas diretrizes. Desmembrada, a área em questão permitiu a construção do metrô e ajudou a COHAB-SP a se reerguer financeiramente, levando a companhia a implantar, na segunda metade da década de 1970, seu maior canteiro de obras para a construção de unidades habitacionais até então.

2.7 – O CURA Itaquera

Quando o acordo com a RFFSA foi estabelecido, em fins de 1972, e a linha Nova Leste foi incorporada aos planos da Companhia do Metrô, a Prefeitura de São Paulo definiu, na gestão Miguel Colasuonno, as primeiras áreas do município que receberiam investimentos do Programa CURA, que acabara de ser criado pelo BNH. Das quatro áreas selecionadas, três localizavam-se ao lado de futuras linhas de metrô, mais especificamente nas extremidades das linhas Norte-Sul (áreas Santana, ao norte; e Jabaquara, ao Sul) e da linha Nova Leste (área Vila Matilde/Itaquera). No documento *Projeto CURA* (s/d), elaborado pela Prefeitura de São Paulo, o programa era apresentado como a única fonte de financiamento do BNH que procurava tratar do problema habitacional dentro de um programa integrado de desenvolvimento urbano. Ficava clara a intenção de aproveitar ao menos parte do potencial da futura rede de metrô para estruturar processos de urbanização e atrelar sua construção a projetos que, entre outros aspectos, previam o adensamento habitacional nos extremos das linhas a serem construídas:

Na escolha das áreas de Reurbanização, as diretrizes da política municipal se orientaram no sentido de definir áreas ao longo das Linhas do Metrô, de modo a complementar esse investimento fundamental de infra-estrutura da Cidade, e ao mesmo tempo, reduzir o impacto causado por essas obras na estrutura urbana.

A intenção era, com as Obras de Reurbanização, devolver essas áreas ao uso público com a maior rapidez possível, seja através da execução de obras públicas, seja através da promoção de projetos de habitação nesses setores.

Essa orientação teve como objetivo viabilizar, através da Linha CURA de financiamento, a ação reintegradora da EMURB, favorecendo o aumento da densidade de ocupação junto ao Metrô, facilitando o acesso a esse meio de transporte de massa.

(...) foram escolhidas (...) quatro áreas CURA Piloto, localizadas nas regiões Santana, Itaquera, Vila das Mercês e Jabaquara (PREFEITURA DE SÃO PAULO, s/d, p. 2 e 3).

Ressalte-se que, neste momento inicial, Itaquera era a primeira e única área da Zona Leste com previsão de atendimento pelo CURA. A área Brás-Bresser, por exemplo, objeto de estudos elaborados posteriormente, ainda não figurava entre as regiões selecionadas. Além disso, a escolha de Itaquera é tão antiga quanto as designações de Santana e Jabaquara, únicas áreas paulistas que, de fato, receberam investimentos oriundos do CURA. A inclusão de Itaquera entre as primeiras áreas selecionadas para o programa reforçou a importância dada à região no âmbito do planejamento urbano entre o fim da década de 1960 e início da década de 1970. Em poucos anos, Itaquera passou a ocupar uma posição destacada nos planos

relacionados à cidade. Como já mostramos neste capítulo, o PUB sugerira a formação de um centro subregional em Itaquera e a COHAB-SP desenvolvera projetos para construir unidades habitacionais no bairro.

Essa posição de destaque alcançada por Itaquera deve-se a características da região que procuramos apresentar neste trabalho, como a disponibilidade de terras e a proximidade com a linha ferroviária. Acrescente-se a estes elementos a orientação de crescimento urbano para o eixo leste-oeste proposta pelos formuladores do PUB e do PMDI²³. Entre os planejadores, torna-se fundamental citar um nome em especial, o do arquiteto e urbanista mineiro Harry James Cole, consultor em Planejamento Urbano do PUB²⁴, idealizador do programa CURA, no âmbito do BNH, e cujo escritório, o H. J. Cole + Associados S.A., foi o responsável pela elaboração do estudo inicial para a área CURA de Itaquera. Na nossa avaliação, Cole representou um elo importante, se não fundamental, entre a proposta de formação de um centro subregional em Itaquera apresentada pelo PUB e o projeto CURA para o bairro.

No estudo *Área CURA Piloto de Itaquera/Vila Matilde*, coordenado por Harry Cole, a área em questão ficava a oeste das vilas mais antigas de Itaquera, situando-se ao sul da linha ferroviária, entre as estações Cidade Patriarca e Artur Alvim. De acordo com o documento, a área fora inicialmente delimitada pela EMURB em 277 hectares, sendo posteriormente expandida para cerca de 512 hectares, por sugestão do escritório H. J. Cole + Associados (H. J. Cole + Associados, 1974, p. I-31).

O escritório de Harry Cole propunha a instalação ou a melhoria de serviços de infraestrutura, como o fornecimento de água, energia elétrica, pavimentação, transportes coletivos e canalização de córregos, e medidas voltadas para a superestrutura, como alterações de zoneamento, melhorias das condições habitacionais, instalação de um hospital/pronto socorro, construção de dois Centros de Recreação e Treinamento. Naquilo que o estudo chama de superestrutura, também eram propostas a criação de um núcleo industrial e a implantação de três parques ciliares. Considerando a futura implantação da linha Nova Leste, em que o metrô substituiria a ferrovia, o documento sugeria a “construção de dois TCs - Terminais de Comércio, Transporte e Serviços nas atuais estações de Cidade Patriarca e Artur

²³ Tal orientação se baseava na topografia da região metropolitana. A Serra do Mar, ao sul, e a Serra da Cantareira, ao norte, são obstáculos naturais e forçam a ocupação no sentido Leste-Oeste (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, vol. 2, p. 74). Ao sul, a área de mananciais também representa uma barreira.

²⁴ O PUB teve Mário Larangeira de Mendonça como diretor; Domingos Theodoro de Azevedo Netto como coordenador do Grupo de Estrutura Urbana; os norte-americanos Calvin Hamilton, Charles Blessing, Francis Violich e Louis Wetmore como consultores especiais; e Adina Mera, Hélio Modesto, Joaquim Guedes e Leopoldo Strongoli, além de Harry Cole, como consultores em Planejamento Urbano.

Alvim da E.F. Central do Brasil, onde possivelmente se instalarão estações da linha leste do Metrô” (p. I-32).

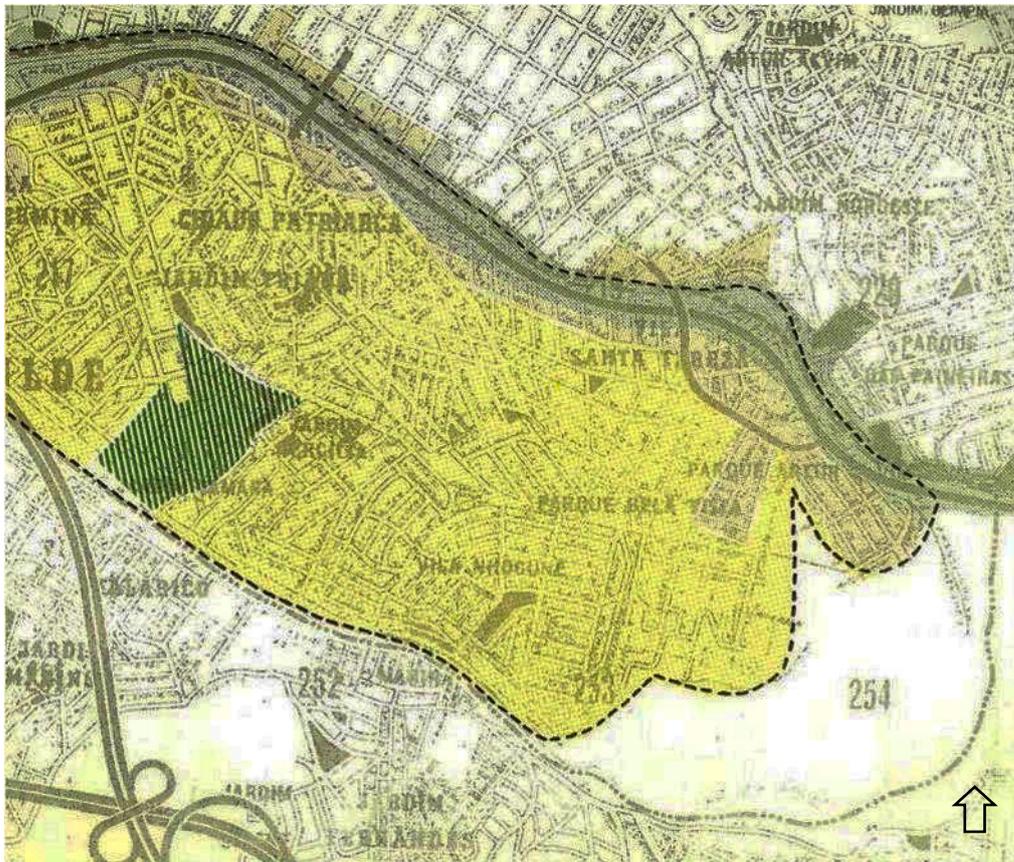


Figura 19 – CURA Itaquera – Zoneamento aprovado (H. J. COLE + ASSOCIADOS, 1974, p. I.169)

As propostas significavam alternativas para que Itaquera começasse a adquirir feições de um centro subregional, como previsto no PUB, com oferta de serviços e a formação de um núcleo industrial, medidas de enorme importância para uma região de características quase exclusivamente residenciais e com escassa oferta de empregos. Os TCs possuem uma evidente relação com a proposta do PUB de formação de centros comerciais secundários, complementares aos centros subregionais, junto a estações do Metrô²⁵.

Mais adiante, porém, o estudo anunciava sua própria desfiguração ao informar que a EMURB aprovava todas as proposições de infraestrutura, mas modificara as medidas relativas à superestrutura. Dos três parques ciliares, só um fora aprovado e seria incluído com os Terminais de Comércio, Transporte e Serviços em um projeto especial denominado “Reurbanização de Cidade Patriarca e Artur Alvim”, separado do CURA (p. I-34). E a

²⁵ Cf. PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1969, vol. 2, p. 343.

proposta de implantação de um núcleo industrial em uma área de 90 mil metros quadrados fora rejeitada (p. I-180 e I-181).

Sobre o tema da habitação, o documento afirmava em um trecho que a “construção de um conjunto habitacional para o remanejamento da população de baixa renda seria oportuna” (p. I-46). Adiante, citava que o conjunto seria construído pela COHAB no terreno que a companhia possuía na área Z8-012 em Itaquera, a leste da área CURA, com 1.726 unidades (p. I-122 e I-123).

O estudo também alertava para a necessidade de as estações de metrô a serem implantadas em superfície no leito da ferrovia tornarem-se elementos “de transposição do eixo de transportes expressos ferro-rodoviários”, servindo como passarelas de ligação de entre as áreas ao norte e ao sul da linha férrea (p. I-41), preocupação que, de fato, se observa nas estações construídas posteriormente.

A decisão da RFFSA de romper o acordo com o Metrô para a construção da linha Nova Leste configurou-se no primeiro golpe contra o CURA Itaquera/Vila Matilde. Como a linha 1-Azul (Norte-Sul) estava em construção e começava a ser implantada, a Prefeitura priorizou o desenvolvimento do CURA nos bairros de Santana e Jabaquara, deixando o projeto de Itaquera de lado. A decisão do Ministério dos Transportes de implantar a linha Leste-Oeste até Itaquera deu sobrevida à ideia de implantar o programa na região. Na segunda metade da década de 1970, a Prefeitura resgatou e revisou o projeto. Apesar de o CURA Itaquera não ter sido implantado, os documentos relativos ao projeto, inclusive os da fase de revisão, ajudam a entender as articulações e os descompassos relacionados ao desenvolvimento da região que procuraremos mostrar no capítulo 3.

Capítulo 3 – Articulações, descompassos e singularidades

No Capítulo 2, mostramos como se deu a escolha de Itaquera como destino do metrô na Zona Leste de São Paulo. Neste capítulo, pretendemos mostrar como se deu o processo de articulação entre os projetos da linha Leste-Oeste e dos conjuntos habitacionais da COHAB em Itaquera. Nosso foco permanece, portanto, na década de 1970. Procuraremos mostrar quão raro foi o contexto da época, sobretudo no âmbito da administração municipal paulistana.

Apresentaremos e analisaremos também os descompassos que surgiram no decorrer da implantação dos dois projetos, decorrentes de problemas financeiros e administrativos. Na parte final do capítulo, mostraremos as singulares características do tramo leste, representando o exemplo mais expressivo em São Paulo da associação de um sistema de transporte de massa com projetos de habitação social na periferia.

3.1 – Articulações

Uma primeira análise da cronologia das medidas tomadas pela Companhia do Metropolitano e pela COHAB-SP sugere uma relação entre a decisão tomada em novembro de 1974, no âmbito do governo federal, de se mudar o projeto da linha Leste-Oeste do metrô, adotando-se o traçado até Itaquera, e a iniciativa da Companhia de Habitação de construir conjuntos no bairro. Apesar de ter negociado a aquisição das primeiras terras em Itaquera no fim dos anos 1960, a COHAB só iniciou a obra dos conjuntos na segunda metade da década de 1970, após a decisão sobre a alteração do traçado do metrô.

Este é, de fato, um ponto importante da articulação entre Metrô e COHAB, mas pretendemos aprofundar essa análise, apresentando e discutindo uma série de documentos produzidos pela administração municipal de São Paulo nos anos 70. O conjunto desses documentos nos permite comprovar a integração das ações entre as duas instituições no que se refere à região de Itaquera.

3.1.1 - A articulação Metrô-COHAB

Como procuramos demonstrar no Capítulo 2, os integrantes da Comissão Mista do Ministério dos Transportes provavelmente sabiam que o terreno desejado para a construção do pátio do metrô em Itaquera estava destinado à COHAB. Entretanto, essa comissão, formada somente por representantes de instituições do setor de transportes, não possuía condições e autonomia para estabelecer uma articulação maior com os projetos da COHAB. Entendemos que o que houve até a comissão modificar o projeto da linha Leste-Oeste foi uma confluência de propostas a envolver o bairro de Itaquera. E que a decisão de mudança do traçado proporcionou condições para que a Prefeitura de São Paulo pudesse articular, em seguida, os projetos de habitação e transporte, atendendo diretrizes do BNH e obtendo o financiamento do banco.

Acreditamos que desse momento em diante a relação entre Metrô e COHAB foi além do patamar da confluência - ou mesmo da coincidência - de propostas relacionadas a Itaquera e alcançou o nível da articulação. Na ocasião, o Metrô estava sob o comando da Prefeitura de São Paulo, o que facilitava a realização de ações casadas com outros órgãos municipais, como

a COHAB. Além disso, a direção da Companhia do Metropolitano, como veremos adiante, preocupou-se com a possibilidade de haver baixa demanda pelo sistema de transporte em Itaquera.

Ao aprofundar a pesquisa sobre essa relação, identificamos iniciativas que evidenciam uma articulação no nível da administração municipal paulistana para a efetivação dos projetos de habitação e de transporte sobre trilhos em Itaquera. Nesse sentido, o ano de 1975 seria marcante. Logo a 7 de janeiro, dois meses depois da decisão do Ministério dos Transportes, a administração municipal baixou a portaria nº 3 para criar um Grupo de Trabalho presidido pelo Coordenador Geral de Planejamento²⁶ da Prefeitura e formado pelos presidentes do Metrô, da COHAB e da EMURB (Empresa Municipal de Urbanização)²⁷ com o objetivo de “elaborar, no prazo de 30 dias, um relatório de avaliação preliminar das proposições de uso para área Z8-012, recomendando também programa de sequência dos trabalhos”²⁸. A área Z8-012 correspondia exatamente a Itaquera²⁹.

A COGEP (Coordenadoria Geral de Planejamento) encaminhou ao grupo o relatório intitulado *Z8-012 – Itaquera* no qual constam levantamentos físicos da área, planos e propostas para sua utilização - inclusive os planos do Metrô e da COHAB -, as recomendações do PUB e do PMDI, a lei de zoneamento da área, além de recomendações e análises “para uma ocupação mais adequada da área, compatibilizadamente com as diretrizes do planejamento municipal e metropolitano” (COORDENADORIA GERAL DE PLANEJAMENTO, 1975b, s/n). Ficava evidente, portanto, a preocupação da Prefeitura de São Paulo com a ocupação de Itaquera.

O estudo informava que a área pertencia ao INPS e estava “compromissada” à COHAB, possuindo 334,5 hectares - mais que os 270 hectares a que se referia o documento *Conjunto Habitacional Nova Itaquera - Estabelecimento e Dimensionamento do Programa*, elaborado em maio de 1970 pelos arquitetos Francisco Dias de Andrade e Brenno Cyrino Nogueira³⁰ - e

²⁶ Responsável pela COGEP (Coordenadoria Geral de Planejamento), órgão vinculado ao gabinete do prefeito e que fora criado durante a gestão Figueiredo Ferraz (1971-1973).

²⁷ Órgão também criado durante a gestão Figueiredo Ferraz.

²⁸ PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Portaria nº 3 – Ano 1975*. Disponível em http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/pesqnumero.asp?t=P&n=03&a=1975&s=&var=0.

²⁹ Zoneamento estabelecido pela lei 11.106, de 28 de junho de 1974, que previa usos industriais e de comércio atacadista na área.

³⁰ Não encontramos nos documentos explicações sobre a diferença de tamanho, mas acreditamos que áreas vizinhas à original também tenham ficado disponíveis no período entre 1970 e 1975, ano do relatório da COGEP. Também não encontramos justificativas para a afirmação de que o terreno ainda pertencia ao INPS, embora estivesse prometido à COHAB. Trabalhamos com a hipótese de que restasse somente a oficialização da transferência de toda a área para a Companhia de Habitação, que certa da aquisição já vinha projetando construções.

uma localização estratégica levando-se em consideração “os planos de desenvolvimento no sentido Leste do Município”.

No item sobre planos e propostas para a utilização da área, o relatório mencionava o interesse do Metrô em ocupar uma porção de 300 mil metros quadrados para implantar o pátio de manobras e manutenção dos trens da linha Leste-Oeste. Ao citar o projeto da COHAB, o texto ressaltava o caráter raro da área no município de São Paulo e esclarecia a cronologia dos projetos em questão:

A área de Itaquera constitui uma das poucas áreas disponíveis dentro do Município. Em vista disso, a COHAB a considera ideal para implantação de grandes Conjuntos Habitacionais destinados a um mercado popular, acessíveis pelo transporte coletivo dentro de São Paulo.

O projeto deste Conjunto Habitacional foi elaborado com antecedência à decisão de implantar a linha Leste-Oeste do Metrô, e propõe a implantação de 4.200 unidades habitacionais³¹ (COORDENADORIA GERAL DE PLANEJAMENTO, 1975b, s/n).

A maior parte do documento era dedicada a um resumo das recomendações propostas pelo PMDI e pelo PUB para o desenvolvimento da região metropolitana de São Paulo, aparecendo grifados os trechos referentes à Zona Leste e a Itaquera, o que reafirma a importância conferida a esses planos e a sobrevivência de suas propostas no âmbito do setor de planejamento da administração municipal nos anos 1970.

Depois de uma breve descrição do zoneamento da área³², o relatório era concluído com a apresentação das recomendações da COGEP. O órgão entendia como viável a implantação de um centro subregional em Itaquera, citava a importância do projeto CURA Itaquera-Vila Matilde, mas manifestava preocupação com os planos iniciais da COHAB, sugerindo que a Companhia de Habitação fizesse uma revisão de seus projetos para assegurar a permanência da população de baixa renda numa região que tendia à valorização:

Considerando as propostas do PUB e PMDI, lei do zoneamento, projeto de regulamentação das zonas especiais (Z8) e a própria localização e condição da área, podemos reafirmar sua situação privilegiada dentro do processo de urbanização. Todas as recomendações do PUB e PMDI relativas a centros sub-regionais são aí aplicáveis pois ela apresenta aspectos fundamentais: área em sua maioria desocupada, local escolhido para uma estação terminal do Metrô, cortada pela Diametral Leste-Oeste e distante do centro principal.

(...) As obras em curso, a conseqüente valorização imobiliária em seus entornos, podem desvirtuar os objetivos da COHAB em oferecer condições de habitação a uma

³¹ Aqui também há discrepância em relação ao documento *Conjunto Habitacional Nova Itaquera - Estabelecimento e Dimensionamento do Programa*, de 1970, que previa a construção de mais de 8.200 domicílios.

³² O relatório também propunha um projeto de lei para classificar a Z8-012 como zona reservada exclusivamente para equipamentos especiais, exigindo-se estudos feitos pela COGEP e regulamentados pelo Executivo para cada caso.

população menos favorecida economicamente, pois (...) esta proposta não se compatibiliza com as diretrizes e proposições do PUB e do PMDI no que se diz respeito ao desenvolvimento no sentido Leste e a implantação do centro sub-regional em Itaquera (...).

Contígua à Z8-012 existe uma área CURA que sendo uma proposta de recuperação acelerada supre todas as necessidades infra-estruturais e habitacionais com a reabilitação de edificações a implantação de equipamentos institucionais. A sua proposta de expansão atinge parte da Z8-012, com propostas de construção de hospital, centro de treinamento profissional e criação de parques ciliares. A existência desse projeto, nessa localização, vem reafirmar o destino dessa área (Z8-012) com todo o potencial para cumprir as proposições dos planos já citados.

Diante de todas estas conjecturas, recomenda-se um reestudo do projeto de habitações populares dentro da Z8, tentando compatibilizá-lo com os destinos previstos para a área, locando-o em etapas, numa situação tal, diferente da primeira proposta, para que não seja atingida diretamente pelos transtornos causados pela implantação dos projetos já citados, e, como já foi dito, não seja desvirtuado os seus objetivos (*sic*), e além disso, sua população possa cumprir de todos os benefícios (*sic*) que provirão desta modificação urbana (COORDENADORIA GERAL DE PLANEJAMENTO, 1975b, s/n).

Este foi o único documento relacionado ao Grupo de Trabalho criado pela Prefeitura que localizamos durante nossa pesquisa. No próprio acervo da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, que veio a abarcar a COGEP, não há nenhuma outra referência à atuação do grupo, o que nos leva a trabalhar com a hipótese de que o relatório *Z8-012 – Itaquera* condensou as conclusões e recomendações da equipe então constituída.

Interpretamos que o relatório revelava a importância e a força da Companhia do Metrô na administração municipal ao referendar os planos da empresa para a construção da estação terminal e do pátio de manutenção e manobras numa área que seria destinada à COHAB. Há de se considerar, nesse sentido, que a decisão de levar o Metrô a Itaquera fora tomada na esfera federal, no âmbito do Ministério dos Transportes. O parecer favorável aos planos do Metrô também fazia avançar a articulação entre o projeto de transporte e o projeto de habitação em Itaquera, mas dentro de um contexto mais amplo, do planejamento urbano, com a previsão de outras destinações de uso para a área.

De acordo o documento *Estudo de Viabilidade Técnico-Financeira da Linha Leste-Oeste*, produzido pelo Metrô em 1975, a Presidência da República autorizara em março do mesmo ano o início dos estudos para a construção da linha no traçado Lapa-Itaquera com base em uma “exposição de motivos apresentada pelos ministros do Planejamento, da Fazenda e dos Transportes”. O mesmo documento afirmava que a linha Leste-Oeste, além de atender a demanda existente, poderia se tornar um “importante fator indutor de ordenamento do desenvolvimento urbano na Região Metropolitana” e mencionava o projeto de urbanização da Z8-012, “onde se localizará o terminal de Itaquera do Metrô e onde estão programados

projetos habitacionais tipo COHAB” (COMPANHIA DO METROPOLITANO, 1975a, p. 35, 39 e 207).

Ainda em 1975, o documento *Projeto Básico - Linha Leste-Oeste*, elaborado pelo Metrô, detalhou o traçado da linha e apresentou algumas diretrizes para o trecho final, abrangendo as estações Artur Alvim, Itaquera e o pátio de manobras:

Sua área, até hoje carente de qualquer infra-estrutura urbana será objeto de um projeto global de urbanização Metrô-EMURB-COHAB, com vistas ao seu saneamento básico e melhoria da sua estrutura viária para permitir o acesso à Estação Terminal de Itaquera (COMPANHIA DO METROPOLITANO, 1975b, p. 121).

O início do mandato do empresário Olavo Setúbal como prefeito de São Paulo, em abril de 1975, sucedendo a Miguel Colasuonno, reforçou a articulação entre os projetos urbanos. Conforme reportagens publicadas pelo jornal Folha de S.Paulo em 18 de abril daquele ano, dia seguinte à posse, Setúbal assumiu a prefeitura prometendo “toda atenção à periferia” e no primeiro dia de sua gestão baixou um decreto vinculando empresas como Metrô, COHAB e EMURB ao seu gabinete³³. Além disso, segundo Marques, o prefeito tomou a iniciativa de criar a Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano (2003, p. 65).

Outros órgãos envolvidos no Grupo de Trabalho criado pela Prefeitura para planejar a ocupação de Itaquera produziram ainda em 1975 documentos relacionados ao projeto de implantação da linha Leste-Oeste do Metrô. A COGEP apresentou o trabalho *Áreas Junto à Linha Leste* com o objetivo de promover transformações no entorno do eixo de implantação da linha, identificando áreas para a realização de projetos de renovação urbana e possibilidades de alteração na legislação de zoneamento. A EMURB elaborou um relatório preliminar denominado *Considerações Gerais Sobre a Intervenção da EMURB na Linha Leste-Oeste*, em que recomendava áreas de intervenção ao longo da linha. Ambos levavam em consideração a futura construção em Itaquera de conjuntos habitacionais por parte da COHAB-SP e enfatizavam a necessidade de se promover o desenvolvimento urbano do bairro.

Em novembro daquele ano, a COHAB concluiu o documento *Política e Proposta de Ação*, que anunciava uma nova fase da companhia e apontava Itaquera como seu futuro

³³ CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. *Decreto nº 11.963*. Disponível em <http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/decretos/D11963.pdf>

canteiro de obras principal, prevendo a construção de três conjuntos, com 8.636 unidades habitacionais ao todo.

No dia 23 do mesmo mês, o jornal Folha de S.Paulo publicou uma reportagem com o título “Prefeito escolhe a área do terminal de Itaquera”, descrevendo a negociação entre a Companhia do Metropolitano e a COHAB a respeito do local onde seriam construídas as instalações do metrô naquele bairro:

A futura estação terminal do Metrô, em Itaquera, e o Centro Tecnológico da Companhia do Metropolitano já têm sua localização definida: entre os quilômetros 466 e 482 da Rede Ferroviária Federal, antiga Central do Brasil. Para isso, o prefeito Olavo Setúbal assinou decreto³⁴ declarando de utilidade pública duas grandes áreas pertencentes à COHAB (Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo), no total de 772.280 metros quadrados.

Na área maior, de 525.360 metros quadrados, será implantado o pátio de estacionamento (e oficinas) como o existente no terminal do Jabaquara; o terreno menor, de 246.920 metros quadrados, está destinado a abrigar o CTT (Centro Tecnológico de Treinamento), que formará os futuros profissionais do Metrô (...).

A Companhia do Metrô já iniciou entendimentos sobre o valor dos terrenos. Na mesma região, a COHAB deverá construir um conjunto habitacional, cuja infra-estrutura estará a cargo da EMURB (FOLHA DE S.PAULO, 23/11/1975, p. 28).

Quase um mês depois, em 20 de dezembro, outra reportagem da Folha de S.Paulo, intitulada “Terminal Leste do Metrô começará a 25 de janeiro”, informava a respeito do acordo selado entre as duas empresas sob o comando do prefeito Setúbal e sobre os planos de ambas para Itaquera:

As obras de construção do terminal Leste da linha Lapa-Itaquera do metrô, em Itaquera, numa área de 800 mil metros quadrados, serão iniciadas dia 25 de janeiro, conforme anúncio feito pelo prefeito Olavo Setúbal, ontem durante a assinatura de convênio entre a Cia. do Metrô e a COHAB (Companhia Metropolitana de Habitação). Aquela área foi adquirida pelo metrô à segunda empresa por 32 milhões e 800 mil cruzeiros. Ali será implantado o terminal Leste da segunda linha metroviária de São Paulo (...).

A Cia. do Metrô pagará a quantia total de 32 milhões e 800 mil cruzeiros, tendo efetuado ontem o pagamento da primeira parcela, no valor de Cr\$ 17.397.605,00. O restante será pago quando da escritura da desapropriação, o que deverá ocorrer brevemente.

Essa área de 800 mil metros quadrados será utilizada pela Cia. do Metrô para a construção do pátio de manobras da linha 2, abrigando também o Centro Tecnológico de Treinamento do Pessoal.

(...) o presidente da COHAB, Celestino Bourroul, explicou que os 800 mil metros quadrados expropriados para o Metrô diminuem a área destinada à implantação de novos conjuntos habitacionais para 1 milhão e 800 mil metros quadrados. Contudo, a operação é vantajosa para a empresa, que reforçará o seu capital com os recursos decorrentes da alienação.

Disse também que os planos da COHAB para a região Leste da capital serão ampliados, uma vez que mais 2 milhões e 800 mil metros quadrados serão adquiridos do BNH, que concordou em ceder duas áreas de sua propriedade à COHAB, pelo preço de

³⁴ Referência ao Decreto nº 12.401, de 20 de novembro de 1975. Disponível em <http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/decretos/D12401.pdf>.

custo. Portanto, a COHAB terá 4 milhões e 600 mil metros quadrados de terreno para construir casas populares na região (FOLHA DE S.PAULO, 20/12/1975, p. 12).

No conjunto de medidas adotadas em 1975 em função do projeto de implantação do metrô na Zona Leste, também houve preocupação com o zoneamento. Em 2 de dezembro, a Câmara Municipal aprovou a lei nº 8.328, que criou um zoneamento especial para a região de inserção do metrô, o que poderia permitir a renovação e o desenvolvimento urbano numa longa faixa do Brás até Itaquera que incluía a antiga Z8-012, onde se ergueu o complexo de conjuntos de Itaquera I:

Fica criada a Zona METRÔ-LESTE, ZML, destinada à implantação do sistema do Metrô, 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 (SÃO PAULO, Lei 8.328/1975)³⁵.

A criação de uma legislação específica para regular a configuração de parte da Zona Leste pode ser considerada um marco na história da implantação do Metrô em São Paulo, dado que em nenhuma outra região da cidade houve medidas com esse nível de amplitude. Trata-se, por consequência, de uma das características singulares da inserção do Metrô na Zona Leste que procuramos apresentar ao longo deste trabalho. O objetivo desse novo zoneamento era preservar o entorno da linha para o futuro aproveitamento com base em estudos desenvolvidos pelos órgãos da prefeitura. Pretendia-se, portanto, promover uma articulação mais ampla entre empresas vinculadas à administração municipal e colocar em execução projetos de renovação urbana como o programa CURA, do BNH.

As entrevistas que realizamos com profissionais ligados à época à Companhia do Metropolitano e à COHAB forneceram mais alguns elementos para a compreensão da relação de interdependência entre os planos das duas empresas para Itaquera nesse período. Essa relação não se limitou à questão da compra do terreno para a implantação do pátio de manutenção e manobras. Os depoimentos ressaltaram a importância econômica dos conjuntos habitacionais da COHAB para o Metrô.

Apesar de o documento *Viabilidade da Linha Leste*, confeccionado em 1973 e citado no Capítulo 2, mencionar Itaquera como local gerador de viagens rumo ao Centro, a cúpula da Companhia do Metropolitano levava em consideração o fato de que o bairro ainda não estava plenamente consolidado em meados dos anos 70. Em seu depoimento, o então presidente do

³⁵ Disponível em <http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L8328.pdf>

Metrô, Plínio Assmann, afirmou que a empresa receava encontrar uma baixa demanda de passageiros no extremo da linha Leste-Oeste e assim comentou a articulação da empresa com a COHAB:

Além do Tatuapé não tinha nada, a cidade não existia. Vamos até lá (Itaquera) e não tem gente? Então fomos procurar a COHAB: “você vão fazer isso”. E fizeram. O Metrô era da Prefeitura, a COHAB era da Prefeitura, o pessoal da COHAB o Metrô conhecia, eu conhecia todo mundo lá. “Vamos lá, vocês vão fazer projeto aqui, o metrô está aqui.” Aí teve COHAB I, COHAB II, COHAB III³⁶.

Embora Assmann tenha frisado que partiu do próprio Metrô a iniciativa de procurar a COHAB e propor a construção de unidades habitacionais em Itaquera, documentos como o relatório *Z8-012 – Itaquera*, da COGEP, comprovam que os projetos da Companhia de Habitação para o bairro são anteriores aos da Companhia do Metropolitano. Corroborando as informações encontradas nos documentos, o arquiteto Roberto Mac Fadden, ex-assessor técnico da Gerência de Projetos do Metrô, enfatizou que a atuação da COHAB no extremo leste da cidade foi justamente “um dos elementos que empurrou o Metrô” para a região³⁷. Apesar dos conflitos entre as versões, os depoimentos tornam mais evidente a interdependência entre o Metrô e a COHAB em Itaquera.

Os depoimentos dos profissionais que atuaram na COHAB também apontaram essa relação entre as atuações do Metrô e da Companhia de Habitação. O arquiteto Ubirajara Barone Garcia, que exerceu os cargos de chefe do Departamento de Projeto e chefe do Departamento Técnico da COHAB, ressaltou a articulação do planejamento das duas empresas na década de 1970:

Nessa época, o Metrô era municipal. E os estudos de viabilidade do Metrô para chegar em Itaquera pressupunham um aumento da população. Se não, você não viabilizava chegar até Itaquera. Tanto é que as estações foram as últimas. (A chegada do metrô a) Itaquera é relativamente recente.
(...) Houve uma alteração (de traçado do Metrô) em função da oferta de passageiros que a COHAB conseguiu³⁸.

Jacob Aron Corch, arquiteto, ex-coordenador de Projetos da COHAB e integrante da equipe responsável pelos projetos dos conjuntos de Itaquera I, disse que os planejadores da Companhia de Habitação trabalhavam com a informação de que o metrô chegaria ao bairro³⁹.

³⁶ Depoimento concedido em abril de 2011.

³⁷ Depoimento concedido em maio de 2011.

³⁸ Depoimento concedido em abril de 2011.

³⁹ Depoimento concedido em maio de 2011.

Mesmo considerando algumas dificuldades de diálogo entre Metrô e COHAB relatadas pelo engenheiro civil Henry Cherkezian⁴⁰, ex-diretor de Habitação da COHAB, e pelo arquiteto José Expedicto Prata⁴¹, funcionário da EMURB e do Metrô durante a década de 1970, nos parece clara a relação entre a implantação do Metrô e a construção de conjuntos habitacionais em Itaquera. A posição das empresas naquela ocasião, ainda que houvesse entraves na relação cotidiana entre elas, resultou no estabelecimento de uma interdependência entre as iniciativas de uma e de outra.

Seria óbvio esperar da prefeitura uma função articuladora de políticas e projetos urbanos, entretanto as gestões municipais falharam muitas vezes nesse papel. Tanto que COHAB e Metrô jamais haviam trabalhado em projetos em comum anteriormente. Foi, portanto, em Itaquera que pela primeira e única vez as duas companhias atuaram concomitantemente como instrumentos da prefeitura para o desenvolvimento de uma área.

3.1.2 – As revisões do CURA Itaquera

Na esteira da articulação entre Metrô e COHAB, a Prefeitura retomou a ideia do projeto CURA Itaquera e elaborou dois documentos – um em 1977, outro em 1979 – a respeito do projeto. A leitura desses documentos possibilita uma melhor compreensão da articulação dos projetos de transporte e habitação em Itaquera.

O primeiro estudo é de dezembro de 1977 e consiste numa revisão do estudo *Área CURA Piloto de Itaquera/Vila Matilde*, apresentado em 1974 pelo escritório H. J. Cole + Associados. Solicitado pelo gabinete de Olavo Setúbal, o documento *Projeto CURA Itaquera/Vila Matilde*, apesar de extenso, com dois volumes, era apresentado pela EMURB somente como uma revisão preliminar do projeto confeccionado três anos antes; sua elaboração estava diretamente relacionada às obras iniciadas pela COHAB e pelo Metrô na Zona Leste:

Recentemente, a Administração Superior do Município julgou oportuna a revisão do estudo e a implantação do projeto CURA de Itaquera/Vila Matilde, em decorrência de mudanças significativas atuais e futuras na área em questão.

A primeira delas é a construção dos conjuntos habitacionais da COHAB, Itaquera I-A e I-B, numa área lindeira à do Projeto CURA. O conjunto de Itaquera I-A, ocupando cerca de 40 ha deverá abrigar em curto espaço de tempo 9.000 habitantes e o conjunto Itaquera I-

⁴⁰ Depoimento concedido em maio de 2011.

⁴¹ Depoimento concedido em junho de 2011.

B, numa área aproximadamente de 70 ha, uma população de 34.760 habitantes, totalizando portanto, na sua fase final, uma população de 43.700 habitantes. Como a COHAB não tem condições de assumir os investimentos de infra-estrutura e dos equipamentos sociais cria-se automaticamente uma típica área CURA, após a implantação dos conjuntos.

A segunda mudança significativa é a possibilidade de se efetivar a curto e médio prazo a construção do ramo Leste do Metrô até Itaquera. Apesar de a Área CURA Itaquera/Vila Matilde ter sido escolhida em função do Metrô, em 1973/1974, quando foi elaborado o estudo de viabilidade econômico financeira, a construção da linha Leste era remota. Hoje, os prazos são mais reais: até 1979, deverá ser implantado o primeiro trecho, Sé-Brás, até 1981, o segundo trecho, Brás-Tatuapé e até 1984 o Metrô deverá atingir a estação terminal Itaquera.

A Zona Leste caracterizava-se por ser a área menos privilegiada da cidade em termos de atendimento de infra-estrutura e equipamento, e é por outro lado a zona mais populosa e que congrega o maior contingente de populações de baixas rendas. Contudo, é igualmente a zona que deverá atender à expansão urbana da cidade em decorrência do elevado estoque de áreas vazias e por não apresentar barreiras físicas importantes como ocorre com as demais zonas.

A implantação do Metrô deverá acarretar a longo prazo algumas transformações significativas nessa área. Determinar quais seriam essas transformações e qual a intensidade delas foi o objeto de estudos tanto de técnicos do Metrô quanto da COGEP e da EMURB. Uma das consequências desses estudos foi a conclusão da necessidade de implantar um projeto CURA nos trechos iniciais, o CURA Brás-Bresser, e igualmente retomar o estudo do CURA Itaquera/Vila Matilde que corresponde aos trechos finais da linha (p. 5-7).

Os documentos do CURA Itaquera produzidos na gestão Olavo Setúbal denotam uma preocupação constante com a integração das ações das empresas municipais e ajudam a comprovar a articulação estabelecida entre Metrô e COHAB em Itaquera. A revisão confeccionada em 1977 determinou a expansão da área CURA, com a incorporação de áreas como aquela em que a COHAB estava construindo seus conjuntos, quase dobrando a abrangência do projeto, anteriormente restrito a 512 hectares:

Os dois fatores básicos que motivaram a revisão do projeto, a urbanização da gleba da COHAB e a definitiva implantação do Metrô até Itaquera, determinaram numa primeira instância a revisão do perímetro. Dessa forma, foi incluída a urbanização da COHAB, a área de influência do Metrô ao norte da linha, desde a estação da Vila Matilde até Itaquera e a reurbanização do entorno desta última estação.

Tal acréscimo resultou numa duplicação da área CURA inicial, perfazendo 1.009 hectares (p. 11).

A área CURA avançava, portanto, para leste, passando a abarcar, inclusive, o entorno da futura estação Itaquera do Metrô. O estudo relatava uma ocupação recente e intensa na região, que teria resultado numa forte redução dos terrenos vagos. No conjunto da COHAB próximo à estação Artur Alvim (Itaquera I), previa-se uma população de 43.760 pessoas. O documento dividia a área total do projeto em quatro setores e estabelecia objetivos específicos para cada um deles. Entre as ações previstas, estavam obras de canalização e drenagem de córregos, complementação de infraestrutura, instalação de equipamentos sociais, incentivo à

“fixação de atividades terciárias de nível distrital” e a implantação de um parque público (p. 18 a 23).

Esta revisão preliminar concluída em 1977 propunha, portanto, uma retomada com vigor do projeto CURA, estabelecendo uma área de abrangência maior do que aquela definida três anos antes e incluindo sugestões de iniciativas que remetiam a proposições feitas pelo escritório de Harry Cole e descartadas pela Prefeitura ainda em 1974 na gestão Colasuonno. Identificando uma redução de lotes vagos na região, o documento propunha a verticalização como meio para o adensamento:

Um dos objetivos básicos do projeto CURA é o adensamento da área, ou como afirma o Manual CURA, “eliminação da capacidade ociosa dos investimentos urbanos pela promoção do adensamento da população a níveis satisfatórios (principalmente pela utilização dos terrenos vagos de loteamentos semi-ocupados)”.

O adensamento é também uma proposta constante dos técnicos que estudaram a viabilidade do Metrô. (...) Um maior adensamento e portanto uma demanda direta mais intensa permite uma integração parcial das linhas (de ônibus) mais coerente com o destino das viagens.

A área do projeto CURA Vila Matilde/Itaquera não apresenta praticamente lotes vagos e loteamentos semi-ocupados. A ociosidade de 13,7% pode ser considerada praticamente nula e desde já a alocação de áreas para equipamentos públicos exige desapropriações. Dessa forma, o adensamento somente poderá ocorrer através da verticalização.

Em linhas gerais, a área CURA divide-se numa área já urbanizada e plenamente ocupada e numa área em processo de urbanização. Esta última refere-se aos 110 ha da COHAB que em curto espaço de tempo apresentarão as elevadas densidades de 400 hab/ha.

Na área urbanizada, o adensamento deverá ocorrer em parte de forma induzida, através das reurbanizações a cargo da EMURB, em parte de forma espontânea, dada a atratividade representada pela acessibilidade do Metrô e pela complementação de equipamentos e infra-estrutura decorrentes do investimento CURA (p. 24-26).

No volume II, o documento repassava os objetivos do CURA Itaquera, frisando que parte dos investimentos só se justificaria quando o metrô passasse a atender o bairro efetivamente:

Após prolongadas discussões foram fixados três objetivos. Um primeiro objetivo é implantar a infra-estrutura e os equipamentos sociais na área da COHAB.

Um segundo objetivo é complementar ou implantar a infra-estrutura nos setores 1 e 4 e suprir a atual demanda de equipamentos sociais nesses setores, proporcionando condições ótimas para o adensamento que será induzido pelo Metrô. Um terceiro objetivo é a reserva de áreas para os equipamentos sociais correspondentes à demanda da população futura ao longo da linha (Setor 1).

O primeiro objetivo não traduzia maiores dúvidas, pois as propostas tanto da infra-estrutura quanto de equipamentos sociais já estavam contidas no próprio projeto da COHAB. A justificativa desse objetivo pode ser encontrada no próprio Manual CURA que considera como prioritárias áreas onde estiverem localizados conjuntos habitacionais financiados pelo BNH. Contudo, não foi elaborado um estudo de viabilidade econômico-financeira dentro dos padrões CURA que permitisse avaliar o retorno do investimento.

O segundo objetivo que é a complementação ou implantação de equipamentos sociais e serviços de infra-estrutura nos setores 1 e 4 exigiu o desenvolvimento mais elaborado para a sua justificativa.

A primeira questão colocada foi identificar a área como sendo CURA. Tal questão, embora pudesse ser considerada desnecessária à primeira vista, já que a área foi aprovada como piloto pelo BNH em 1972, foi julgada importante, dadas as transformações que ocorreram na área em quatro anos.

(...) a área possui a possibilidade de atender uma porcentagem expressiva da demanda habitacional do município, na medida em que for ampliado o conceito do adensamento que é proposto no manual, ou seja, não meramente uma ocupação horizontal, mas um adensamento vertical;

(...) o investimento do projeto CURA na área poderá ser somente justificado na medida em que se efetivar o investimento do próprio Metrô.

Podemos concluir que um investimento CURA nos setores 1 e 4 está intimamente relacionado com a construção da linha Leste do Metrô até Itaquera. Como no momento o trecho final da linha ainda não está sujeito a um decreto de utilidade pública, qualquer investimento na área resultará na elevação dos preços dos terrenos ocasionando efeitos desastrosos no crescimento urbano da área (p. 4-6).

Os dois trechos citados acima estão entre as mais evidentes referências a respeito da confluência de objetivos entre órgãos da administração municipal paulistana e do governo federal - levando em consideração o subjacente e importante papel do BNH – visando à associação de projetos habitacionais com a construção do Metrô na região de Itaquera.

A proposta de formação de um centro subregional no bairro, citada primeiramente pelo PUB, era retomada em um trecho que continha proposições para o ano de 1995 no setor de comércio e serviços:

As propostas para o setor de comércio e serviços seguem os critérios desenvolvidos para o modelo teórico de ocupação elaborado pelos técnicos da COGEP/EMURB.

Em linhas gerais, o modelo baseia-se no estímulo e na concentração de atividade terciária num raio de 200m no entorno das estações. Em particular, esse estímulo deverá ser mais acentuado nos trechos de Aricanduva a Itaquera, visando equilibrar a distribuição da população e do emprego ao longo da linha. Mais especificamente, o modelo propõe a implantação de comércio e serviços locais em Artur Alvim, por ser uma estação de transbordo metrô-ferrovia, comércio e serviços de bairro junto às estações de Vila Guilhermina e Patriarca e um subcentro regional em Itaquera (p. 78).

O documento frisava que o aumento da densidade populacional e o impulso às atividades terciárias eram propostas de consenso entre os órgãos envolvidos com a construção do trecho leste do Metrô:

Elevadas densidades habitacionais e concentração de atividades terciárias ao longo da linha do Metrô é uma proposta repetida por todos os órgãos envolvidos direta ou indiretamente com a implantação da linha Leste. Contudo, a viabilidade dessa proposta é bastante questionável porque implica em decisões por parte dos empreendedores imobiliários e em decisões de administração pública. Os empreendedores somente investirão à medida em que a rentabilidade for considerada satisfatória. A decisão da administração pública depende da vontade política de concretizar o desenvolvimento da cidade para o setor Leste como prescrevem os planos da cidade.

Para o Metrô interessa tanto o adensamento habitacional quanto o de serviços. O primeiro garantiria um aumento da demanda direta que implica em maior rentabilidade. O

adensamento de atividades comerciais e de serviços permitiria um uso mais intenso do transporte fora da hora de pico (p. 82).

O estudo terminava por informar que a EMURB selecionara quatro áreas de reurbanização (três junto à Vila Guilhermina e outra junto a Artur Alvim) e uma de urbanização (Itaquera, com 700 mil metros quadrados). Para Artur Alvim, “a proposta de reurbanização é de elevada densidade habitacional (...) e implantação de comércio e serviços de nível regional” (p. 85). Detalhava-se a seguir os planos para os conjuntos Itaquera IA e IB, construídos pela COHAB.

O CURA Itaquera ficaria, porém, estagnado até dezembro de 1978, de acordo com outro documento elaborado pela própria EMURB, quando o Departamento CURA da empresa decidira retomar a implantação do projeto. Intitulado *Área CURA Piloto Itaquera*, o documento, bem mais sintético que o de 1977, foi concluído em junho de 1979, às vésperas do fim da gestão Olavo Setúbal.

No documento de 1979, a EMURB relacionava o CURA Itaquera ao crescimento da Zona Leste, dentro das diretrizes seguidas pela Prefeitura de São Paulo na gestão Olavo Setúbal, e redefinia os objetivos do projeto:

Os estudos relativos à implantação do Projeto CURA Piloto Itaquera, inserem-se na preocupação mais ampla da Administração Pública Municipal, de dar prioridade à implantação da linha leste do Metrô, e redirecionar o crescimento da cidade para leste.

(...) O projeto CURA da Área Piloto Itaquera tem como objetivo:

- a) criar as condições urbanas favoráveis ao adensamento habitacional e implantação de serviços nas áreas de reurbanização remanescentes da construção da linha leste do Metrô.
- b) contribuir para suprir as deficiências de parte da Zona Leste da Cidade, no que se refere à complementação e adequação de infra-estrutura urbana e à implantação de equipamentos sociais (p. 2 e 3).

Mais à frente, o documento citava as frentes em que a Prefeitura atuava buscando direcionar o crescimento urbano para leste e detalhava o banco de terras da COHAB na região, já incluindo o conjunto Itaquera IC e glebas adquiridas mais a leste; além disso, propunha a confecção de um plano de desenvolvimento integrado específico para essa região da cidade:

As diretrizes da Política Municipal, de redirecionar o crescimento de cidade para leste, se verificam na região de formas distintas.

- a) no que se refere a transporte de massa – Linha Leste do Metrô e plano de Tróleibus.
- b) no que se refere à circulação de veículos – Anel Rodoviário utilizando a Av. Aricanduva, Av. Passagem Funda, Av. Costa e Silva etc. beneficiando grandes áreas vagas (antigas áreas rurais), ou parcialmente ocupadas.
- c) política de aquisição de terras pela COHAB na região leste, que hoje possui as seguintes

áreas:						
	Dentro	do		Perímetro		CURA
Conj.	Itaquera	IA	-	2270	unidades	habitacionais
	Itaquera IB -			6980	unidades	habitacionais
	Itaquera IC -			<u>2720</u>	unidades	habitacionais
	Total			11970		
	Fora	do	perímetro	em	direção	a
	- Itaquera II -				15800	leste.
	- Itaquera III -				4422	aptos.
	- Gleba Estrada do Rodeio -	área	300.000		metros	lotes
	- Gleba Jardim São Paulo -	área	968.122,60		metros	quadrados
	- Gleba Santa Etelvina -	área	5.000		metros	quadrados

Em função dos dados acima a região como um todo deveria ter um “Plano de Desenvolvimento Integrado” que congregasse para sua viabilização diferentes linhas de financiamento e diferentes órgãos responsáveis. A EMURB poderia ser o Agente Promotor Coordenador do referido Plano, nos moldes da experiência adquirida como Promotor Coordenador do Projeto CURA (p. 9-10).

O documento explicitava, portanto, os papéis do metrô e dos conjuntos habitacionais como elementos indutores e estruturadores do crescimento da região de Itaquera, mas sublinhava que esta precisava contar com um plano específico de desenvolvimento.

O CURA Itaquera não foi além dos estudos; o próprio BNH modificara a concepção original do programa. No âmbito municipal, o CURA também sofreu um duro golpe quando moradores e proprietários de Santana, onde um projeto do programa era implantado, questionaram na Justiça as desapropriações previstas (ANELLI, op.cit., p. 45). A execução de algumas propostas de infraestrutura em Itaquera aconteceu sem o apoio do programa e com participação significativa do Metrô.

3.1.3 – A importância e o contexto da gestão Olavo Setúbal

A decisão sobre o traçado da linha Leste-Oeste e os primeiros entendimentos para a ocupação planejada do entorno do trecho Artur Alvim-Itaquera aconteceram durante a gestão do prefeito Miguel Colasuonno. A definição das primeiras áreas destinadas ao programa CURA havia ocorrido na administração Figueiredo Ferraz. Mas coube à gestão Olavo Setúbal o principal papel na articulação dos projetos de habitação e transportes em Itaquera.

Medidas como a criação da Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano e a subordinação do Metrô, da COHAB e da EMURB ao gabinete do prefeito contribuíram muito para que essa articulação se efetivasse. Segundo Marques, as mudanças administrativas

implantadas por Setúbal refletiam uma preocupação com a crescente insatisfação popular na cidade:

O cenário desse governo também foi bastante diferente dos anteriores em termos do ambiente político em que se inseriu. A partir do início dos anos 1970, os movimentos sociais urbanos se fizeram crescentemente presentes na cena política local. (...) Ao longo dos anos 1970, esses movimentos desenvolveram mobilizações intensas, mas pontuais (...).

Essa efervescência de organização atingiu a administração Setúbal mais do que seus antecessores diretos e a estrutura de seu governo expressa uma tentativa de responder a tais mobilizações (2003, p.64-65).

Entendemos que a promessa de dar atenção à periferia feita por Setúbal no início do mandato e os esforços para o desenvolvimento da Zona Leste durante sua gestão também tiveram esse sentido de tentar aplacar a mobilização popular em torno de problemas urbanos de São Paulo.

O documento *Área CURA Piloto Itaquera* e o livro *Leste Oeste. Em Busca de uma Solução Integrada*, produzidos no fim da gestão Olavo Setúbal, enfatizam a preocupação com a integração de projetos de desenvolvimento urbano e procuram apresentar um legado de ações executadas ou ao menos iniciadas naquele mandato. A construção da linha Leste-Oeste, dos conjuntos habitacionais da COHAB e a realização de outras obras de infraestrutura na região tornaram-se grandes símbolos dessa administração.

Além de promover uma reorganização administrativa favorável à integração de projetos urbanos, Setúbal foi o último prefeito a ter o Metrô sob seu poder. Exatamente ao final de sua gestão, em 1979, o controle acionário da Companhia do Metropolitano passou da Prefeitura de São Paulo para o governo estadual, fazendo surgir a partir daí uma diferença de nível administrativo que passou a dificultar a atuação conjunta do Metrô com órgãos e empresas municipais.

3.2 – Descompassos

Se a articulação prevaleceu no momento do planejamento e da viabilização dos projetos de transporte e habitação em Itaquera, a execução foi marcada por descompassos. Os primeiros moradores dos conjuntos habitacionais ali construídos tiveram de esperar dez anos até que o Metrô viesse a atender o bairro.

Apresentamos a seguir como e por que se deu o avanço da COHAB em Itaquera e o que representou a construção da linha Leste-Oeste para o Metrô de São Paulo, obra que esbarrou nas dificuldades financeiras e nas mudanças político-administrativas da Companhia do Metropolitano.

3.2.1 – O rápido avanço da COHAB

Orientada pelo BNH, a política de aquisição de terras da COHAB-SP, criada em 1965, sempre esteve voltada para as periferias da Grande São Paulo, havendo, desde o princípio, um predomínio de áreas situadas na região leste. Segundo Slomiansky, as glebas adquiridas no período entre 1965 e 1976 somaram 5,9 milhões de metros quadrados, sendo que 55% dos terrenos localizavam-se a leste do centro paulistano (2002, p. 59).

Considerando ainda os dados apresentados por Slomiansky, verificamos que no período entre 1966 e 1968, anterior à conclusão do PUB, a COHAB adquiriu ao todo oito glebas, sendo somente uma em Itaquera, referente ao local onde seria erguido o conjunto Padre Manoel de Paiva. Depois da apresentação do plano, no começo de 1969, contendo a proposta de formação de um centro subregional em Itaquera, a COHAB ampliou sua área no bairro com a aquisição, no mesmo ano, de duas glebas maiores que viriam a compor o complexo Itaquera I (op. cit., 216). Segundo Damiani, as glebas correspondiam aos antigos sítios Maria Tereza e Caçapava (1993, p. 93-94)⁴². Também foram estes terrenos que despertaram o interesse do Metrô para a construção de seu pátio de manobras e manutenção. E desse momento no fim dos anos 1960 até meados da década de 1980, a política de aquisição de

⁴² Além disso, entendemos que estas glebas compunham a área que pertencia ao antigo IAPI citada por Andrade & Nogueira.

terras da COHAB voltou-se totalmente para Itaquera, com um aumento expressivo de áreas na segunda metade do metade dos anos 70⁴³.

Em nossa avaliação, a primeira aquisição em Itaquera fez parte de uma diretriz própria da COHAB-SP e da política adotada pelo BNH de formar um banco de terras em áreas periféricas. Entendemos, porém, que as aquisições feitas pela COHAB em Itaquera de 1969 em diante já seguiram as recomendações do PUB quanto à formação de um centro subregional em Itaquera e ao adensamento do bairro e do PMDI quanto à expansão urbana no vetor leste.

Mas apesar das aquisições de terras e da confecção de estudos como o de Andrade & Nogueira (1970), a COHAB não concretizou de imediato os planos de construir moradias em Itaquera. Como abordamos no Capítulo 2, os problemas dos conjuntos erguidos na década de 1960 e o contexto econômico deixaram as COHABs de todo o país em enormes dificuldades no começo dos anos 1970, ficando a COHAB-SP praticamente paralisada. No documento *Política e Proposta de Ação*, de 1975, a companhia reconhecia que a entrega de somente 3.600 unidades habitacionais em toda a região metropolitana desde 1965 era um resultado “melancólico” e anunciava uma nova fase, em que Itaquera teria destaque na lista de obras.

Como também mencionamos no capítulo anterior, as condições para a reviravolta na atuação e no desempenho das COHABs surgiram ainda na fase de decadência, entre 1970 e 1974, quando o BNH deixou de ser uma autarquia e foi transformado em banco de segunda linha, passando a atuar “em articulação com agentes que repassam os créditos por ele concedidos” e buscando “um bom desempenho empresarial”, o que ajudou as COHABs a reduzir a inadimplência e a equilibrar as finanças (AZEVEDO & ANDRADE, 1982, p. 91-92). Segundo Maricato, a criação do Planhap (Plano Nacional de Habitação Popular) em 1973 foi também um marco do “início da tendência de correção das experiências frustradas do BNH em relação à habitação popular” (1984, p. 120).

No período seguinte, de 1975 a 1980, Azevedo & Andrade afirmam que as COHABs passaram a privilegiar “as faixas mais altas do mercado popular”, com renda de três a cinco salários mínimos, e evoluíram no que diz respeito “à localização de conjuntos, na qualidade das obras e na atenção a serviços de infra-estrutura”. Nessa fase de restauração, a produção voltada para o mercado popular no país saltou para quase 750 mil unidades habitacionais (1982, p. 99 e 102).

⁴³ *apud* Damiani (1993), Slomiansky (2002) e Silva (1997).

A produção da COHAB-SP em Itaquera encaixa-se exatamente nesse período, tanto cronologicamente quanto em relação às características dos empreendimentos. A faixa de renda atendida também corresponde àquela citada pelos autores – as unidades habitacionais foram destinadas, majoritariamente, a famílias com renda mensal de três a cinco salários mínimos. Beneficiada, portanto, pelas medidas do BNH, a COHAB-SP voltou a produzir na segunda metade da década de 1970, atingindo um nível jamais visto e fazendo do complexo de Itaquera sua realização de maior vulto:

O porte e a escala do que foi e está sendo construído pela COHAB-SP constituem novidade absoluta em nosso país. Tratam-se de conjuntos cuja dimensão equivale ao de uma cidade de porte médio, pois atingem aproximadamente 150.000 habitantes, com toda a infra-estrutura correspondente (Itaquera I, II e III) (MARICATO, 1984, p. 129).

Maricato frisa que a conjuntura impeliu o BNH a revigorar o financiamento para o mercado popular, citando o esgotamento do *boom* imobiliário verificado em várias cidades entre 1969 a 1974, a forte concentração de renda, o fim do “milagre econômico brasileiro” e a emergência de movimentos populares, como as associações de favelados e de moradores de loteamentos clandestinos (id., p. 134-135).

O fluxo migratório e o crescimento demográfico tornavam ainda mais delicado o caso do município de São Paulo, onde, segundo Maricato, “o incremento populacional implicou em um aumento relativo de 57.971 domicílios por ano” no período entre 1970 e 1980, tendo como consequência o aumento da população nas favelas e cortiços (id., p. 136 e 138). A gravidade da questão demográfica abrangia, na verdade, toda a Grande São Paulo e remontava à década de 60, quando a região teve um “vertiginoso crescimento” de 5,5% ao ano, como ressaltou Lúcio Kowarick no artigo “A Lógica da Desordem”, publicado no livro *São Paulo 1975 – Crescimento e Pobreza* (CAMARGO et alli, 1976, p. 29).

O problema chamava a atenção da ditadura vigente no país, e o BNH e a COHAB seriam instrumentos utilizados na tentativa de enfrentá-lo. Nomeado pelo regime, o prefeito Olavo Setúbal prometera, como já mencionamos, dar atenção à periferia e afirmava a pretensão de reerguer a COHAB-SP. No começo de sua gestão, acertou-se a venda de parte do terreno da COHAB em Itaquera para que o Metrô construísse o pátio de Itaquera, o que contribuiu para melhorar as condições financeiras da empresa.

Segundo Damiani, o BNH aprovou no fim de 1975 o projeto Itaquera I-A; o projeto Itaquera I-B, em junho de 1977; e o I-C, em setembro de 1978 (1993, p. 106). As obras não tardaram a começar e avançaram rapidamente. De acordo com Nakano, o projeto I-A

corresponde ao conjunto Padre José de Anchieta; o I-B, ao conjunto Padre Manoel da Nóbrega; e o I-C, ao conjunto Padre Manoel de Paiva (2002, p. 118-120). Damiani afirma que a oficialização do desmembramento dos primeiros terrenos adquiridos pela COHAB em Itaquera se consumou em 1978. Tratava-se, segundo a autora, de uma área de 2,6 milhões de metros quadrados. Na parte remanescente, a companhia construiria o complexo Itaquera I:

Outras destinações impostas pelo poder municipal, enquanto áreas com finalidades institucionais de interesse social, reduziram a área original (...) dos projetos:

- à Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô – foram alienadas em escritura de desapropriação amigável, de 22 de setembro de 1978, duas áreas. A primeira, mais próxima dos trilhos da Rede Ferroviária Federal, com superfície de 227.080 m²; a segunda, mais próxima da avenida Itaquera, com 485.842 m². O total desapropriado pelo Metrô equivale a 712.922 m².
- a Petrobras atravessou a gleba, no sentido da avenida Itaquera em direção aos trilhos da Rede Ferroviária Federal, com um oleoduto que ocupou 22.821,45 m² (...).
- dado o prolongamento da avenida Radial Leste, paralela aos trilhos da Rede Ferroviária Federal, reservou-se à Prefeitura Municipal de São Paulo, área de 132.933,62 m².
- completando, outra área, reservada à PMSP, equivalendo a 197.095,14 m², com finalidades esportivas. Em princípio, cedida ao Corinthians Paulista, para construção de um estádio (...).

O total das áreas desapropriadas soma 1.065.772,21 m², tendo restado 1.625.611,29 m² para fins habitacionais (...) (1993, p. 107).

Depois de construídos, os três conjuntos citados acima, componentes do complexo de Itaquera I, acabaram ocupando uma área de 1,1 quilômetro quadrado. Essa área faz parte do distrito de Artur Alvim, sob a administração da subprefeitura da Penha, e se situa ao sul da linha do metrô, entre as estações Artur Alvim e Corinthians-Itaquera, mas com acesso mais fácil à primeira estação, e a oeste do pátio de manobras e manutenção. Itaquera I possui, ao todo, 12.506 unidades - comercializadas e ocupadas entre os anos de 1978 e 1982 - e uma população estimada no ano 2000 em 65.350 habitantes (NAKANO, 2002, p. 102, 118-120).



*Figura 20 - Os primeiros prédios da COHAB construídos em Itaquera
(Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1979)*

Em contrapartida à redução da área de Itaquera I, a COHAB obteve outros terrenos no bairro ainda na década de 1970. Segundo Damiani, um documento produzido pela COHAB em 1975 afirmava “a orientação em direção a Itaquera e a busca de grandes áreas”⁴⁴, o que resultou nos anos seguintes nas aquisições das terras que viriam a abrigar o conjunto habitacional José Bonifácio e da gleba do Pêssego (1993, p. 111).

Segundo Slomiansky, a área do conjunto José Bonifácio foi adquirida pela COHAB em 1977, e as obras tiveram início no ano seguinte (2002, p. 216). Com 2,8 quilômetros quadrados, é o maior conjunto de Itaquera e representa as áreas de Itaquera II e III, situadas a leste de Itaquera I e do pátio do Metrô e ao sul da linha 11-Coral, da CPTM, e das estações de trem Dom Bosco e José Bonifácio. O conjunto divide-se entre os distritos de Itaquera e José Bonifácio, ambos sob a administração da subprefeitura de Itaquera, possui 21.616 unidades - comercializadas e ocupadas entre 1980 e 1983 - e uma população estimada no ano 2000 em 102.300 habitantes (NAKANO, op. cit., p. 102, 121-123).

Em poucos anos, portanto, a COHAB conseguiu tirar do papel os projetos previstos para a área de Itaquera I. E enquanto construía o primeiro complexo de conjuntos no bairro, concebeu e passou a executar um projeto ainda maior - o de Itaquera II e III - que não fora cogitado até 1975. Somados, os quatro conjuntos principais implantados em Itaquera têm quase 4 quilômetros quadrados, 34.122 unidades habitacionais - entre apartamentos, casas e lotes urbanizados - e uma população que beirava os 165 mil moradores em 2000 (NAKANO,

⁴⁴ Processo Interno 12/75

op.cit., p. 102 e 118-121), superando em muito as previsões iniciais da própria COHAB. Os conjuntos contam com equipamentos como escolas e bibliotecas.

Conjunto Habitacional	Apartamentos	Apartamentos Renda Média	Casas / embriões	Lotes urbanizados	Total de unidades	Área (m2)	População em 2000
Pe. José de Anchieta	1.700	54	650	-	2404	394.513	12.020
Pe. Manoel da Nóbrega	7.190	-	-	-	7.190	375.419	35.950
Pe. Manoel de Paiva	2.720	192	-	-	2.912	354.970	14.560
Total Itaquera I	11.610	246	650	-	12.506	1.124.902	65.530
José Bonifácio (Itaquera II e III)	17.700	400	2.360	1.156	21.616	2.813.302	102.300
Total Itaquera	29.310	646	3.010	1.156	34.122	3.938.204	167.830

Tabela 2 – Unidades, área e população dos conjuntos habitacionais da COHAB em Itaquera. Fonte: Nakano (2002).

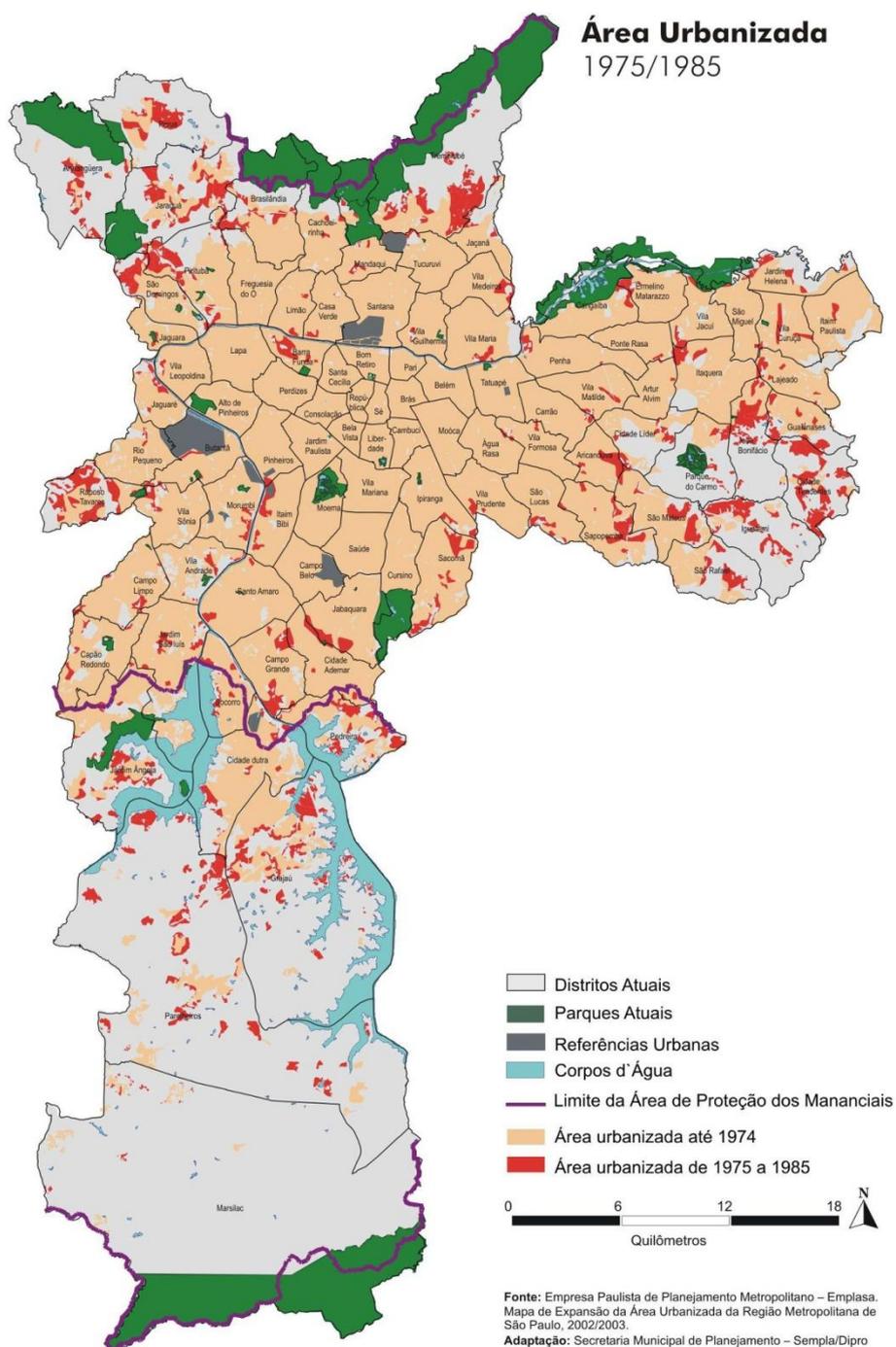


Figura 21 – Área urbanizada do Município de São Paulo entre 1975 e 1985
(PREFEITURA DE SÃO PAULO)

As aquisições de terras em Itaquera feitas na segunda metade da década de 1970 foram feitas não somente sob a influência do PUB, como também do PMDI e da decisão do novo traçado da linha Leste-Oeste do metrô. Sem a garantia de uma grande oferta de empregos em Itaquera e no seu entorno, era evidente a necessidade de os conjuntos contarem em suas imediações com um sistema de transporte de alta capacidade. Como a ferrovia apresentava uma situação precária e não estava sob a alçada da prefeitura, a decisão de se levar o metrô a Itaquera tinha grande importância para a COHAB. Tratava-se de um sistema capaz de

oferecer boas condições de mobilidade aos mutuários, indo ao encontro das preocupações do BNH e da COHAB, que procuravam nessa época proporcionar aos conjuntos habitacionais uma infraestrutura urbana mais adequada.

Houve, no entanto, um grande descompasso entre o ritmo de implantação dos conjuntos e a construção do metrô. Como vimos, as obras da COHAB em Itaquera evoluíram celeremente, e os conjuntos começaram a ser lançados ainda no fim da década de 1970, muito antes da implantação do metrô no bairro. Como a aquisição de terras cresceu consideravelmente, o complexo de conjuntos alcançou proporções bem maiores que os planos iniciais da COHAB. Dessa maneira, a chegada de uma grande quantidade de novos moradores ao bairro elevou a demanda por transporte. Ainda que novas linhas de ônibus tivessem sido criadas, os moradores de Itaquera enfrentaram por um largo período graves dificuldades nos deslocamentos rumo à área central de São Paulo na ausência de um sistema rápido de transporte. Veremos a seguir como ocorreu a implantação do Metrô na região.

3.2.2 - O lento percurso do Metrô

Se para a COHAB-SP e o BNH, os conjuntos de Itaquera simbolizaram uma etapa de retomada de sua produção, para a Companhia do Metropolitano, a linha 3-Vermelha Leste-Oeste representou o início de uma nova fase, marcada pela conquista da capacidade de planejar e confeccionar projetos, o que se refletiu positivamente na concepção arquitetônica das estações e na articulação do sistema com outros meios de transporte.

Porém, enquanto a COHAB ergueu com agilidade seus conjuntos habitacionais em Itaquera, o Metrô ultrapassou em muito os prazos inicialmente estabelecidos para a conclusão da linha. A insuficiência de recursos financeiros e mudanças administrativas ocorridas no período de construção prejudicaram o andamento da obra.

A construção da linha, sobretudo do tramo leste, também realçou a participação do BNH, principal agente da política urbana em vigor no país na década de 1970. Ao financiar a obra, o banco ajudou a reforçar a articulação entre Metrô e COHAB na Zona Leste de São Paulo.

3.2.2.1 – Símbolo de uma nova fase

A linha Leste-Oeste, a segunda construída pela Companhia do Metropolitano, representou uma grande mudança em relação à primeira linha, a Norte-Sul. Sob a gestão do prefeito Figueiredo Ferraz (1971-1973), a administração municipal fez grandes investimentos na empresa, e esta passou a contar com equipes próprias de planejamento e projeto, encerrando a fase em que o Metrô contratava os serviços de empresas de consultoria para planejar sua rede e projetar suas estações. A Leste-Oeste foi, portanto, a primeira linha a ser projetada e executada pela própria Companhia do Metrô:

A segunda linha do metrô (Leste-Oeste) é um marco por representar uma nova fase da Companhia, em que a responsabilidade de projetar as estações incidiu sobre os seus técnicos, que absorveram a tecnologia e a direcionaram para necessidades da população (...). Neste momento, a questão da microacessibilidade (...) passa a ser estudada com mais critério, tendo-se mais cuidado com o deficiente físico, que, praticamente, foi esquecido na primeira linha (SANTOS, 2004, p. 124-125).

As preocupações com a microacessibilidade levaram os arquitetos do Metrô a projetarem estações servidas com rampas e passarelas. Além disso, havia outra importante questão: ao ser implantado, em grande parte, ao lado da ferrovia, o tramo leste reforçaria a barreira física formada pela linha férrea e pela Radial Leste, principal via de acesso da Zona Leste ao Centro de São Paulo. Como sugeria o estudo *Área CURA Piloto de Itaquera/Vila Matilde*, coordenado por Harry James Cole, os arquitetos do Metrô procuraram minimizar esse problema projetando as estações como pontos de passagem entre os lados Norte e Sul da Zona Leste, realçando a importância das passarelas e permitindo aos pedestres a transposição da barreira dos trilhos e viária.

No extremo leste, foco principal desta pesquisa, as estações Artur Alvim e Corinthians-Itaquera seguem as diretrizes adotadas pela equipe de projeto da Companhia do Metropolitano:

O partido arquitetônico adotado para os projetos das estações em superfície da Linha 3-Vermelha tem como característica básica a inovação dos materiais empregados nas coberturas, formadas por estruturas metálicas do tipo espacial que, por suas condicionantes físicas, possibilitaram cobrir grandes vãos, reduzindo significativamente os custos e prazos de execução das obras⁴⁵.

⁴⁵ COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. *Arquitetura – Linha 3-Vermelha*. Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/arquitetura/tearqvermelha.shtml>

Avançando do Centro para o Leste, o metrô corre ao lado da ferrovia e, portanto, em superfície desde as proximidades da estação Belém até as imediações da estação Corinthians-Itaquera. A estação Artur Alvim, projetada por Katumi Sawada, tem dois níveis. A plataforma de embarque e desembarque está no de baixo; as bilheterias, no de cima; e deste nível superior saem duas passarelas: uma se sobrepõe à avenida Radial Leste e dá acesso ao lado sul, a outra cobre os trilhos da ferrovia e dá acesso ao terminal de ônibus situado ao norte da estação.

Depois de Artur Alvim, a linha Leste-Oeste se afasta do antigo leito ferroviário, situando-se mais ao sul, e avança por um elevado na chegada a Itaquera. A estação Corinthians-Itaquera teve seu projeto desenvolvido pelos arquitetos Renato Viegas e Meire Gonçalves Selli. Trata-se de um edifício em três níveis: o mais elevado contém as plataformas de metrô e trem; o intermediário abriga as bilheterias, as catracas de acesso aos sistemas, uma rampa voltada para o norte que dá acesso a uma unidade da Poupatempo e ao Shopping Metrô Itaquera e uma passarela que transpõe a Radial Leste, dando acesso à parte sul, onde se situa o terreno do estádio do Corinthians; e o inferior, no nível do viário, contém o terminal de ônibus. São projetos premiados na Quinta Bienal de Arquitetura de Buenos Aires, realizada na década de 1990. Na ocasião, a Bienal “conferiu a arquitetos do Metrô o ‘Prêmio Especial Del Jurado’ pelo conjunto de projetos representativos da produção arquitetônica da Companhia do Metropolitano de São Paulo”⁴⁶.

A Leste-Oeste também foi a primeira linha do Metrô de São Paulo a ser concebida para se integrar a outros sistemas de transporte, consequência da preocupação com a atração de usuários e da difícil experiência na implantação da linha Norte-Sul, que só passou a contar com projetos de terminais de ônibus conectados às estações na fase final da obra.

A decisão de implantar parte da linha Leste-Oeste ao lado da ferrovia implicou em negociações e acordos com a RFFSA, responsável pela antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, e levou a Comissão Mista do Ministério dos Transportes a determinar, em seu parecer, a integração entre esses sistemas e destes com as linhas de ônibus:

(...) ferrovias de subúrbio, metrô e ônibus deverão operar integrados e coordenados, cada qual desempenhando função básica ajustada às seguintes características:
- Ferrovias de Subúrbio – Dar atendimento às viagens ligando o centro urbano aos núcleos suburbanos, com estações mais espaçadas e velocidade comercial elevada.
- Metrô – Dar atendimento às viagens de caráter urbano concentradas ao longo de corredor de transporte, com estações mais próximas e alta frequência.
- Ônibus – Alimentar os transportes públicos sobre trilhos bem como suprir as demais viagens não atendidas diretamente por aqueles sistemas de transporte (COORDENADORIA GERAL DE PLANEJAMENTO, 1975).

⁴⁶ id. *ibid.*

Isso exigia a melhoria das linhas ferroviárias suburbanas e significava que na região leste, a ferrovia serviria as áreas além-Itaquera, ou seja, os núcleos do extremo leste do município de São Paulo e as cidades vizinhas, como Poá e Mogi das Cruzes, mantendo nas áreas mais próximas ao centro de São Paulo um número pequeno de estações para dar acesso ao metrô. Na medida em que a linha de metrô fosse implantada, estações de trem situadas no trecho urbano e desconectadas com o novo sistema poderiam ser fechadas.

O trecho Artur Alvim-Itaquera, por representar o extremo leste da linha metroviária, teria de estabelecer uma conexão com o sistema ferroviário. A previsão de construção do estádio do Corinthians foi determinante para que se optasse pela conexão em Itaquera:

A decisão de localizar, nestas proximidades, o estádio do Sport Club Corinthians Paulista levou a Companhia do Metrô a deslocar a estação de transferência metrô-ferrovia de Artur Alvim para esta área, para aumentar a oferta de transportes aos que se dirigirem ao estádio (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1979, p. 184).

Na ocasião, o Corinthians apresentou um projeto de Ícaro de Castro Mello para a construção de um estádio com capacidade para duzentas mil pessoas. A expectativa da construção também levou o Metrô a denominar inicialmente a estação situada em Itaquera como Corinthians Paulista, modificando depois a nomenclatura para Corinthians-Itaquera.



Figura 22 - A área de Itaquera I da COHAB e o projeto do Metrô em Itaquera, com a previsão de construção do estádio do Corinthians (Fonte: PREFEITURA DE SÃO PAULO, 1979, p. 182)

Em relação às linhas de ônibus, decidiu-se pela construção de terminais urbanos ao lado da maioria das estações do trecho leste, estabelecendo ligações da linha com bairros mais afastados, o que ajudou a garantir uma grande demanda para o serviço metroviário. Como descrevemos acima, tanto a estação Artur Alvim como a Corinthians-Itaquera são dotadas de terminais de ônibus.

Ao decidir pela construção de uma linha até Itaquera, a Companhia do Metrô também se deparou com a precária estrutura urbana da região. Diante desse quadro o Metrô, na Zona Leste, extrapolou em muito suas funções: além de construir a linha metroviária e as estações, acabou assumindo a realização de obras viárias, de saneamento e de canalização de córregos. Talvez a mais significativa dessas obras tenha sido a extensão da avenida Radial Leste do bairro do Tatuapé a Itaquera. Como afirmou o arquiteto Roberto Mac Fadden⁴⁷, o Metrô desempenhou, na época da construção do trecho leste, o papel de “integrador das intervenções da prefeitura” e acabou por induzir “uma brutal transformação da região”.

Essa capacidade indutora era prevista pelo próprio Metrô, de acordo com o *Relatório da Diretoria*, publicado em 1975. No texto, a companhia apresentava a linha a ser construída como revolucionária e destacava as transformações esperadas ao longo do trecho leste:

Particularmente ao longo do traçado de seu trecho leste, de 17 quilômetros, é fonte indutora de radicais transformações sociais e urbanísticas, já planejadas pela Municipalidade, visando disciplinar a ocupação do solo na zona de influência do Metrô, em especial tendo-se em vista o adensamento demográfico ocasionado pelo corredor metroviário em funcionamento (COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, 1975c, s/n).

Esse mesmo documento atribuía a decisão de priorizar a construção da linha Leste-Oeste a uma “ação conjunta do Governo Federal, Estadual e Municipal”. Além de ter formado uma comissão no Ministério dos Transportes para decidir o traçado da linha, o governo federal acabou por investir recursos na implantação do projeto, como veremos mais detalhadamente a seguir.

3.2.2.2 – Os recursos do BNH

⁴⁷ Depoimento concedido em maio de 2011.

Quando se definiu que a linha teria o traçado Lapa-Itaquera, os representantes da Prefeitura e da Companhia do Metropolitano logo afirmaram que esse desenho se configurava na opção mais econômica entre as que eram estudadas, pelo menos no que se refere à relação custo-benefício. O fato de o projeto prever o trecho leste quase todo em superfície seria uma das vantagens econômicas da opção por esse traçado e também permitiria um rápido andamento da obra. Em 12 de novembro de 1974, na primeira vez em que prestou esclarecimentos sobre o traçado escolhido, o prefeito Miguel Colasuonno afirmou que o tramo leste da linha ficaria pronto em três anos⁴⁸. O prazo não só não seria cumprido como ficaria muito distante da realidade da implantação da linha.

Escolhido o traçado, o Metrô teve de realizar estudos para detalhá-lo, definindo, por exemplo, a localização das estações. Em seguida, foi necessário negociar o tamanho e a compra da área da COHAB em Itaquera onde seria construído o pátio de manutenção e manobras. A obra do pátio começou, então, em janeiro de 1976, mas desse momento em diante a dificuldade para obter verbas atrasou a construção da linha Leste-Oeste e chegou até mesmo a colocar em dúvida a sua efetivação, conforme estampavam à época os principais jornais de São Paulo.

Na capa da edição de 13 de novembro de 1974, a Folha de S.Paulo afirmava em manchete que a linha custaria Cr\$ 6,5 bilhões e que este valor era superior à toda a arrecadação municipal naquele ano. A insuficiência de recursos financeiros já havia sido um problema durante a construção da linha 1-Azul (Norte-Sul), o que levava a prefeitura a contrair empréstimos no Brasil e no exterior. Na implantação da Leste-Oeste, o mesmo caminho foi percorrido. Dentre os investidores do metrô paulistano, chamamos a atenção para o BNH, que emprestara recursos para a primeira linha e voltou a ser acionado durante a construção da segunda.

Como já mencionamos neste trabalho, no começo dos anos 70, o BNH tornara-se o grande agente nacional de política urbana, reduzindo os recursos destinados à habitação e aumentando os investimentos em setores de infraestrutura urbana, como saneamento e transportes. Em 1974, o Banco Nacional da Habitação criou linhas de financiamentos específicas para sistemas de transporte. O FITURB (Programa de Financiamento para o Transporte Urbano) funcionava como um fundo destinado a financiar projetos de transportes coletivos, e sua execução era feita através de um subprograma, o FETRAN (Financiamento para Sistema Ferroviário de Transporte Urbano de Passageiros) (MELO, 1981, p. 146). Na

⁴⁸ Conforme reportagem publicada pelo jornal Folha de S.Paulo em 13 de novembro de 1974.

prática, segundo Fernandes (1980), o FETRAN só era “acionado para financiar, mediante orientação expressa do Governo Federal, os Metrôs do Rio e São Paulo” (p. 109).

A pesquisa feita nos acervos dos jornais Folha de S.Paulo e O Estado de S.Paulo mostra que o Metrô e a Prefeitura de São Paulo reivindicavam apoio do governo federal para a construção da linha Leste-Oeste. Esse apoio era frequentemente prometido, mas a liberação de recursos parece ter caminhado num ritmo mais lento que o esperado por parte da administração municipal.

Periódico	Data	Título da reportagem
Folha	28/2/1976	Confirmado: sem prazo para o fim da Leste-Oeste
Folha	6/3/1976	Leste-Oeste só em 4 anos
<i>O Estado</i>	<i>28/4/1976</i>	<i>BNH financiará parte da Leste-Oeste</i>
Folha	29/4/1976	Novo empréstimo ao Metrô depende de reurbanização
Folha	16/7/1976	Sem dinheiro, Metrô anda devagar
Folha	19/10/1976	O que fazer com a Leste-Oeste?
Folha	9/10/1976	Ameaça à Leste-Oeste é menor após decisão anunciada por Setúbal
<i>O Estado</i>	<i>13/11/1976</i>	<i>União garante o Metrô, diz Setúbal</i>
Folha	4/2/1977	Definido o apoio federal para a linha Leste-Oeste em 77
Folha	16/3/1977	Metrô pára se verba federal não sair
Folha	18/3/1977	Metrô recebe 150 milhões da União
Folha	6/4/1977	Liberado 1 bilhão para nosso metrô
Folha	7/4/1977	Governo federal garante Cr\$ 2,4 bilhões às obras do Metrô na Leste-Oeste

Tabela 3 – Reportagens publicadas pelos jornais Folha de S.Paulo e O Estado de S.Paulo entre 1976 e 1977 sobre a linha Leste-Oeste do Metrô.

Dentre as reportagens citadas no quadro acima, destacamos as do fim de abril de 1976. A reportagem publicada pelo jornal do O Estado de S.Paulo no dia 28 daquele mês, intitulada “BNH financiará parte da Leste-Oeste”, revelava a intenção do BNH de aproveitar a construção da linha para promover o desenvolvimento urbano de seu entorno:

O BNH financiará a maior parte da construção da linha Leste-Oeste mas condicionará sua participação ao papel que o metrô de São Paulo exercerá como indutor da ocupação racional dos espaços urbanos que serão abertos com a desapropriação de sete áreas no traçado da linha. Não ficou definido o montante da participação financeira do BNH na linha Leste-Oeste, mas o interesse em que a ajuda a projetos de transporte de massa esteja vinculada à melhoria das condições de vida urbana foi suficientemente ressaltada pelo presidente do banco, Maurício Schulman, na reunião que manteve, ontem, no Rio, com o presidente da Companhia do Metrô de São Paulo, Plínio Assmann.

Assmann garantiu que a Companhia do Metrô também está preocupada, na construção da linha Leste-Oeste, em não só atender às necessidades de transporte da cidade, como também em proporcionar habitações de melhor padrão, dotadas de serviços de infraestrutura mais eficientes, principalmente à região Leste, que serve de dormitório para cerca de 2,5 milhões de trabalhadores.

Maurício Schulman também foi informado por Plínio Assmann de que já existem, no trajeto da Leste-Oeste, duas áreas desapropriadas, no Brás e na altura da rua Bresser, onde

serão desenvolvidos programas habitacionais sob a orientação do BNH. Outras cinco áreas permitirão a construção de cerca de 10 mil moradias, para famílias de diferentes categorias sociais (O ESTADO DE S.PAULO, 28/4/1976, p. 19).

A reportagem publicada no dia seguinte pela Folha de S.Paulo, intitulada “Novo empréstimo ao Metrô depende de reurbanização”, fornecia mais detalhes sobre o encontro entre os presidentes do BNH e do Metrô de São Paulo e abordava a mudança de orientação do banco no financiamento da primeira linha do metrô paulistano para o financiamento da segunda linha:

O total do empréstimo que o Banco Nacional da Habitação prometeu anteontem ao Metrô de São Paulo, para a construção das obras da linha Lapa-Itaquera, vai depender apenas do tipo de urbanização planejada pela Prefeitura, ao longo dos trilhos.

O presidente do Metrô, Plínio Assmann, explicou ontem, que, durante os entendimentos preliminares que manteve com Maurício Schulman, do BNH, não foram discutidos recursos específicos. Segundo ele, o interesse do BNH em financiar o Metrô será tanto maior quanto maior for a área para reurbanização, construção de habitações, casas comerciais, equipamentos urbanos e infra-estrutura.

Isso significa que a Companhia do Metrô terá que sugerir à Prefeitura que projete o maior número possível de construções – que criem adensamento urbano – nas áreas excedentes das desapropriações realizadas para a linha Leste-Oeste.

(...) Conforme os planos iniciais, as áreas excedentes de desapropriação, utilizáveis como canteiro de obras, seriam destinadas à reformulação do sistema viário da região, implantação de áreas verdes e construção de terminais de ônibus e automóveis.

Entretanto, diante da condição imposta pelo BNH para conceder o financiamento extremamente necessário ao Metrô, esses planos poderão ser modificados.

Em setembro de 1974 o BNH fez um empréstimo de Cr\$ 680 milhões à Prefeitura, que foi repassado ao Metrô, na forma de aumento de Capital, para construção da obra física da linha Norte-Sul. Na ocasião, o Banco Nacional da Habitação não fez nenhuma exigência para financiar o sistema de transporte. Apenas cobrou juros, que foram considerados muito elevados, há alguns dias, pelo prefeito Olavo Setúbal. Talvez graças a essa crítica, ou porque o Governo Federal entendeu que o BNH estava afastando de sua função real, pela primeira vez Maurício Schulman impõe condições para conceder empréstimos.

De qualquer forma, esse dinheiro não será enviado tão depressa quanto seria necessário ao Metrô. Ele é esperado apenas para o próximo ano, pois está condicionado a um projeto global de reurbanização de áreas ao longo de 17 quilômetros da linha Leste-Oeste, entre a estação Sé e Itaquera (FOLHA DE S.PAULO, 29/4/1976, p. 10).

O próprio presidente do Metrô manifestava publicamente, portanto, a necessidade de se atender aquelas que seriam novas exigências impostas pelo BNH para a liberação de recursos para a construção da linha Leste-Oeste. A missão de planejar o desenvolvimento urbano do entorno da linha parece ter ficado com a COGEP, responsável pela elaboração do *Estudo das Condições de Variabilidade de Densidades na Zona Metrô Leste (ZML) em Função do Sistema de Transporte*. Concluído em 1977, o documento expressa a “necessidade de implementar o desenvolvimento desta área, em termos de corredor de atividades múltiplas, que garanta um maior equilíbrio na distribuição de população e emprego”, recomendando a

regulamentação do uso e ocupação do solo e a ativação de outros instrumentos de intervenção pública (p. 285-286).

Não localizamos, porém, nenhuma referência oficial a possíveis contrapartidas exigidas pelo BNH em documentos do banco ou da Companhia do Metropolitano nem nas resoluções aprovadas pelo Congresso que autorizaram empréstimos ao Metrô. A linha Leste-Oeste acabou sendo implantada sem um grande plano de desenvolvimento que proporcionasse condições para o aproveitamento de todo o seu potencial estruturador. Além disso, os projetos CURA previstos para a região - Brás-Bresser e Vila Matilde-Itaquera - não saíram do papel, restando, então, a articulação da linha com os conjuntos habitacionais da COHAB e a integração do metrô com outros sistemas de transporte.

Quanto ao investimento do BNH na construção da linha, conseguimos localizar referências a cinco empréstimos feitos entre os anos de 1976 e 1979. Os contratos referentes ao primeiro deles foram assinados em outubro de 1976; realizado por meio do programa FITURB, o empréstimo somou Cr\$ 871.047.865,59⁴⁹. No arquivo digital da Câmara dos Deputados, localizamos resoluções do governo federal aprovadas pelo Congresso que autorizaram outros quatro empréstimos ao Metrô de São Paulo nos anos seguintes. A correção feita com base no IGP-DI (Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna), índice de inflação calculado pela Fundação Getúlio Vargas, proporciona uma melhor noção a respeito dos valores emprestados pelo BNH, como mostra a tabela abaixo⁵⁰.

Data	Valor em Cr\$	Valor atualizado para R\$ em 1º/2/2012
14/10/1976	871.047.865,59	968.883.003,21
23/09/1977	1.000.000.000,00	827.649.905,48
08/08/1978	1.000.000.000,00	600.884.659,89
14/11/1979	500.000.000,00	165.278.034,86
23/11/1979	1.000.000.000,00	330.556.069,72

Tabela 4 – Empréstimos do BNH para a construção da linha Leste-Oeste do Metrô com valores atualizados pelo IGP-DI em fevereiro de 2012. Fontes: Câmara dos Deputados, Folha de S.Paulo e Fundação Getúlio Vargas.

⁴⁹ Conforme reportagem publicada pela Folha de S.Paulo em 15 de outubro de 1976.

⁵⁰ A atualização dos valores foi feita pelo sistema digital do IBRE (Instituto Brasileiro de Economia), da FGV, disponível em <http://portalibre.fgv.br/>.

Se levarmos em conta que o custo total da linha Leste-Oeste era estimado em Cr\$ 6,7 bilhões em março de 1975⁵¹, a soma dos empréstimos do BNH que conseguimos identificar corresponderia a mais de 20% do valor da obra, como demonstra a tabela a seguir.

Empréstimos do BNH / Custo da obra	Valor em Cr\$	Valor atualizado para R\$ em 1º/2/2012
Empréstimos do BNH nos anos 70	4.371.047.865,59	2.893.251.673,16
Custo estimado da obra em 1º/3/1975	6.700.000.000,00	12.735.396.467,14

Tabela 5 – Empréstimos do BNH para a construção da linha Leste-Oeste do Metrô e o custo estimado da obra com valores atualizados pelo IGP-DI em fevereiro de 2012. Fontes: Câmara dos Deputados, Folha de S.Paulo e Fundação Getúlio Vargas.

No entanto, não conseguimos obter informações sobre o custo real da obra, o que nos impede de saber o peso real dos empréstimos do BNH no orçamento final da linha. Fatores como a longa duração da obra – de 1976 a 1988 – e os problemas econômicos enfrentados pelo país nesse período – inflação alta e planos econômicos fracassados - talvez tenham dificultado a realização desse cálculo por parte do próprio Metrô.

Apesar das dificuldades para a realização dos cálculos, parece evidente a grande importância da participação do banco no período inicial da obra, no fim da década de 1970. Ademais, a participação do BNH ajudou a reforçar a articulação entre Metrô e COHAB, que como abordamos anteriormente também era favorecida pelo contexto da administração municipal na década de 1970.

3.2.3 – Descontinuidades administrativas

As condições favoráveis à articulação de projetos começaram a perder força no fim da gestão do prefeito Olavo Setúbal, em 1979, quando a administração municipal transferiu ao governo estadual o controle acionário da Companhia do Metropolitano. Embora a ditadura permanecesse em vigor e mantivesse sob sua tutela tanto governadores como prefeitos, o fato de o Metrô pertencer ao governo estadual passava a estabelecer uma distância entre a companhia e a Prefeitura e as empresas municipais.

⁵¹ Conforme reportagem publicada pela Folha de S.Paulo em 1º de março de 1975.

Além disso, o primeiro governador a ter a Companhia do Metropolitano sob sua administração foi Paulo Maluf, cuja trajetória é marcada pelo privilégio às obras viárias. Com a incumbência de nomear o prefeito da capital, Maluf escolheu Reynaldo de Barros, seu aliado, como sucessor de Setúbal.

A volta das eleições para governador em 1982 tirou do poder no estado de São Paulo o PDS (Partido Democrático Social), partido de sustentação da ditadura. Franco Montoro, do PMDB (Partido do Movimento Democrático Brasileiro), venceu a eleição estadual e assumiu o governo em 1983, nomeando Mário Covas como prefeito de São Paulo. Com a retomada das eleições para prefeito dois anos depois, surgia a possibilidade de prefeito e governador pertencerem a partidos diferentes. E foi o que se viu em São Paulo. Jânio Quadros, do PTB (Partido Trabalhista Brasileiro), venceu o pleito municipal em 1985, enquanto o PMDB se mantinha no governo estadual⁵². Somente no século XXI, prefeitura e governo estadual voltariam a ser comandados pelo mesmo partido⁵³.

No contexto nacional, o país enfrentou sucessivas crises econômicas no fim da década de 1970 e durante a década de 1980, com altas taxas de inflação e baixos índices de crescimento. Afetado por essa situação, o BNH perdeu poder de investimento. O FITURB e o FETRAN foram desativados no começo da década de 1980, e o próprio banco veio a ser extinto em 1986.

Em meio a essas crises e descontinuidades administrativas, a linha Leste-Oeste foi inaugurada em março de 1979, com a abertura do trecho Sé-Brás. O tramo leste ganhou mais uma estação em 1980 - Bresser - e duas em 1981 – Belém e Tatuapé. Depois disso, a Zona Leste só voltaria a contar com novas estações em 1986, com as inaugurações de Carrão e Penha. O trecho mais a leste – da estação Vila Matilde até Corinthians-Itaquera – só viria a entrar em operação em 1988, doze anos depois do início das obras e nove anos após a inauguração do trecho inicial. Como em Itaquera as estações de metrô e trem não eram próximas⁵⁴, a linha metroviária entrou em operação sem que ali houvesse a integração prevista com a ferrovia. A integração consumou-se somente no ano 2000, quando a antiga estação ferroviária foi desativada e um novo traçado da ferrovia passou a se conectar com o metrô em Corinthians-Itaquera, situação que abordaremos adiante com mais detalhes.

⁵² Orestes Quércia (PMDB) ganhou a eleição estadual de 1986 e tomou posse do cargo de governador em 1987.

⁵³ O PSDB (Partido da Social Democracia Brasileira) teve essa oportunidade entre 2005 e 2006, quando Geraldo Alckmin comandava o governo estadual e José Serra, a prefeitura.

⁵⁴ A estação Corinthians-Itaquera se situa a oeste do local onde ficava a antiga estação Itaquera de trem, que foi demolida após seu fechamento em 2000.

A tabela abaixo mostra o descompasso entre a implantação do metrô na Zona Leste e dos conjuntos habitacionais da COHAB no entorno da linha. Na gestão do prefeito Jânio Quadros (1986-1988), a COHAB incorporou áreas remanescentes das desapropriações feitas pelo Metrô e localizadas no entorno das estações Brás, Bresser e Carrão, onde ergueu prédios destinados à população de renda média. A cronologia apresentada mostra que a Companhia de Habitação incluiu o bairro de Itaquera em seus planos antes que a Companhia do Metropolitano o fizesse e foi mais veloz que o Metrô na realização das obras.

Ano	Metrô	COHAB
1967		Primeira aquisição de área em Itaquera
1968	Adota a proposta de rede do consórcio HMD	
1969		Adquire duas áreas que compõem Itaquera I
1974	Opta pelo traçado Leste-Oeste até Itaquera	
1976		Inicia a obra de Itaquera I
1977		Adquire a área de Itaquera II e III
1978		Inicia a entrega de Itaquera I e a obra de Itaquera II e III
1979	Inaugura a linha Leste-Oeste (trecho Sé-Brás)	
1980	Inaugura a estação Bresser	Inicia a entrega de Itaquera II e III
1981	Inaugura as estações Belém e Tatuapé	
1986	Inaugura as estações Carrão e Penha	Adquire as áreas de Brás, Bresser e Carrão
1988	Inaugura as 5 últimas estações, inclusive Itaquera	
1989		Inicia a entrega de Brás, Bresser e Carrão

Tabela 6 – Cronologia de implantação do metrô na Zona Leste e dos conjuntos da COHAB no entorno da linha.
Fontes: Cia. do Metropolitano, Slomiansky (2002) e Silva (1997).

Como procuramos demonstrar, o contexto que envolvia o metrô em 1988, quando a Leste-Oeste chegou a Itaquera, era muito diferente daquele existente em meados da década de 1970, época de concepção da linha, consequência de um período de grandes transformações do país. A Companhia do Metropolitano passara da prefeitura para o governo estadual, saíra das mãos do PDS para o comando do PMDB. A prefeitura estava sob a gestão do PTB, depois de administrações do PMDB e do PDS. O BNH, que fora o grande agente nacional de política urbana na década de 1970, sequer existia em 1988. O Brasil passara da ditadura para o regime democrático e enfrentara várias crises econômicas, saindo do período do “milagre” para mergulhar na “década perdida”.

3.3 – Uma linha singular

A opção pelo traçado até Itaquera e medidas tomadas para articular outros projetos à linha 3-Vermelha deram características únicas ao tramo leste do metrô, contribuíram para que a linha se tornasse a mais movimentada da rede metroviária paulistana e acrescentaram aspectos singulares à Zona Leste, região mais populosa de São Paulo. Ressalte-se, aliás, que a própria alteração de traçado é uma característica peculiar. Afinal, das quatro linhas de metrô implantadas no centro expandido de São Paulo, somente a linha Leste-Oeste difere significativamente do traçado proposto originalmente pelo Consórcio HMD.

O tramo leste da linha 3-Vermelha possui o maior trecho implantado em superfície de toda a rede metroviária paulistana: mais de 12 quilômetros das cercanias da estação Belém às proximidades da estação Corinthians-Itaquera. Exatamente nesse trecho, correndo em paralelo à ferrovia e à Radial Leste, principal via de acesso ao Centro de São Paulo por transporte motorizado, a linha de metrô compõe a formação do único corredor trimodal de transporte do município. Alimentado por uma série de vias perpendiculares, o corredor trimodal é o grande eixo de convergência da Zona Leste e de ligação com a região central da cidade. Terminais de ônibus implantados nas estações de metrô reforçam a conexão com bairros mais distantes do eixo e acentuam o movimento nas vias perpendiculares.

Contribui para a configuração dessa estrutura de “espinha de peixe”, citada por Déak (2004, p. 318), a escassez de vias de acesso à outra margem do rio Tamandateí e a demora na implantação de linhas de transporte sobre trilhos distantes do corredor. Além do antigo traçado da linha Leste-Oeste, o Metrô engavetou o projeto de construção do ramal Mooca da linha 4-Amarela previsto pelo consórcio HMD e ainda descartou a implantação da linha Santo Amaro-Vila Formosa, que também atravessaria a Zona Leste, proposta na década de 1970 pelos planejadores da própria companhia. Uma segunda linha de metrô veio a contemplar a Zona Leste somente no segundo semestre de 2010, quando da inauguração da estação Vila Prudente, a última da linha 2-Verde, vinte anos depois da inauguração do trecho construído na década de 80 sob a avenida Paulista.

A decisão de construir a linha até Itaquera fez o Metrô atuar pela primeira vez em uma área não consolidada da cidade. Também em função disso, a Zona Leste é a região onde o Metrô mais extrapolou suas funções básicas. Além de implantar a linha Leste-Oeste e suas

estações, a Companhia do Metropolitano executou obras viárias, como a extensão da Radial Leste até Itaquera; de canalização de córregos e de saneamento.

Como procuramos demonstrar neste capítulo, a construção da linha Leste-Oeste suscitou na administração municipal a preocupação com a ocupação e o desenvolvimento urbano de seu entorno. Em consequência disso, a Zona Leste foi a primeira região da cidade a contar com um zoneamento específico ao longo dos trilhos do metrô, a ZML (Zona Metrô Leste), extinta alguns anos depois de sua aprovação.

A Zona Leste também é a única região da cidade com conjuntos habitacionais, especificamente da COHAB-SP, no entorno de estações de metrô, como mostra o mapa abaixo.

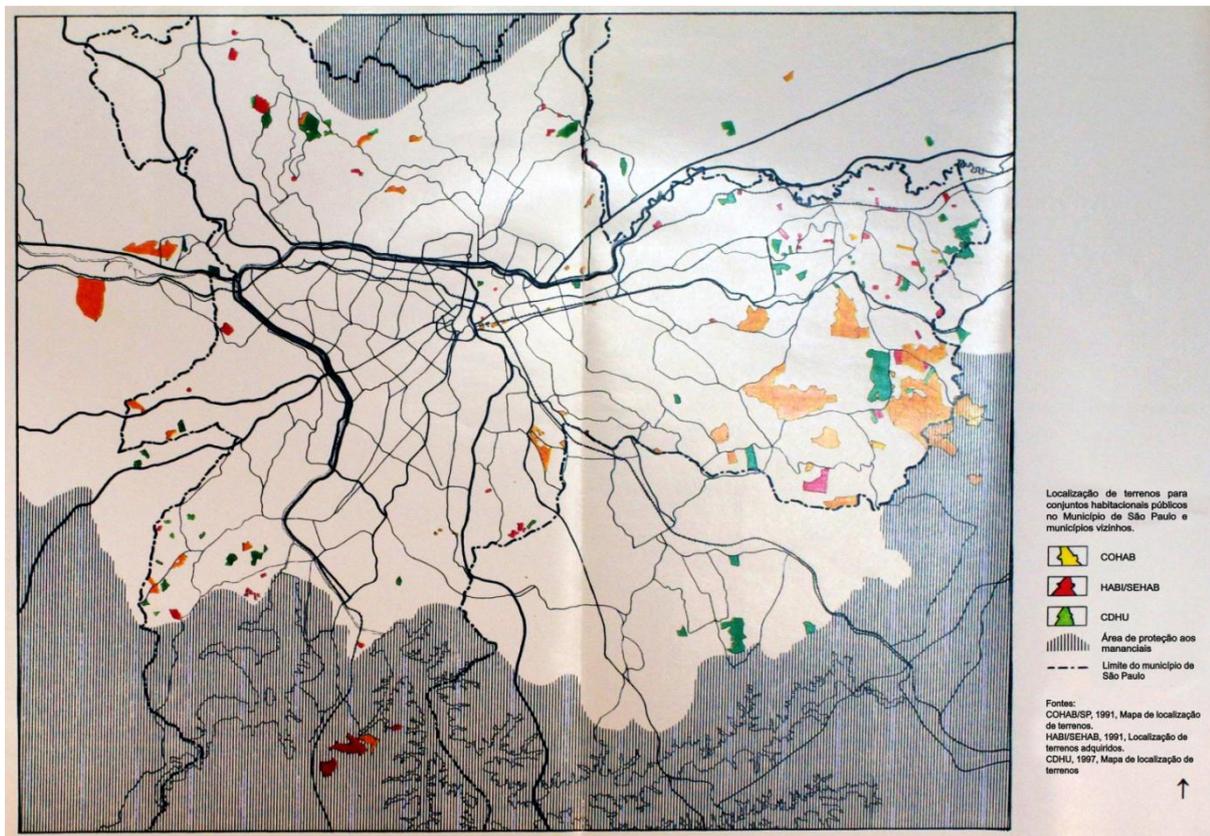


Figura 23 - Localização de terrenos para conjuntos habitacionais públicos no município de São Paulo e municípios vizinhos (SILVA, 1997)

Entre os conjuntos construídos ao longo do tramo leste, destacam-se, como temos mostrado neste trabalho, os da COHAB em Itaquera, bairro onde ocorreram as maiores transformações depois da decisão a respeito do traçado da linha Leste-Oeste.

No começo da década de 1970, quando se decidiu que a linha teria um pátio de manutenção e uma estação terminal em Itaquera, o bairro englobava núcleos urbanos precários e uma área que ainda conservava feições rurais, marcando, portanto, uma fronteira entre o urbano e o rural na Zona Leste de São Paulo. Como já afirmamos no Capítulo 2, a análise dos dados do Censo⁵⁵ mostra que a região de Itaquera já apresentava um forte crescimento demográfico nas décadas de 1950 e 1960; a produção da COHAB veio a sustentar a continuidade desse crescimento nas décadas de 1970 e 1980.

Em Artur Alvim, onde se situa Itaquera I, a população do distrito, sob o efeito do início da ocupação dos conjuntos, subiu de 68 mil pessoas em 1970 para 118 mil em 1991, apresentando um declínio nas décadas seguintes. As imagens abaixo mostram a configuração do trecho Artur Alvim-Itaquera em dois momentos: no início da década de 1980, quando a construção dos conjuntos acabara de ser concluída, e mais recentemente, em 2008.

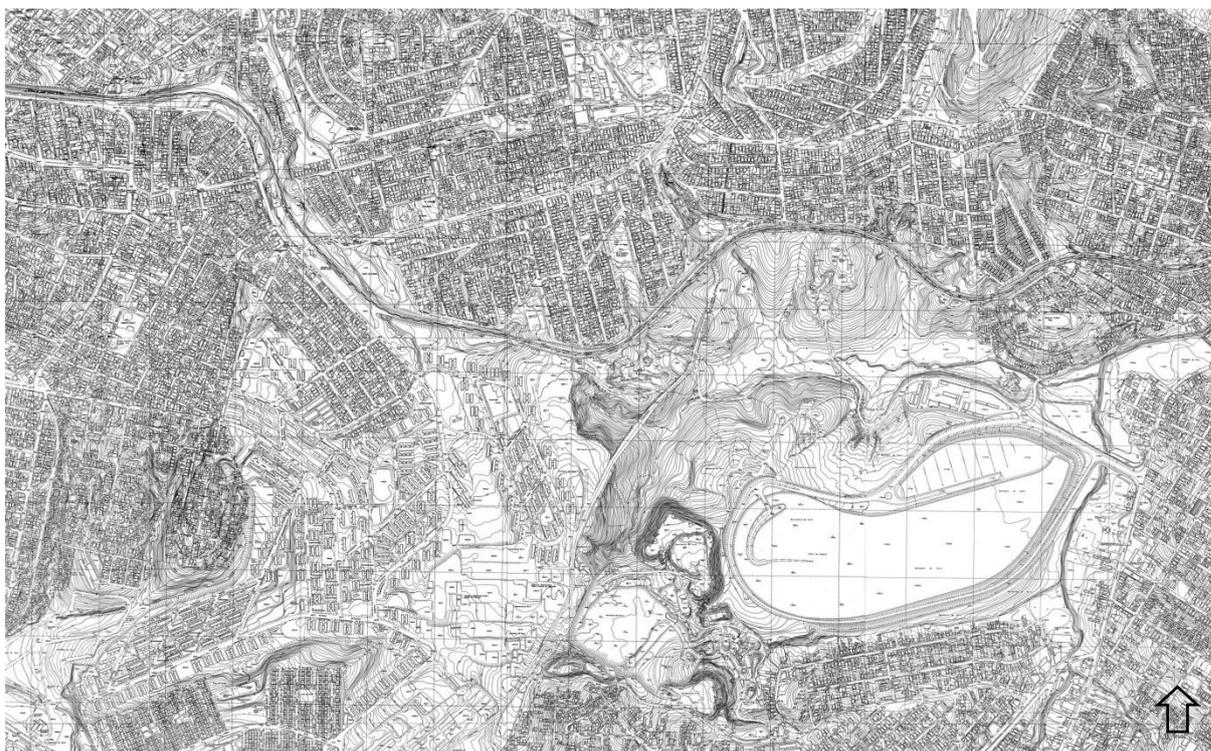


Figura 24 - Trecho Artur Alvim-Itaquera no mapa EMPLASA, de 1981, com grande parte de Itaquera I já construída, no centro e à esquerda, e o pátio do Metrô, à direita (Versão digitalizada do Banco de Dados Cartográficos do Grupo de Pesquisa ArqBras, do IAU-USP)

⁵⁵ PREFEITURA DE SÃO PAULO. *População nos anos do Censo: Município de São Paulo, Subprefeituras e Distritos (1950 a 2010)*. Disponível em http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/htmls/7_populacao_recenseada_e_projetada_1950_694.html

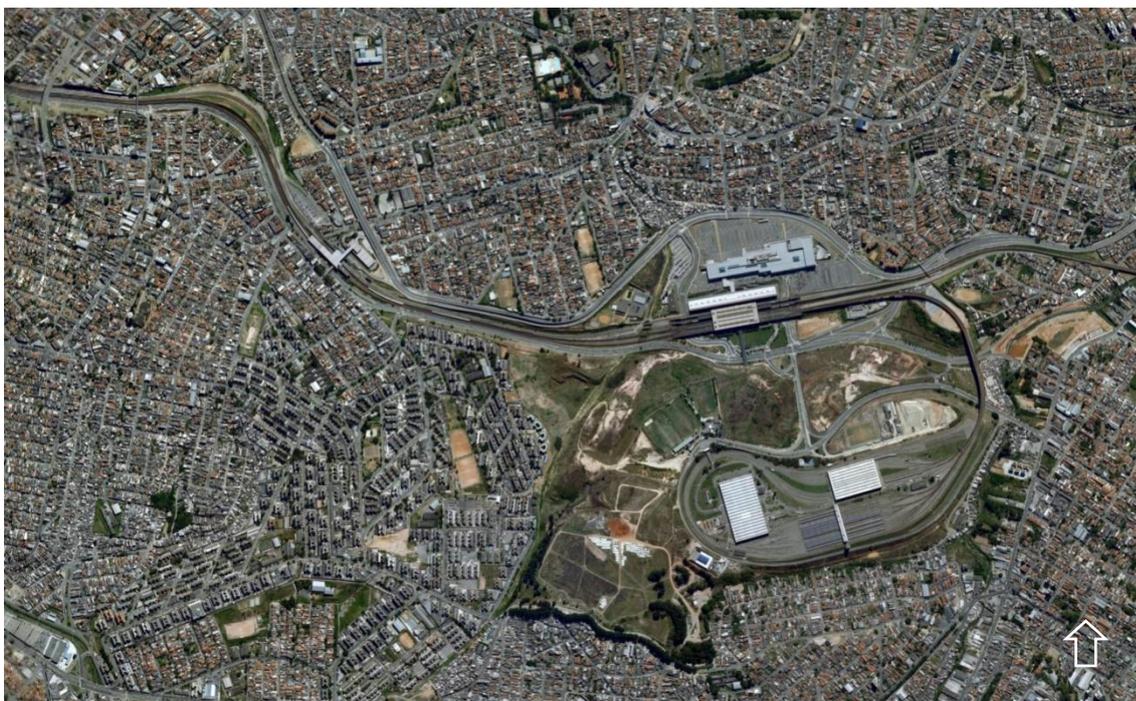


Figura 25 - Trecho Artur Alvim-Itaquera em 2008 (Fonte: Google Earth)

No distrito de José Bonifácio, situado mais a leste, a influência do complexo de conjuntos Itaquera II e III é mais notável, já que a população vem aumentando incessantemente, saltando de 11 mil em 1970 para 124 mil em 2010. No distrito de Itaquera, a população, que era de 63 mil moradores em 1970, dobrou e chegou a 126 mil em 1980, subindo para 175 mil em 1991 e chegando a quase 205 mil em 2010.



Figura 26 – Em verde, os conjuntos de Itaquera I, à esquerda, e de Itaquera II e III, à direita (Fonte: Secretaria Municipal de Habitação de São Paulo)

Sem a presença de conjuntos habitacionais, os distritos de Cidade Líder e Parque do Carmo também apresentaram taxas substanciais de crescimento no período pós-Metrô, conforme a tabela a seguir.

Unidades territoriais	1980	1991	2000	2010
Artur Alvim	107.130	118.531	111.210	105.269
Cidade Líder	70.508	97.370	116.841	126.597
Itaquera	126.727	175.366	201.512	204.871
José Bonifácio	24.049	103.712	107.082	124.122
Parque do Carmo	35.099	54.743	64.067	68.258
Município de São Paulo	8.493.226	9.646.185	10.434.252	11.253.503

Tabela 7 – População por distritos da região de Itaquera 1980-2010.

Fontes: Prefeitura de São Paulo e IBGE.

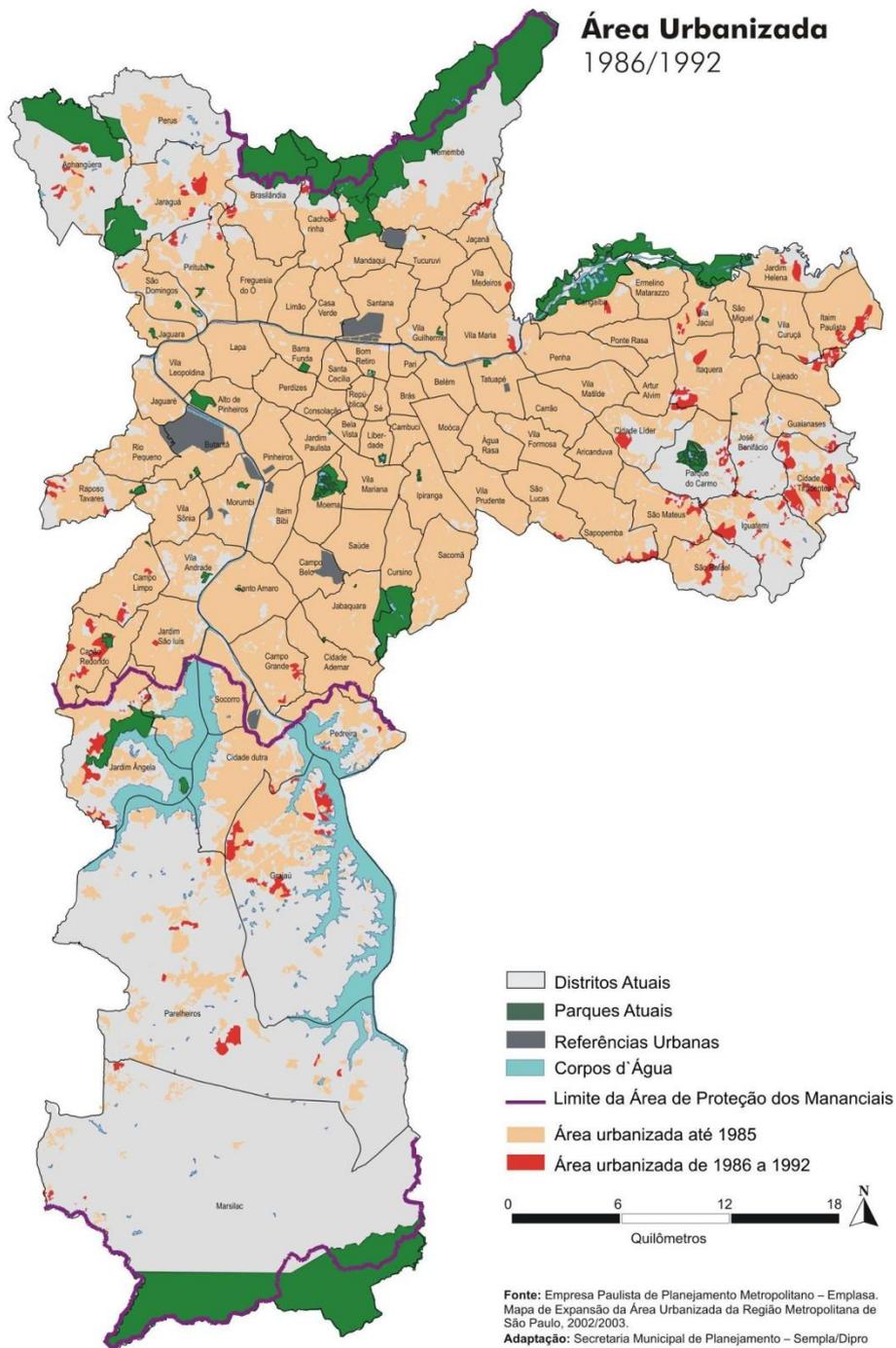
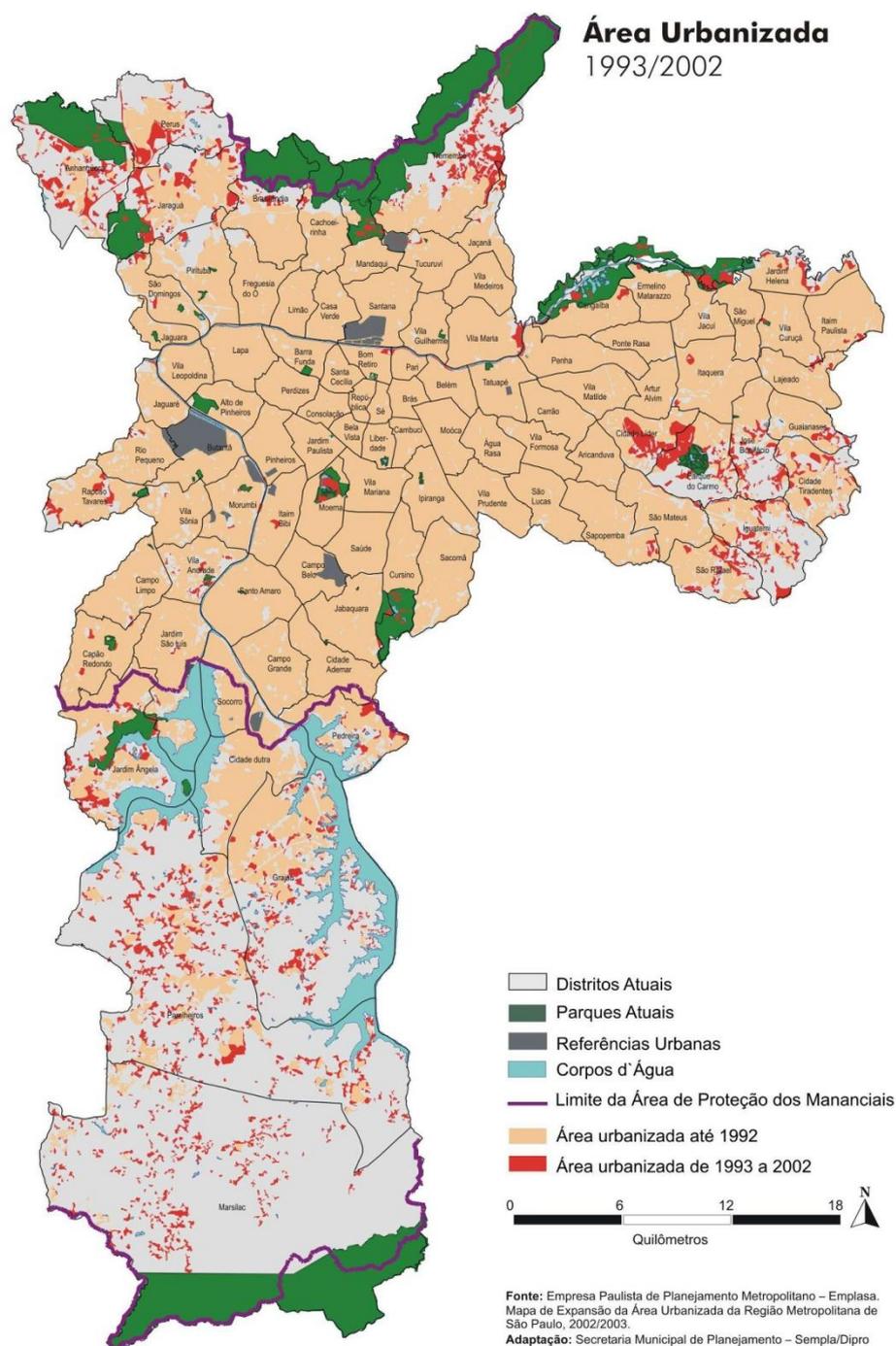


Figura 27 – Área urbanizada do Município de São Paulo entre 1986 e 1992
(PREFEITURA DE SÃO PAULO)



*Figura 28 – Área urbanizada do Município de São Paulo entre 1993 e 2002
(PREFEITURA DE SÃO PAULO)*

Com o adensamento, as características de região dormitório que Itaquera já possuía se acentuaram profundamente. Meyer & Grostein ressaltam que o volume da produção habitacional pública no extremo leste, apesar de substancial, foi insuficiente ante a demanda por moradia, mas induziu novas urbanizações, “reforçando o destino dessas áreas como bairros-dormitório”; além disso, introduziu uma “nova dinâmica urbana no território metropolitano entre a Área Central, particularmente do Vetor Leste do Centro, e as periferias

metropolitanas, especialmente com os distritos periféricos da Região Leste 2” (2010, p. 53-54).

Em nossa avaliação, essa “nova dinâmica” mencionada por Meyer & Grostein é favorecida pela existência da linha Leste-Oeste. A implantação do metrô, um sistema de transporte de alta capacidade, contribuiu em muito para a melhoria das condições de mobilidade dos moradores da periferia leste e, assim, ajudou a induzir o desenvolvimento da região.

Ainda em relação ao transporte sobre trilhos, a mobilidade da população do extremo leste também foi beneficiada pelas transformações, ainda que tardias, da linha 11-Coral (Luz-Guaianazes) da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos). No ano 2000, a empresa inaugurou um novo traçado entre Itaquera e Guaianazes⁵⁶, incluindo quatro novas estações: Corinthians-Itaquera - ao lado da plataforma do metrô -, Dom Bosco, José Bonifácio e Guaianazes⁵⁷. A mudança implicou no fechamento das antigas estações Itaquera, XV de Novembro e Guaianazes. Aliadas ao fechamento de outras antigas estações de trem mais próximas ao Centro – como Artur Alvim -, essas modificações significaram o início da operação do Expresso Leste, criado para servir as áreas suburbanas mais distantes do Centro e funcionando com somente duas paradas nos bairros mais centrais - Tatuapé e Brás -, e atenderam com mais de vinte e cinco anos de atraso as determinações de 1974 da Comissão Mista do Ministério dos Transportes. Além disso, o novo traçado da linha estabeleceu a conexão com a estação Corinthians-Itaquera do metrô e aproximou a ferrovia do conjunto habitacional José Bonifácio (Itaquera II e III), o maior da região.

⁵⁶ Apesar de serem operados pela CPTM, o novo traçado e as novas estações foram construídos pela Companhia do Metropolitano, seguindo os padrões desta empresa.

⁵⁷ COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS. *Nossa história. Cronologia de eventos*. Disponível em http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/CPTM_cronologia_2000_09.asp

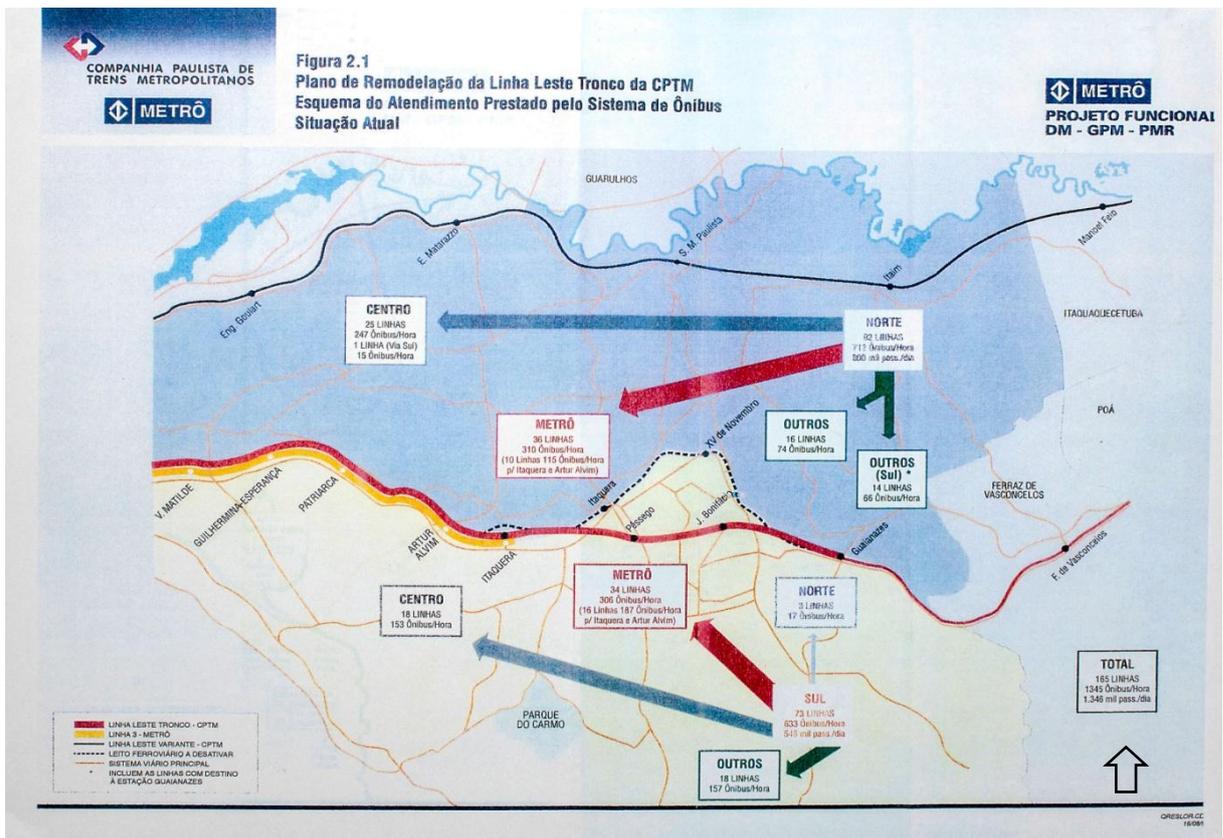


Figura 29 – Plano de Remodelação da Linha Leste Tronco da CPTM (CIA. DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO & CIA. PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS, 1996)

As estações Brás, Tatuapé e Corinthians-Itaquera são, portanto, os pontos de conexão do tramo leste do metrô com a linha 11-Coral, sucessora da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. A estação Brás também se conecta com a linha 10-Turquesa da CPTM (Luz-Rio Grande da Serra), sucessora da antiga São Paulo Railway (Santos-Jundiaí).

Inauguradas no segundo semestre de 1988⁵⁸, as estações Artur Alvim e Corinthians-Itaquera, as últimas do lado leste da linha 3-Vermelha e as mais próximas dos conjuntos habitacionais da COHAB, vem se mantendo entre as mais movimentadas de toda a rede metroviária de São Paulo. Em 2012, na média dos dias úteis, 91 mil pessoas ingressaram diariamente na rede pela estação Corinthians-Itaquera, o sexto maior índice da malha⁵⁹. Pela estação Artur Alvim, ingressaram diariamente 73 mil pessoas na rede metroviária de São Paulo. Entre as estações do tramo leste, só a do Brás tem um movimento superior, como mostra a tabela abaixo.

⁵⁸ A estação Artur Alvim começou a funcionar em 17 de setembro de 1988; e a estação Corinthians-Itaquera, em 1º de outubro de 1988.

⁵⁹ COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. *Demanda*. Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/demanda.aspx>.

Estação	Entradas (em milhares)
Corinthians-Itaquera	91
Artur Alvim	73
Patriarca	25
Guilhermina-Esperança	26
Vila Matilde	30
Penha	36
Carrão	49
Tatuapé	72
Belém	46
Bresser-Moooca	38
Brás	109
Pedro II	25
Total da linha 3-Vermelha	1.191
Total da rede	2.999

Tabela 8 – Entrada de passageiros por estação do trecho leste na média dos dias úteis de 2012.
Fonte: Companhia do Metropolitano.

Com 12 estações e 17 quilômetros de extensão, o tramo leste é maior que o tramo oeste, equipado com cinco estações em cerca de cinco quilômetros. Além disso, o tramo leste possui adensamento periférico, terminais de ônibus na maioria das estações e três estações conectadas à rede da CPTM. Natural, portanto, que tenha um peso maior no movimento da linha Leste-Oeste, a mais utilizada da rede do metrô de São Paulo (*ver tabela abaixo*).

Demanda de passageiros em 2011 (em milhares)	Linha 3-Vermelha (Leste-Oeste)	Rede
Média dos dias úteis	1.191	2.999
Total no ano	353.509	877.171

Tabela 9 - Demanda de passageiros em 2012 na linha 3-Vermelha e na rede do metrô de São Paulo. Fonte: Companhia do Metropolitano.

3.4 – Uma grande intervenção na periferia

Entendemos que a transformação de Itaquera no último quartel do século XX representa o exemplo mais expressivo em São Paulo da associação de transportes de massa com habitação social na periferia. Essa intervenção associada no território carrega influências das discussões em torno do urbanismo realizadas dentro e fora do país, sobretudo no período pós-Segunda Guerra Mundial. Há de ressaltar, por exemplo, que Harry Cole, profissional citado neste trabalho por sua participação como consultor no PUB e pela coordenação do primeiro estudo do CURA Itaquera, teve, segundo Lucchese (2009), sua trajetória marcada pela influência anglo-saxã. De acordo com a autora, Cole desempenhou no Brasil um papel importante na difusão de teorias e práticas do planejamento urbano e, especialmente em seu escritório, procurou aplicar formas de intervenção física aprendidas na Inglaterra:

(...) a construção das bases teóricas e práticas para o planejamento urbano ocorreram nas décadas de 1950 a 70, e que estas bases são sólidas o suficiente para servirem de exemplo para políticas públicas atuais. E temos que concordar que Harry Cole representou um grande papel no estabelecimento dessas bases.

Esse papel foi mais forte quando de sua participação no governo militar. Foi lá que Cole teve possibilidade de defender suas ideias para uma plateia nacional e conduzir a implantação de uma sistemática de planejamento, que aparentemente só resultou em um grande número de planos urbanos em prateleiras, sem efeitos práticos, mas essa afirmação, que é feita amplamente nos dias atuais, parece pecar por sua generalidade e já vem aos poucos sendo contestada.

(...) sua primeira atuação como planejador aconteceu em Londres, no London County Council, onde ele aprendeu os princípios do projeto urbano e do projeto técnico de um sistema viário. Na Inglaterra esteve em contato com as grandes experiências de planejamento que aconteciam na reconstrução europeia, a década de 1950 era um momento em que fervilhavam ideias e soluções, ao mesmo tempo em que na Europa o movimento moderno em arquitetura mostrava um certo declínio.

Em Londres ele aprendeu os fundamentos do projeto urbano vinculado ao ideário cidade-jardim, mas temperado com os fundamentos do urbanismo da Carta de Atenas. Em Londres aprendeu também que o território tinha que ser pensado integralmente, e que não havia projeto urbano que não se apoiasse em um plano mais amplo de caráter urbano e regional. Quando voltou ao Brasil trouxe em sua bagagem a experiência adquirida e dois planos de Abercrombie: o plano do Condado de Londres e o plano da Grande Londres. Mas também trouxe fotos das maquetes e da exposição realizados em Londres sobre as áreas de reconstrução integral.

Se o urbanista Cole compartilhou na definição de uma metodologia para os planos locais que foi fortemente baseada no “comprehensive plannig” americano, os trabalhos elaborados em seu escritório sobre sua coordenação acrescentaram uma particularidade a esses planos, a intervenção física que aprendera quando recém-formado na Inglaterra.

Em seus planos urbanos Cole agregou o planejamento regional ao projeto urbano (p. 374-376).

No caso paulistano, entendemos, como Damiani, que a ação coordenada entre COHAB e Metrô ajudou a dar forma e a consolidar uma parte da periferia da cidade:

(...) essa periferia que saía do controle iria ser contraposta a uma periferia, incorporada à cidade legalizada (...) uma vida segura, com água, asfalto, equipamentos sociais à disposição, em troca dessa ordem imposta. De meados dos anos 70 ao início dos anos 80, consolida-se essa ideologia-utopia (o aporte de recursos a tornava possível): dar forma à periferia. Incluí-la, de alguma forma, à cidade (...) O primeiro grande projeto é Itaquera I, fusão dos sonhos dos poucos arquitetos da equipe de uma COHAB pequena e quase falida, da ética de conservadores paulistas, à época dirigentes, e da racionalidade centralizada e centralizadora que os programas, investimentos, fundos, formas de controle do

BNH

sugeriam.

É uma situação, portanto, em que o Estado avança sobre a periferia. Organiza-a. (...)

Os grandes conjuntos habitacionais significavam uma experiência urbana de imensas dimensões e (...) avançavam sobre a cidade clandestina ou a periferia não dominada: a periferia rural – aquela das chácaras, no limite da cidade -, a periferia desurbanizada e pobre, de maioria de casas autoconstruídas, muitas vezes, irregulares (op. cit., p. 89-90).

As iniciativas do Metrô e da COHAB coincidiram com propostas do PUB para Itaquera. Embora a influência do plano concluído e engavetado em 1969 sobre as ações dessas empresas possa não ter sido absoluta, a sobrevivência de suas propostas no âmbito da administração municipal, ao longo da década de 1970, é evidente. A publicação *Leste Oeste: Em Busca de uma Solução Integrada*, produzida pela Prefeitura em 1979, mostra que a proposta do PUB “de fazer de Itaquera um centro subregional” permaneceu viva no âmbito do planejamento municipal pelo menos até o fim da gestão Olavo Setúbal. O texto do fim dos anos 70 trazia a proposta de dotar a região de um “centro comercial diversificado para atender a população transeunte” e de “equipamentos públicos de nível subregional para atender os bairros do extremo Leste do Município” (p. 199).

Essa comprovação da permanência das propostas presentes nos grandes planos vai ao encontro da observação de Feldman a respeito de seu caráter formador de “quadros técnicos para o planejamento urbano” (op. cit.: p. 216). A repetição de determinadas empresas de consultoria na formulação de diferentes estudos também contribuiu para isso⁶⁰. Salientamos, portanto, a importância do PUB e do PMDI como estudos sobre a metrópole e como formuladores de propostas para o seu desenvolvimento, sendo necessário, em nossa avaliação, relativizar a generalização da crítica de Villaça, para quem os grandes planos teriam ficado muito distantes da “realidade representada pelos interesses das massas populares” e inviáveis para a execução pelo poder público (1999, p. 212-213).

A associação entre projetos de habitação e transporte se estabeleceu, mas com um resultado problemático, materializado no desequilíbrio da distribuição de emprego e moradia,

⁶⁰ A empresa Montreal integrou o Consórcio HMD e atuou na elaboração do PUB e a Asplan participou do PUB e do PMDI.

como se pode verificar pela grande demanda por transportes no extremo leste e pelo movimento pendular que sobrecarrega o metrô desde o princípio de sua implantação em 1988.

Depois da chegada do metrô a Itaquera, investimentos públicos e privados contribuíram para o desenvolvimento da região. A Faculdade Castelo Branco, situada na região desde a década de 1970, transformou-se em universidade em 1989, passando a usar a denominação Unicastelo⁶¹. Em 1992, o Sesc (Serviço Social do Comércio) inaugurou uma unidade de 350 mil metros quadrados⁶² ao lado do Parque do Carmo, este administrado pela prefeitura. Em 1999, a entidade mantenedora do Hospital Santa Marcelina, instalado no bairro na década de 1960⁶³, criou a unidade Itaquera da Faculdade Santa Marcelina⁶⁴. No ano 2000, o governo estadual abriu uma unidade do Poupatempo⁶⁵ projetada por Paulo Mendes da Rocha e integrada à estação Corinthians-Itaquera. Sete anos depois, foi inaugurado o Shopping Metrô Itaquera⁶⁶, com duzentas lojas e oito salas de cinema, situado ao lado do Poupatempo e também conectado à estação.

⁶¹ UNIVERSIDADE CAMILO CASTELO BRANCO. *Instituição. Histórico.* Disponível em <http://www.unicastelo.br/site/instituicao/>

⁶² SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO. *Quem somos. Nossas unidades. Itaquera.* Disponível em http://www.sescsp.org.br/sesc/quem_somos/index.cfm?index=3&lg=pt&idcat=3&iditem=6

⁶³ HOSPITAL SANTA MARCELINA. *A instituição. História.* Disponível em <http://www.santamarcelina.org/sm/historia.asp>

⁶⁴ FACULDADE SANTA MARCELINA. *Histórico.* Disponível em <http://www.fasm.edu.br/Site-Perdizes/historico.php>

⁶⁵ POUPATEMPO. *Poupatempo Itaquera.* Disponível em http://www.poupatempo.sp.gov.br/posto_itaquera/index.asp

⁶⁶ SHOPPING ITAQUERA. *Dados Técnicos.* Disponível em http://www.shoppingitaquera.com.br/site/dados_tecnicos.asp

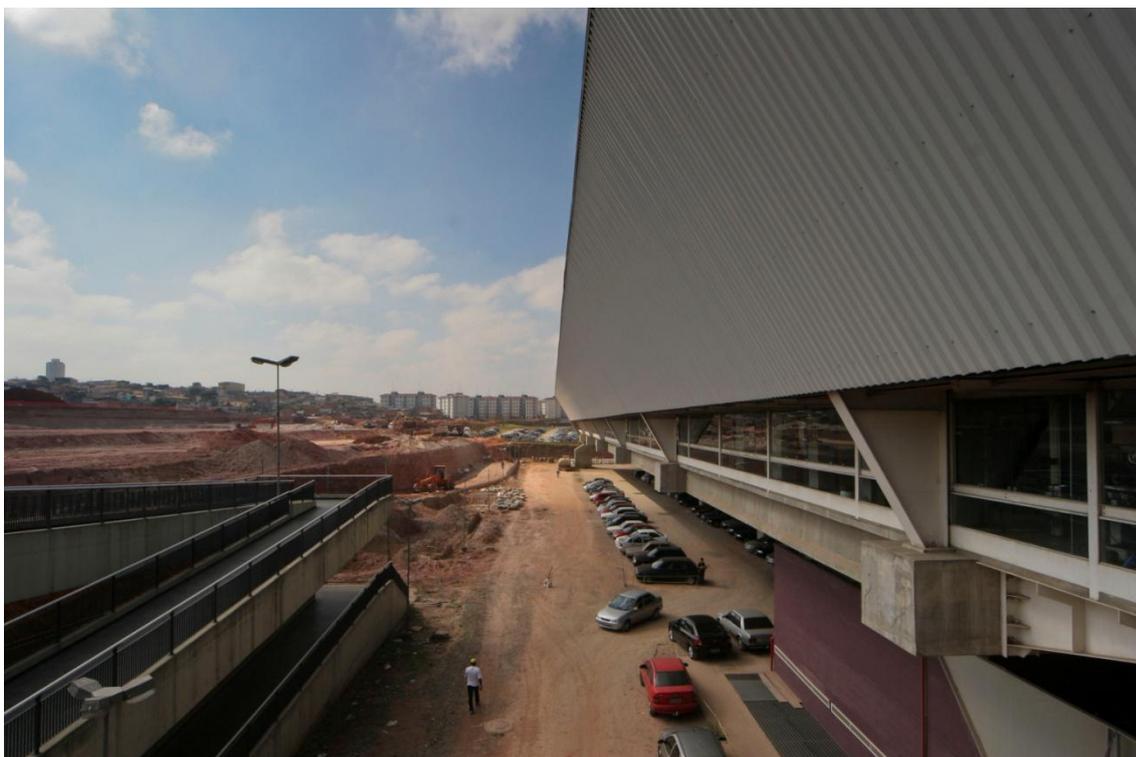


Figura 30 – Poupatempo (à direita) e obras do Shopping Metrô Itaquera (foto: Marcelo Min)



Figura 31 - Poupatempo (à direita) e Shopping Metrô Itaquera em 2012 (foto: Marcelo Min)

Consideramos, todavia, que os investimentos ainda se encontram em um nível inferior ao necessário para equilibrar a distribuição de emprego e moradia. Avaliamos, portanto, que a incompletude do desenvolvimento de Itaquera e a capacidade insuficiente dos sistemas de transportes implantados impediram a realização de uma política de distribuição demográfica

para áreas periféricas que rompesse com a segregação social, sobretudo se levarmos em consideração as características da região nas últimas décadas do século XX.

Considerações finais

Em *Plano de Conformação da Base da Metrópole: Redes de Mobilidade Paulistanas*, Anelli (2011) afirma que a incapacidade das redes de mobilidade urbana existentes em São Paulo de suportar o crescimento, levando a uma situação de “quase imobilidade” na metrópole, “gera a ilusão de que nada foi feito”; no entanto, as redes “foram pensadas dentro de estratégias urbanísticas claras e ambiciosas” e “os planos propostos e parcialmente implementados apresentavam uma maior complexidade e arrojo que a retomada atual do tema” (p. 11-12).

Acreditamos que esta dissertação fortalece a reflexão acima ao apresentar o processo de implantação da linha Leste-Oeste do Metrô e sua articulação com os conjuntos habitacionais de Itaquera. Uma associação de tamanho porte de projetos de habitação e transporte de massa jamais havia se estabelecido em São Paulo e passadas quatro décadas ela não voltou a se repetir em outras partes da cidade ou da região metropolitana.

Um caso tão raro não se produz em função de um só fator. Ao longo deste trabalho, procuramos apresentar aspectos que propiciaram a articulação dos projetos, dentre os quais destacamos alguns. Inicialmente, é preciso levar em consideração o crescente apoio à implantação do metrô em São Paulo e a emergência do problema habitacional no país e na capital paulista nas décadas de 1950, 1960 e 1970. As duas demandas eram consequências diretas do forte crescimento populacional que a metrópole de São Paulo apresentava no período.

Outro aspecto a considerar é a própria condição de Itaquera nos anos 60 e 70, quando o bairro servido pela centenária ferrovia representava uma das fronteiras urbanas da Zona Leste do município e dispunha de terrenos vagos para uma ocupação que fatalmente viria a acontecer, planejada ou não, controlada pelo poder público ou não.

Também é fundamental lembrar os contextos nacional e local do período, ou seja, as características da ditadura então em vigor, seus desdobramentos na política municipal, bem como as demandas e insatisfações populares, que apesar do forte aparato repressor, se faziam notar direta ou indiretamente.

É preciso recordar, ainda, que a Companhia do Metropolitano nasceu e permaneceu por pouco mais de uma década sob o controle da administração municipal. Trata-se,

exatamente, do período decisivo para a articulação ocorrida na Zona Leste. Apesar de certo protagonismo do Metrô citado por alguns dos profissionais entrevistados, a condição de empresa vinculada à prefeitura favoreceu, indubitavelmente, a associação com projetos de desenvolvimento urbano na época em questão.

Além disso, torna-se necessário mencionar, como afirma Anelli, a atuação de arquitetos no planejamento urbano desde o fim da década de 1950 (op. cit., p. 11). Dentre os profissionais envolvidos com a elaboração de planos para São Paulo, como o PUB e PMDI, destacamos neste trabalho a participação de Harry James Cole, responsável pela elaboração do projeto CURA Itaquera.

Os aspectos acima convergiram para a concretização da articulação em Itaquera, e as circunstâncias parecem ter sido mais favoráveis a essa convergência durante a gestão do prefeito Olavo Setúbal (1975-1979), quando Metrô e COHAB estiveram em condições de executar seus projetos, contando com recursos financiados pelo BNH, o grande agente da política urbana durante a ditadura. O que até então era uma confluência de projetos voltados para Itaquera tornou-se, nesse período, uma evidente articulação.

Estas constatações não implicam, de modo algum, em elogio à ditadura nem em aprovação ao caso aqui estudado. As constatações remetem a uma fase de maior ambição nos projetos urbanos, mas não encobrem as falhas de implantação nem a incompletude daquilo que foi implantado. É evidente, por exemplo, que a associação de transporte e habitação não foi suficiente para alterar a característica marcante de região dormitório que a Zona Leste possui.

Procuramos demonstrar neste trabalho que, apesar de arquivado pela prefeitura em 1969, o PUB sobreviveu na administração municipal, e sua proposta para Itaquera foi parcialmente implantada. O bairro passou a contar com transporte rápido de massa e com adensamento populacional, mas faltou-lhe uma oferta de empregos maior. O PUB também foi o primeiro plano a propor enfaticamente a implantação de mais de uma linha de metrô na Zona Leste. Dada a demanda na região, tal proposta foi corroborada pelo PMDI e por estudos produzidos pela própria Companhia do Metropolitano na década de 1970.

Essa recomendação expressa há mais de 40 anos nos faz considerar secundária uma eventual discussão sobre a escolha do traçado da linha Leste-Oeste. Entendemos que seria mais importante e pertinente questionar por que somente uma linha de metrô foi construída na Zona Leste. E esse questionamento não se direciona apenas ao período da ditadura, mas

também ao período democrático. Trata-se de uma pergunta que esta pesquisa pretende suscitar, mas não responder. Este trabalho também pode suscitar o questionamento a respeito dos motivos que levaram a um desenvolvimento incompleto de Itaquera, com baixa oferta de empregos na região. Talvez tenhamos encontrado e apresentado alguns elementos que ajudam a responder estas questões, mas caberá a outras pesquisas aprofundar a reflexão sobre elas.

Concluimos esta pesquisa com dúvidas, entre outros pontos, a respeito do papel desempenhado por atores políticos da ditadura. Certamente ainda há o que se investigar a respeito do papel dos prefeitos e do ministro dos Transportes citados no trabalho, bem como a respeito da influência de governadores paulistas e até mesmo de presidentes daquele período. Da mesma forma, pode-se investigar com mais profundidade a relação do BNH com o Metrô de São Paulo e a atuação dos ferroviários durante a ditadura, tendo como referência a resistência da RFFSA ao acordo com o Metrô firmado em 1972 – e rompido em 1974 – para que a ferrovia fosse substituída pelo metrô na Zona Leste.

Referências bibliográficas

Artigos, livros e monografias

ANDRADE, Francisco de P. Dias de Andrade; NOGUEIRA, Brenno Cyrino. Conjunto Habitacional Nova Itaquera – Cohab-SP: estabelecimento e dimensionamento do programa. São Paulo, maio de 1970 (em consultoria para Botti Rubin Arquitetos).

ANELLI, Renato Luiz Sobral. Plano e Conformação da Base da Metrópole: Redes de Mobilidade Paulistanas. Porto Alegre: MarcaVisual, 2011.

AZEVEDO, Aroldo (org.). A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

AZEVEDO, Sergio de; ANDRADE, Luis A. Gama. Habitação e Poder: da Fundação da Casa Popular ao Banco Nacional da Habitação. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.

BONDUKI, Nabil. Origens da Habitação Social no Brasil: Arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

CAMPOS, Candido Malta. Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo. São Paulo: Senac, 2002.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. Metrô de São Paulo. São Paulo: Companhia do Metropolitano de São Paulo, 1968, 2 volumes.

DEÁK, Csaba. Elementos de uma política de transportes para São Paulo. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Edusp, 2004.

FELDMAN, Sarah. Planejamento e Zoneamento: São Paulo, 1947 – 1972. São Paulo: Edusp/Fapesp, 2005.

HALL, Peter. Cidades do Amanhã. São Paulo: Perspectiva, 1995.

KOVARICK, Lucio. A Lógica da Desordem. In: CAMARGO, Cândido Procópio Ferreira de, et alli. São Paulo 1975 – Crescimento e Pobreza. São Paulo: Edições Loyola, 1976.

LANGENBUCH, Jurgen Richard. A Estruturação da Grande São Paulo. Estudo de Geografia Urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

LEÃO, Mario Lopes. Metropolitano em São Paulo: monografia. São Paulo: Instituto de Engenharia, 1955.

LEMO, Amália Inês Geraiges de; FRANÇA, Maria Cecília. Itaquera. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1999.

MARICATO, Ermínia (org.). A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.

MARQUES, Eduardo Cesar. Redes Sociais, Instituições e Atores Políticos no Governo da Cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2003.

MEYER, Regina Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora. A Leste do Centro: Territórios do Urbanismo. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

MEYER, Regina Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. São Paulo Metrópole. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

MÜLLER, Nice Lecocq. Os bairros orientais. In: AZEVEDO, A. de. (org.). A cidade de São Paulo: estudo de geografia urbana. Vol. III. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

NIGRIELLO, Andreína. A expansão do metrô ao longo dos trinta anos. In: Revista Engenharia n° 529. São Paulo: Engenho Editora, 1998.

SÃO PAULO (ESTADO). Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1970.

SÃO PAULO (CIDADE). Ante-projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 1956.

_____. Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana. São Paulo: Prefeitura de São Paulo: SAGMACS, 1956.

_____. Leste Oeste. Em Busca de uma Solução Integrada. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 1979.

_____. Planejamento. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 1961.

_____. Plano Urbanístico Básico de São Paulo. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 1969.

_____. Plano Urbanístico Básico de São Paulo – Relatório Técnico. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 1969, 6 volumes.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido Malta. O Super-Plano: PUB – Plano Urbanístico Básico. In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido Malta (orgs.). A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Mackpesquisa/Editora Mackenzie, 2008.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Edusp, 1999.

_____. 1964-1985. In: CAMPOS, Candido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACCHETTA, Vladimir (orgs.). São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais. São Paulo: Editora Senac-SP, 2004.

ZIONI, Silvana. Metrô e Sistran: o transporte urbano volta para os trilhos e cai na rede. In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido Malta (orgs.). A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Mackpesquisa/Editora Mackenzie, 2008.

Teses e dissertações

AZEVEDO, Aroldo. Subúrbios Orientais de São Paulo. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras/Universidade de São Paulo, 1945.

- CARDOSO, Maria Cecília. O metrô e a urbanização de São Paulo. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo, 1983. Dissertação (Mestrado).
- DAMIANI, Amélia Luísa. A Cidade (des) ordenada: Concepção e cotidiano do Conjunto Habitacional Itaquera I. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/Universidade de São Paulo, 1993. Tese (Doutorado).
- FERNANDES, Marlene. O BNH e o Financiamento ao Desenvolvimento Urbano. Coppe/Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1980. Tese (Doutorado).
- HECK, Eneida R. A Emurb como instrumento de planejamento urbano em São Paulo. 1971-2001. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo, 2004. Dissertação (Mestrado).
- LAGONEGRO, Marco Aurélio. Metrôpole sem Metrô. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo, 2004. Tese (Doutorado).
- LUCCHESI, Maria Cecília. Em defesa do planejamento urbano: ressonâncias britânicas e a trajetória de Harry James Cole. São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos/Universidade de São Paulo, 2009. Tese (Doutorado).
- MARICATO, Ermínia. Indústria da Construção e Política Habitacional. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo, 1984. Tese (Doutorado).
- MEYER, Regina Maria Proserpi. Metrôpole e Urbanismo: São Paulo Anos 50. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo, 1991. Tese (Doutorado).
- MUNIZ, Cristiane. A Cidade e os Trilhos: o Metrô de São Paulo como Desenho Urbano. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo, 2005. Dissertação (Mestrado).
- NAKANO, Anderson Kazuo. Quatro Cohabs da Zona Leste de São Paulo: Território, poder e segregação. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado).
- SANTOS, Irany Mariana Pinto dos. A Integração das Estações de Metrô à Cidade de São Paulo. São Paulo. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo, 2004. Dissertação (Mestrado).
- SLOMIANSKI, Adriana Paula. Cidade Tiradentes: a abordagem do poder público na construção da cidade – conjuntos habitacionais de interesse social da Cohab-SP (1965-1999). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo, 2002. Tese (Doutorado).
- SILVA, Helena Maria Menna Barreto. Terra e moradia: Que papel para o município? São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade de São Paulo, 1997. Tese (Doutorado).

Documentos

- BANCO NACIONAL DA HABITAÇÃO. Manual de Instruções para as COHABs e Organismos Assemelhados. Brasília, 1971.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. Estudo de Viabilidade Técnica-Econômica-Financeira da linha Leste-Oeste. São Paulo, 1975a.

_____. Novas Linhas. São Paulo, 1973a.

_____. Os Estudos de Metrô para a Zona Leste. São Paulo, 1979.

_____. Projeto Básico - Linha Leste-Oeste. São Paulo, 1975b

_____. Proposta de Expansão: Corredor Leste-Oeste. São Paulo, 1974.

_____. Relatório da Diretoria. São Paulo, 1975c.

_____. Viabilidade da Linha Leste. São Paulo, 1973b.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO; COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS. Plano de Remodelação da Linha Leste Tronco da CPTM. São Paulo, 1996.

COMPANHIA METROPOLITANA DE HABITAÇÃO DE SÃO PAULO (COHAB-SP). Política e Proposta de Ação. São Paulo, 1975.

COORDENADORIA GERAL DE PLANEJAMENTO (COGEP). Áreas Junto à Linha Leste-Oeste. São Paulo, 1975a.

_____. Estudo das Condições de Variabilidade de Densidades na Zona Metrô Leste (ZML) em Função do Sistema de Transporte. São Paulo, 1977.

_____. Z8-012 Itaquera. São Paulo, 1975b.

EMPRESA MUNICIPAL DE URBANIZAÇÃO (EMURB). Área CURA Piloto Itaquera. São Paulo, 1979.

_____. Considerações Gerais sobre a Intervenção da EMURB na Linha Leste-Oeste. Relatório Preliminar. São Paulo, 1975.

_____. Projeto CURA Itaquera/Vila Matilde. São Paulo, 1977.

H. J. COLE + ASSOCIADOS S.A. Área CURA Piloto de Itaquera/Vila Matilde. São Paulo, 1974, 2 volumes.

SÃO PAULO (CIDADE). Projeto CURA. São Paulo, s/d.

Entrevistas

Claudio de Senna Frederico (outubro de 2011)

Henry Cherkezian (maio de 2011)

Jacob Aron Corch (maio de 2011)

José Expedito Prata (junho de 2011)

Luiz Gonzaga Zanetti (dezembro de 2011)

Plínio Assmann (abril de 2011)

Renato Viegas (junho de 2011)

Roberto Mac Fadden (maio de 2011 e janeiro de 2012)

Ubirajara Baroni Garcia (abril de 2011)

Legislação

SÃO PAULO. Decreto 11.963, de 17/11/1975. Câmara Municipal de São Paulo: São Paulo.

_____. Decreto 12.401, de 20/11/1975. Câmara Municipal de São Paulo: São Paulo.

_____. Lei nº 7.688, de 30/12/1971 (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado). Câmara Municipal de São Paulo: São Paulo.

_____. Lei nº 7.805, de 01/11/1972 (Lei Geral de Zoneamento). Câmara Municipal de São Paulo: São Paulo.

_____. Lei nº 8.310, de 27/10/1975. Câmara Municipal de São Paulo: São Paulo.

_____. Lei nº 8.328, de 02/12/1975. Câmara Municipal de São Paulo: São Paulo.

_____. Lei nº 11.106, de 28/06/1974. Câmara Municipal de São Paulo: São Paulo.

_____. Portaria nº 3/75, de 7/1/1975. Câmara Municipal de São Paulo: São Paulo.

_____. Projeto de lei nº 125/71. Câmara Municipal de São Paulo: São Paulo.

Internet

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO

Demanda.

Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/demanda.aspx>, acesso em 20/02/2013.

Arquitetura – Linha 3-Vermelha.

Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/arquitetura/tearqvermelha.shtml>, acesso em 08/08/2012.

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS

Nossa história - Cronologia de eventos.

Disponível em http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/CPTM_cronologia_2000_09.asp, acesso em 08/08/2012.

FACULDADE SANTA MARCELINA

Histórico

Disponível em <http://www.fasm.edu.br/Site-Perdizes/historico.php>, acesso em 08/08/2011.

FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA

Faria Lima

Disponível em http://www.cepam.sp.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=2&Itemid=3, acesso em 08/08/2012.

HOSPITAL SANTA MARCELINA

A instituição – História

Disponível em <http://www.santamarcelina.org/sm/historia.asp>, acesso em 08/08/2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ECONOMIA

Disponível em <http://portalibre.fgv.br/>, acesso em 27/02/2012.

POUPATEMPO

Poupatempo Itaquera

Disponível em http://www.poupatempo.sp.gov.br/posto_itaquera/index.asp, acesso em 08/08/2012.

PREFEITURA DE SÃO PAULO

HabiSP.

Disponível em <http://www.habisp.inf.br/>, acesso em 15/08/2012.

Histórico Demográfico do Município de São Paulo.

Disponível em http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/, acesso em 20/11/2012.

População nos anos do Censo: Município de São Paulo, Subprefeituras e Distritos (1950 a 2010).

Disponível em
http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/htmls/7_populacao_recenseada_1950_10491.html,
acesso em 08/08/2012.

SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO

Quem somos - Nossas unidades – Itaquera

Disponível em
http://www.sescsp.org.br/sesc/quem_somos/index.cfm?index=3&lg=pt&idcat=3&iditem=6,
acesso em 08/08/2012.

SHOPPING ITAQUERA

Dados Técnicos

Disponível em http://www.shoppingitaquera.com.br/site/dados_tecnicos.asp, acesso em 08/08/2012.

UNIVERSIDADE CAMILO CASTELO BRANCO

Instituição – Histórico

Disponível em <http://www.unicastelo.br/site/instituicao/>, acesso em 08/08/2012.

Jornais

Folha de S.Paulo

O Estado de S.Paulo

Anexos

Anexo A - Estação Artur Alvim e seu entorno em imagens de 2012









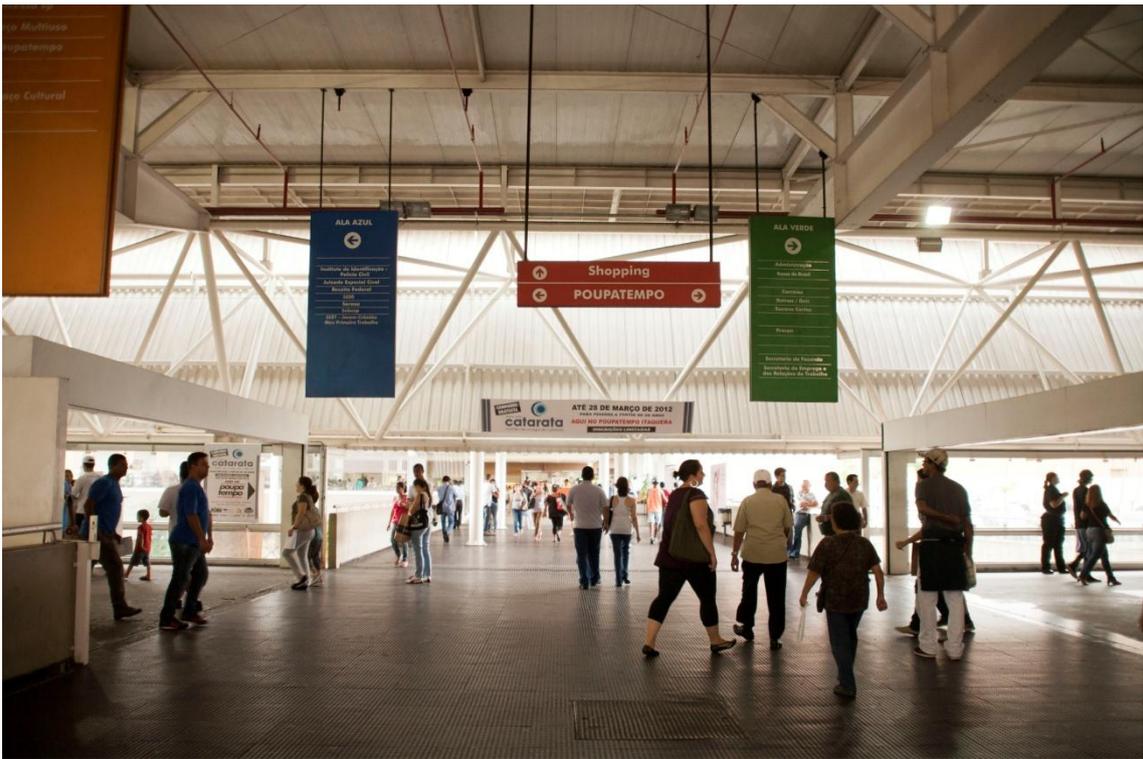




(fotos: Marcelo Min)

Anexo B - Estação Corinthians-Itaquera e seu entorno em imagens de 2012













(fotos: Marcelo Min)