

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

TRABALHO DE GRADUAÇÃO INDIVIDUAL

**OS MEIOS DE TRANSPORTE E A ESTRUTURAÇÃO  
DA ZONA LESTE DA CIDADE SÃO PAULO:  
O PAPEL DA EXPANSÃO DO METRÔ**

MURILO TOMAZ

ORIENTADOR: PROF. DR. RICARDO MENDES ANTAS JR.

SÃO PAULO  
2020

**MURILO TOMAZ**

**OS MEIOS DE TRANSPORTE E A ESTRUTURAÇÃO  
DA ZONA LESTE DA CIDADE SÃO PAULO:  
O PAPEL DA EXPANSÃO DO METRÔ**

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH - USP) para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Jr.

SÃO PAULO  
2020

Autorizo a divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio, convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Nome: TOMAZ, Murilo.

Título: Os meios de transporte e a estruturação da zona leste da cidade São Paulo: O papel da expansão do Metrô.

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH - USP) para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Aprovado em:

**Banca Examinadora**

Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Jr. (Orientador) | Instituição: Universidade de São Paulo (USP)

Assinatura: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ | Instituição: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ | Instituição: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

*Aos residentes da zona leste de São Paulo  
e aos que acreditam na ciência, em especial nas ciências humanas.*

## AGRADECIMENTOS

Ainda que um diploma tenha apenas um nome, para que ele esteja lá, muitos outros nomes contribuíram de diversas maneiras. Todas essas maneiras têm na sua origem o afeto.

Agradeço esta oportunidade principalmente aos meus incentivadores e queridos pais: Sílvia e Jorge. À minha amada avó Neusa Marly e ao meu tio Leonardo Pedacci. A todos da minha família pelos - ainda que breves - encontros que a vida proporciona (sempre buscando para que nos encontremos mais!), pois permitem que a jornada seja menos dura.

À minha adorável companheira Laís Bola, parceira amada de todas as horas, paciente e fundamental ao longo da minha vida. Com ela ao meu lado fico seguro das minhas realizações e desejo que muitos possam construir uma relação assim.

Aos colegas da geografia representados por Éder Sakamoto, José Carlos Barreta e André Santos deixo as minhas saudações e uma conta que não pode ser paga. Sem estes amigos a realização do curso seria improvável. Aos amigos feitos na Unesp em Bauru (SP) fica aqui meu cumprimento e o desejo de sempre os rever.

Deixo também o meu sincero agradecimento ao professor de geografia Ricardo Mendes que resguarda o sentido da disciplina.

## RESUMO

TOMAZ, Murilo. **Os meios de transporte e a estruturação da zona leste da cidade São Paulo: O papel da expansão do Metrô.** 113 p. Trabalho de Graduação Individual. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

Ao olhar para a município de São Paulo é notável como os meios de transporte são presentes no cotidiano das pessoas e influenciam o ritmo da cidade. Ao longo dos séculos XX e XXI, muitas grandes obras de transportes tiveram sentido estruturante na expansão do território ao promover e/ou direcionar a ocupação urbana. Neste aspecto, a zona leste da cidade aparece nesse trabalho como a base de análise da expansão do meio urbano da cidade de São Paulo a partir das infraestruturas de transportes construídas nos distritos que conformam o seu território. Para tal, é feito um balanço das principais obras de transportes realizadas na zona leste com fundamento no caráter estrutural, no contexto envolvido e nos desdobramentos ocasionados. Por fim é explorado as obras do Metrô SP realizadas na zona leste em dois momentos diferentes: nos anos 70 e 80 com as obras da Linha 3-Vermelha do Metrô e a partir de 2009 pelas obras da Linha 15-Prata (monotrilho).

Palavras-chave: Transportes; estrada de ferro, zona leste; São Paulo; urbanização; crescimento populacional; Metrô; monotrilho.

## ABSTRACT

TOMAZ, Murilo. **The means of transportation and structuring of the eastern district of São Paulo city: The role of the subway expansion.** 113 p. Undergraduate thesis. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

When looking at the city of São Paulo it is remarkable how the means of transportation are present in people's daily lives and influence the pace of the city. Throughout the 20th and 21st centuries, a lot of major transportation improvements had structured meaning in the expansion of the territory when promoting and/or targeting the urban occupation. In this regard, the eastern district of the city appears in this work as the basis for the analysis of the expansion of the urban environment of the city of São Paulo from the transport infrastructures built in the districts that make up its territory. For that purpose, a balance is made of the main transportation facilities constructions carried out on the eastern district of the city, based on the structural character, in the context and in the consequences. Finally, the transportation facilities constructions of São Paulo Metro carried out on the eastern district at two different times are explored: in the 70s and 80s with the constructions of Metro Line 3-Red and from 2009 onwards for the constructions of Line 15-Silver (Monorail).

Keywords: Transport; railroad, eastern district; São Paulo; urbanization; population growth; Subway; Monorail

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ABC – Santo André, São Bernardo e São Caetano do Sul  
ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos  
BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento  
BM – BANCO MUNDIAL  
BNH - Banco Nacional de Habitação  
BRT - Bus Rapid Transit  
CDHU - Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo  
CEML - Consórcio Expresso Monotrilho Leste  
CET - Companhia de Engenharia de Tráfego  
CMTC - Companhia Municipal de Transportes Coletivos  
COHAB SP - Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo  
CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos  
DSV - Departamento de Operações e Sistema Viário  
EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos  
E.F. do Norte – Estrada de Ferro do Norte  
EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo  
EMURB - Empresa Municipal de Urbanização  
GEM - Grupo Executivo Metropolitano  
HMD – Hochtief, Montreal e Deconsult  
LAI - Lei de Acesso à Informação  
METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo  
OUC - Operações Urbanas Consorciadas  
PDE – Plano Diretor Estratégico  
PIU - Projetos de Intervenção Urbana  
PPP - Parceria Público Privada  
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A  
SABESP - Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo  
SFH - Sistema Financeiro de Habitação  
SPTrans - São Paulo Transporte S/A  
S.P.R. - São Paulo Railway  
STM - Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo  
USAID - Agência para o Desenvolvimento Internacional do Governo dos Estados Unidos  
VLP - Veículo Leve Sobre Pneus

## **LISTA DE FIGURAS**

Figura 1: Linha 3-Vermelha do Metrô (Leste-Oeste).....	60
Figura 2: Linha 15-Prata – monotrilho (linha com estações do projeto original).....	66
Figura 3: Mapa da zona leste de São Paulo com traçado da Linha 3-Vermelha do Metrô e da Linha 11 Coral da CPTM.....	89
Figura 4: Mapa da rede do Metrô com destaque para Linha 3-Vermelha e Linha 15-Prata na zona leste.....	92

## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1 - Área Urbanizada de 1882 a 1914.....	22
Mapa 2 – Planta Geral da Cidade de São Paulo – 1914.....	23
Mapa 3 - Área Urbanizada de 1915 a 1929.....	24
Mapa 4 - Área Urbanizada de 1930 a 1949.....	28
Mapa 5 - Área Urbanizada de 1950 a 1962.....	28
Mapa 6- Área Urbanizada de 1975 a 1985.....	31
Mapa 7 - Área Urbanizada de 1993 a 2002.....	34
Mapa 8 - Mapa do Transporte Metropolitano .....	85

## **LISTA DE FOTOS**

Foto 1 – Vista interna da Estação Brás da CPTM.....	32
Foto 2 – Visão para o centro da cidade de São Paulo da plataforma da estação Brás do Metrô.....	32
Foto 3 – Vista Estação Brás Face Norte.....	39
Foto 4 – Vista Estação Brás Face Sul.....	41
Foto 5 – Vista Estação Brás Face Sul em detalhe.....	41
Foto 6 - Obra de novo condomínio vista de dentro da Estação Brás da CPTM.....	46
Foto 7 – Anúncio de novo empreendimento visto dentro da Estação Brás da CPTM .....	46
Foto 8 – Radial Leste e Cohab 1 (direção leste) a partir da rampa do Metrô Artur Alvim .....	56
Foto 9 - Panorama do monotrilho entre as estações Jd. Planalto e Sapopemba.....	63
Foto 10 – Chegada do trem do monotrilho à plataforma.....	64
Foto 11 – Interior de um trem do monotrilho operando na Linha 15-Prata.....	65
Foto 12 – Plataforma de embarque e desembarque da estação Vila Prudente do monotrilho.....	65
Foto 13 - Vista do BRT Expresso Tiradentes a partir da Estação do Metrô Tamanduateí.....	70

Foto 14- Novo empreendimento imobiliário a 400 metros da estação Vila Prudente do Metrô (Linhas 2 e 15) .....	72
Foto 15 – Prédio em construção visto do interior do trem, próxima a Linha 15-Prata.....	73
Foto 16 – Stand de novo empreendimento ao lado do monotrilho.....	73
Foto 17 – Prédios novos e em construção acerca das estações São Lucas e Oratório.....	74
Foto 18 – Novo empreendimento na Av. Sapopemba, defronte a Linha 15-Prata.....	74
Foto 19 - Vista da estação Jd. Planalto (Linha-15 monotrilho) .....	76
Foto 20 - Vista da estação Jd. Planalto (Linha 15 monotrilho), conjunto habitacional e casas sem acabamento.....	76
Foto 21 - Edifício em construção ao lado da estação Guilhermina-Esperança (Linha 3-Vermelha do Metrô) .....	77
Foto 22 - Placa vista ao longo da Linha 3-Vermelha anuncia novo empreendimento.....	78
Foto 23 – Prédios em construção vistos da plataforma da estação Belém do Metrô.....	78

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - População nos anos de levantamento censitário, Município de São Paulo, Subprefeituras e Distritos da Zona Leste 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.....	40
TABELA 2 - Taxas de crescimento Município de São Paulo, Subprefeituras e Distritos da Zona Leste 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.....	44

## ÍNDICE

INTRODUÇÃO: ZONA LESTE - CARACTERIZAÇÃO ATUAL.....	13
1. OBRAS DE TRANSPORTE COMO CAMINHOS DE INVESTIGAÇÃO DO MEIO URBANO.....	16
2. EVOLUÇÃO URBANA E OCUPAÇÃO DA ZONA LESTE.....	19
3. ZONA LESTE: PROCESSO COMBINADO TRANSPORTE, MORADIA, PERIFERIZAÇÃO.....	36
4. METRÔ SP – O SEU ‘SENTIDO’ LESTE.....	53
4.1 LINHA 3-VERMELHA: O METRÔ NA ZONA LESTE.....	53
4.1.1 ANTECEDENTES ESTRUTURANTES.....	53
4.1.2 CRIAÇÃO E CONTEXTO HISTÓRICO DO METRÔ SP.....	54
4.1.3 O TRAMO LESTE DA LINHA 3-VERMELHA DO METRÔ SP: PROJETOS E CORREDOR MULTIMODAL.....	56
4.2 MONOTRILHO   LINHA 15-PRATA: NOVA OBRA DO METRÔ NA ZONA LESTE.....	63
4.2.1 CARACTERIZAÇÃO DA LINHA 15-PRATA E O PROJETO DE EXTENSÃO DA LINHA 2 VERDE NA ZONA LESTE.....	63
4.2.2 INSERÇÃO DO MONOTRILHO E A EFETIVIDADE DO PROJETO.....	69
5. INFLUÊNCIA DO METRÔ SP NA ESTRUTURAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DA ZONA LESTE.....	84
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	95
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	98
8. ANEXOS.....	103

## INTRODUÇÃO: ZONA LESTE - CARACTERIZAÇÃO ATUAL

A divisão municipal da cidade de São Paulo é feita administrativamente por 32 prefeituras regionais (criadas em 2002 pela lei municipal nº 13.999) que englobam, em uma escala menor, um ou mais distritos subordinados a estes órgãos. A cidade tem 96 distritos que foram formalizados mediante a Lei nº 11.220/1992. Já os bairros não possuem uma definição técnica específica pelo município, sendo entendidos como áreas, agrupamentos, comunidades etc, dentro de um distrito com alguma carga de passado histórico e geográfico<sup>1</sup>.

Dentro desse quadro a zona leste da cidade de São Paulo compreende um total de 12 prefeituras regionais e 33 distritos. De acordo com dados da SPTuris, a zona leste da cidade de São Paulo tem aproximadamente 326 km<sup>2</sup>, o que representa 20% da cidade, e cerca de 4 milhões de habitantes, 1/3 dos paulistanos<sup>2</sup>.

É possível dizer que a zona leste concentra, em média, “35% da população paulistana, mas apenas 16% dos empregos da cidade. Segundo a Prefeitura, cerca de 2,5 milhões de pessoas deixam a zona leste todos os dias para trabalhar em regiões mais centrais”<sup>3</sup>. Conforme a pesquisa “Viver em São Paulo: Trabalho e Renda”, da Rede Nossa São Paulo e Ibope, a zona leste é “onde mais se sofre com o tempo gasto entre o trabalho e a casa. Cerca de 27% dos moradores da zona leste entrevistados levam mais de duas horas nesse trajeto; é lá também o maior tempo médio de deslocamento: 1h50. A média da cidade é de 1h43”<sup>4</sup>. Em termos de infraestrutura atual, considerando a última década, — na perspectiva de desenvolvimento da cidade como um todo — foi estabelecida uma Macroárea de Estruturação Metropolitana de São Paulo, definida pelo Plano Diretor Estratégico, de 2014, para a implantação de Operações Urbanas Consorciadas (OUC) e Projetos de Intervenção Urbana (PIU). A orientação geral ficou conhecida como Arco do Futuro e foi subdividida em diversos arcos, entre eles o Arco Tietê e

---

<sup>1</sup> 32xsp. **Quais as diferenças entre uma prefeitura regional, um distrito e um bairro?** Disponível em: <<https://32xsp.org.br/2018/09/10/sao-paulo-divisao-territorial-e-administrativa/>>.

<sup>2</sup> SPTuris. **Roteiro Temático Zona Leste.** Disponível em: <[http://cidadedesapaulo.com/v2/wp-content/uploads/2017/04/ZL\\_ENG\\_01.06\\_bxfinal.pdf](http://cidadedesapaulo.com/v2/wp-content/uploads/2017/04/ZL_ENG_01.06_bxfinal.pdf)>.

<sup>3</sup> DCI. **Empresas recebem incentivos para investir na Zona Leste.** Disponível em: <<https://www.dci.com.br/dci-sp/empresas-recebem-incentivos-para-investir-na-zona-leste-1.687664>>.

<sup>4</sup> 32xsp. **Morador da zona leste é o que mais sofre com distância até o trabalho.** Disponível em: <<https://32xsp.org.br/2019/02/20/morador-da-zona-leste-e-o-que-mais-sofre-com-distancia-ate-o-trabalho/>>.

Arco Jacu-Pêssego – de grande influência na zona leste<sup>5</sup>. Apesar do Arco Tietê ser considerado um projeto de maior importância entre os diversos Arcos da Macroárea de Estruturação Metropolitana, o projeto foi arquivado. Porém, antes da definição estrutural em Arcos, ocorreu na Zona Leste a OUC Rio Verde-Jacu com início em 2010 e término em 2016, quando revogada em detrimento do Arco Jacu-Pêssego - que atualizou as intervenções previstas para a Operação Urbana. As principais obras realizadas pela Operação foram a ampliação da Avenida Jacu Pêssego até o Rodoanel Sul e a criação do Polo Institucional Leste, localizado próximo à estação de Metrô Corinthians-Itaquera. No complexo do polo foram criadas unidades da Fatec e Etec e obras viárias para facilitar a circulação próxima a Arena Corinthians, obra concluída no seio das dinâmicas de reestruturação da região. No entanto, parte das obras do que foi planejado para o polo não foram realizadas, como o estabelecimento de batalhões, centro de convenções, rodoviária, fóruns etc<sup>6</sup>.

Com base neste cenário atual surgiu a dúvida sobre como se configurou a região da cidade que hoje é conhecida como zona leste. Sob forte influência dos trilhos da antiga linha férrea Central do Brasil que cedeu espaço para os trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e que teve o leito dos trilhos também aproveitado pelo Metrô de São Paulo e contíguo à avenidas como a Radial Leste, o território da zona leste da cidade teve seu processo de urbanização fortemente influenciado pelos transportes. Antigamente sendo uma região de passagem para o Vale do Paraíba e depois ao Rio de Janeiro, passando pelo florescer das vilas operárias e distritos industriais e, mais recentemente, pelos grandes conjuntos habitacionais, os transportes hora foram o motivo e levaram o desenvolvimento para certas áreas, hora foram atraídos por uma demanda crescente da população.

Assim, no capítulo 1 é tratado como os meios de transporte são fundamentais para o entendimento do meio urbano que nos cerca. Já no segundo capítulo é iniciada a análise da evolução do tecido urbano em direção ao leste da cidade de São Paulo. Para tal, são destacadas as obras de transportes realizadas na zona leste ao longo da história com base em autores da temática urbana, ao passo que se trabalha com mapas de avanço de áreas urbanizadas. No capítulo terceiro a pesquisa aprofunda-se na relação entre os transportes, demografia e moradia

---

<sup>5</sup> PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Arcos - Estruturação Territorial**. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/arco\\_do\\_futuro/index.php?p=252037](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/arco_do_futuro/index.php?p=252037)>.

<sup>6</sup> GAZETA VIRTUAL. **Polo Institucional de Itaquera emperra**. Disponível em: <<http://www.gazetavirtual.com.br/polo-institucional-de-itaquera-emperra/>>.

na região, visando relacionar os aspectos comuns dos processos que caracterizam a zona leste até os dias atuais. Já no capítulo 4 a pesquisa centra-se no papel da Companhia do Metropolitano de São Paulo, o Metrô, na zona leste ao apresentar e analisar como este modal viário estrutura e reestrutura o meio urbano em diferentes momentos. Para isso, o trabalho visa estabelecer um estudo do processo histórico e geográfico de inserção da Companhia por meio da comparação entre dois momentos distintos em que o Metrô de São Paulo<sup>7</sup> direcionou os seus trilhos para a região: anos 70 e 80 com a Linha 3-Vermelha e já no século XXI a Linha 15-Prata (monotrilho). Por fim, o capítulo 5 traz uma abordagem crítica com olhar aprofundado na teoria geográfica sobre como se dá a participação e a influência do Metrô na zona leste.

---

<sup>7</sup> Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.

## **1. OBRAS DE TRANSPORTE COMO CAMINHOS DE INVESTIGAÇÃO DO MEIO URBANO**

Ao se pensar as obras de infraestrutura na área de transportes como eixos estruturantes da cidade é importante observar que estas fazem parte de um computo geral de outras grandes obras que geralmente são empregadas em conjunto para o planejamento urbano das cidades. Reis Filho (2010 a,b,c, n.p.) em sua densa catalogação vista em “Dois Séculos de grandes obras no Estado de São Paulo” justifica o método empregado na definição das obras selecionadas integrantes ao documento que revelam o grau de importância para a expansão urbana da cidade.

Não há vida urbana sem apoio de serviços de uso coletivo. Esses, organizando os espaços urbanos, são materializados pelas redes de obras, que são evidências materiais das formas de articulação dos espaços urbanos: sistemas viários, de transportes, comunicações, saneamento, energia, educação, abastecimento, finanças, cultura etc. Os projetos dessas obras envolvem sempre grandes investimentos privados e públicos. Atendem a interesses dos que as definem, promovem sua implantação e controlam sua gestão.

Nessa linha de reflexão, comprehende-se que as grandes obras são base operacional da vida urbana e que as grandes cidades não existem sem elas: “A explicação da urbanização e do próprio desenvolvimento do estado deve tomar como ponto de partida o estudo das bases sociais de produção das grandes obras, das que atendem às necessidades coletivas e acrescentam valor às propriedades” (REIS FILHO, 2010 c, p.16).

Vê-se, assim, como a cidade - sobretudo a grande cidade - é fundamental para a concretização da urbanização. E isso acontece mesmo quando os gestores do planejamento propõem operações urbanas e grandes complexos viários, sendo estes projetos, muitas vezes, realizados de forma desconexa com a necessidade social. Com base em Zmitrowicz (1984, p.187), um caminho de explicação para esse descompasso é a complexidade administrativa em que se insere uma grande cidade e também a relação dela com as cidades da franja metropolitana.

[...] o planejamento integrado dos diferentes setores apresenta uma viabilidade cada vez menor dentro do atual fracionamento e da crescente complexidade administrativa da metrópole, e a expansão descontrolada dos usos do solo, atendendo a necessidades locais, exerce novas pressões para a reestruturação dos sistemas urbanos, numa contínua adaptação de obras e transferência de estrangulamentos. O gerenciamento nessa situação dirige-se

para tarefas setoriais e a soluções urbanísticas parciais e restritas às áreas urbanas, sendo pouco efetiva qualquer atividade do poder público voltada para o planejamento e controle da expansão da cidade.

Nesse sentido, as grandes obras de engenharia oferecem caminhos para ler e entender melhor o planejamento urbano, assim como, as técnicas empregadas em determinadas áreas da cidade. A partir do recorte da zona leste da cidade de São Paulo surge a possibilidade de uma análise crítica da geografia urbana pela relação da ocupação espacial por intermédio das técnicas empregadas vistas nos transportes. Com este horizonte, é possível não só analisar uma parcela da cidade como também relacionar seus empreendimentos em um espectro político e sócio histórico da cidade e da região metropolitana.

Na realidade, toda técnica é história embutida. Através dos objetos, a técnica é história no momento de sua instalação e revela o encontro, em cada lugar, das condições históricas (econômicas, socioculturais, políticas, geográficas), que permitiram a chegada desses objetos e presidiram à sua operação. A técnica é tempo congelado e revela uma história (SANTOS, 2017, p.48).

A natureza tecnicizada afastou o homem de uma relação com o território, como aponta Santos (1998, p.19), pois ao se armar de novos instrumentos para dominar o mundo chegou a um grau de evolução e colocou o problema da dimensão espacial do homem em primeira ordem neste mundo de trabalho “cada vez menos local e cada vez mais universal”. Desse modo é preciso traçar um campo de análise vendo o conjunto de técnicas, presentes e passadas na conformação do território, através de um processo de desenvolvimento desigual e combinado (SANTOS, 2017, p.36).

O entendimento é de que ao reunir as obras de engenharia de transportes de massa empregadas ao longo da história da zona leste seja possível observar, ainda que de forma ampla, como se deram os eixos de desenvolvimento e ocupação dessa área da cidade. Junto a este aspecto a função dos planejadores tem destaque, pois são eles que irão procurar os espaços urbanos onde as firmas irão tirar o melhor proveito da localidade. Santos (2009b) indica que a atuação desses agentes será através das desigualdades de valor entre frações do espaço. A diferença entre a deseconomia urbana e a economia em um mesmo território cria um círculo de necessidades que acaba por alargar o tamanho das cidades. Isto torna a cidade mais seletiva e privativa.

Como se sabe, a zona leste foi fortemente influenciada pelo aumento demográfico e, o excesso de liquidez dos anos 70 absorvido pelos países na periferia do capitalismo, permitiu a absorção dos excedentes monetários da época pela regulação do território conformado por grandes projetos urbanos. Em um cenário social absorvido por uma dinâmica com vistas à produção perpétua de excedentes, como suscita Harvey (2011, p.137), a produção das condições para urbanização acontecer é permanente, pois esta é capaz de absorver excedentes de capital e crescimento da população

O ambiente construído que constitui um vasto campo de meios coletivos de produção e consumo absorve enormes quantidades de capital tanto na construção quanto na manutenção. A urbanização é uma forma de absorver o excedente de capital. Mas os projetos desse tipo não podem ser mobilizados sem reunir um enorme poder financeiro. E o capital investido nesses projetos deve estar preparado para esperar por retornos a longo prazo. Isso implica ou o envolvimento do Estado ou um sistema financeiro robusto o suficiente para reunir o capital e implementá-lo com os efeitos desejados a longo prazo e esperar pacientemente pelo retorno. Isso tem significado geralmente inovações radicais no nexo Estado-finanças (HARVEY, 2011, p.75-76).

A cidade vista como vetor central da urbanização em que a todo momento se cria e se recria infraestruturas acaba por oferecer a base necessária para que grandes obras de engenharia se instalem. Em uma abordagem empírica sabe-se que a zona leste guarda elementos suficientes para o estudo das obras de transportes como fator estruturante: estrada de ferro, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), Metrô, terminais de ônibus, avenidas, rodovias, pontes, operações urbanas etc. Dessa forma, iremos procurar traçar inicialmente como se deu a formação dessa porção do território da cidade com uma leitura baseada nos transportes.

## **2. EVOLUÇÃO URBANA E OCUPAÇÃO DA ZONA LESTE**

De acordo com Reis Filho (2004, p.85), até pelo menos 1810, baseado na “Planta da cidade de São Paulo” feita pelo engenheiro militar Rufino José Felizardo e Costa, a principal saída para leste de São Paulo era Estrada da Penha que “percorria o eixo da atual Avenida Rangel Pestana, levando à Penha, a São Miguel, a Mogi das Cruzes e daí ao Vale do Paraíba e ao Rio de Janeiro”. Já primeira ponte de acesso à Várzea do Carmo foi construída sobre o rio Tamanduateí e data de 1806-1807. Soma-se à Ponte do Carmo as pontes do Meio e do Brás (REIS FILHO, 2004, p.87 apud FREITAS, 1978). Ainda havia outro importante caminho com direção ao Vale do Paraíba, pela Estrada do Oratório conhecido como caminho da Mooca.

Com estas informações iniciais podemos observar que a expansão efetiva da cidade rumo ao leste começou com as obras de aterramento da Várzea do Carmo que permitiram transpor o leito do Rio Tamanduateí e conectar o centro aos bairros a leste alcançando também o “Caminho da Penha”. Segundo Langenbuch (1971), sobre os arredores paulistanos em meados do Século XIX, o Brás não passava de um bairro ainda em desenvolvimento embrionário, separado da cidade pela várzea do Tamanduateí. Do mesmo modo, referente aos bairros ocupados por imigrantes, Brás, Mooca e Belenzinho, Andrade (1991, p. 97) comprehende que “as terras baixas sobre as quais se ergueram esses bairros localizavam-se a leste da velha São Paulo colonial. Ao longo do século XIX, as terras além-Tamanduateí compunham-se o chamado cinturão de chácaras que envolvia o modesto núcleo urbano de São Paulo”. Nessa época, mesmo os bairros hoje muito próximos ao centro, como Bexiga, Santa Cecília, Bom Retiro e Canindé ainda estavam se desenvolvendo.

Conforme Zmitrowicz (1984, p. 14) mapas referentes a essa época mostram uma série de estradas secundárias que interligavam chácaras, sítios e fazendas dos arredores da cidade. Na parte leste, observa-se: Avenidas Conselheiro Carrão, Avenida Itaquera, Estrada Guaraúna, Avenida Sapopemba, Rua do Oratório, Ruas Belém, Silva Jardim, Siqueira Bueno, Estrada da Vila Ema, Estrada do Caguaçu.

Ao analisar a tese de Zmitrowicz (1984), entende-se que até 1860 as principais obras ligadas aos transportes com função estruturante dentro da zona leste cidade de São Paulo foram pontes e aterrados, assim como a estruturação de caminhos de conexão entre locais. Algumas dessas obras realizadas na época, como aponta o autor, encontram correspondência com a estrutura atual da cidade existindo até os dias de hoje, porém muitas delas foram substituídas ou deixaram de existir conforme o principal objetivo de função. Na época, destaca-se:

- Caminho da Penha - Hoje: Avenidas Rangel Pestana - Celso Garcia - Estrada Velha da Penha;
- Locais absorvidos pelo parque Dom Pedro II:
  - aterrado do Carmo (travessia da várzea do Tamanduateí executada 1781-1810);
  - ponte do Carmo (travessia do Rio Tamanduateí);
  - ponte do Meio (travessia do braço do Tamanduateí);
  - ponte do Ferrão (travessia de braço do Rio Tamanduateí)
  - ponte do Fonseca – travessia Tamanduateí – absorvido pelo Parque Dom Pedro II;
- Ponte do Tatuapé – travessia do córrego Tatuapé – substituída;
- Ponte do Aricanduva – travessia do córrego Aricanduva – substituída;
- Caminho de Guarulhos – ligação com a Penha – Hoje: Rua Gabriela Mistral | Av. Guarulhos;
- Ponte de Guarulhos - (travessia do rio Tietê) substituída por nova ponte;
- Caminho de Mogi – ligação Penha - Mogi das Cruzes. (Ligaçāo com o Rio de Janeiro (1725) pelo Vale do Paraíba. - Avenida Amador Bueno da Veiga – Estrada de Mogi das Cruzes – Avenida Imperador, Estrada do Lajeado - Estrada Velha de Mogi das Cruzes);
- Caminho de São Miguel – Ligação caminho de Mogi – São Miguel, prolongada até Itaquaquecetuba – Hoje: Avenidas Amador Bueno da Veiga e São Miguel;
- Caminho da Mooca - Ligação para caminhos: Sapopemba e Oratório | Hoje: Rua da Mooca.

É possível observar que a área entendida hoje como zona leste, no referido período (até 1860), servia como meio de passagem para outras localidades ou tinha povoamentos isolados nos limites em que as obras chegavam, a maioria até a região da Penha e de ligação com Guarulhos. Dessa maneira, no século XIX formavam-se os primeiros bairros propriamente urbanos do lado leste, ao redor do centro, sendo Brás e Mooca. As primeiras datações são de construções como sedes de sítios e fazendas ainda no século XVII com a Casa do Sítio Tatuapé<sup>8</sup> (construída entre 1668 e 1698), hoje integrante do Museu da Cidade, e a Casa do Sítio do Capão<sup>9</sup>, que pertenceu ao Regente Feijó (primeiras informações: 1698).

---

<sup>8</sup> São Paulo -Casa do Sítio Tatuapé. Disponível em:<<http://www.ipatrimonio.org/?p=108#/map=38329&loc=-23.53339599999998,-46.582302,17>>. Acesso em: 05/08/2019

<sup>9</sup> São Paulo-Sede do Sítio do Capão. Disponível em: <<http://www.ipatrimonio.org/?p=122#/map=38329&loc=-23.55876499999987,46.56290799999986,17>>. Acesso em: 05/08/2019

O cenário de povoamento insípido começa a ser modificado em 1875 com a inauguração da ligação da Companhia da Estrada de Ferro do Norte, de São Paulo até Mogi das Cruzes, com:

a estação inicial construída contígua à Estação do Brás da São Paulo Railway. Posteriormente foi prolongada até Taubaté (1876) e Cachoeira (1877), onde se entroncou com a E.F.D. Pedro II, já propriedade estatal que ali chegou em 1875. Foi essa ferrovia a partir de então denominada Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro. Com a abertura dessa conexão, desapareceu em 1883 a navegação a vapor do Rio Paraíba, ligando-se a economia do Vale do Paraíba à cidade de São Paulo (ZMITROWICZ, 1984, p.32).

Assim, segundo Zmitrowicz (1984) o período entre 1860 e 1890 foi marcado pelos sistemas ferroviários. Destaca-se nesse recorte, com base no autor, as obras no setor de transportes na região leste:

- São Paulo Railway (S.P.R):

- Estação Brás (Estrada da Penha / ligação com Penha e São Paulo) reforço da importância de eixos viários existentes;
- E.F. do Norte (Ligação Mogi das Cruzes – São Paulo (1875) – RFFSA – Linha de subúrbio).  
Hoje - Diretriz da Radial Leste e Linha Leste do Metrô:

- Estação do Norte – Conexão com a S.P.R – Desenvolvimento do Brás;
- Estação Penha – Ligação com a Penha através de ramal ferroviário – Rua Cel. Rodovalho;
- Estação Itaquera;
- Estação Lajeado (Estrada do Lajeado) – Ligação com Lajeado (Guaianases) – Desenvolvimento de povoações a partir das estações ferroviárias com reforço de ligações viárias secundárias.

A construção da Estação Brás da estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro era apontado como um edifício de grande porte e linhas neoclássicas. Era denominada estação do Norte, nome substituído em meados do século XX por estação Roosevelt. Em 1896, a Estrada de Ferro do Norte foi incorporada pela Estrada de Ferro Central do Brasil, pela qual passou a conectar a capital paulista e fluminense. A denominação Central do Brasil passou a ser a mais

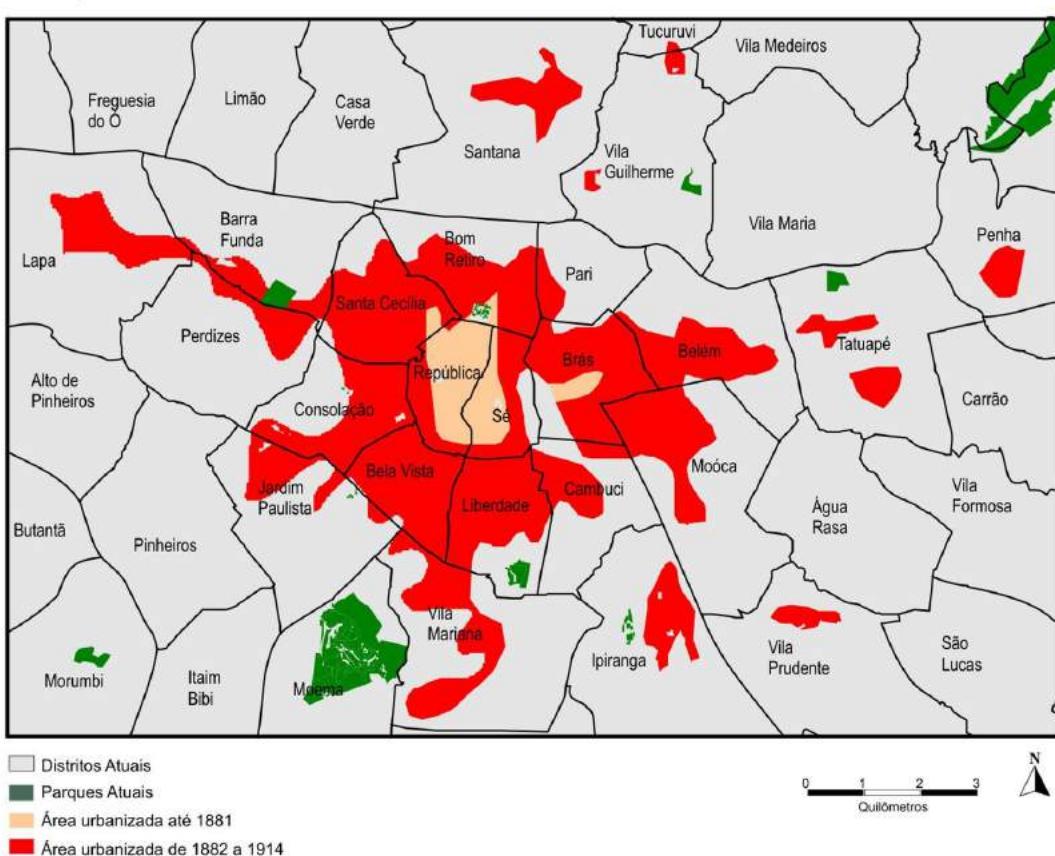
utilizada para denominar a linha férrea, com o seu caminho paulista chamado de Ramal São Paulo.

Nesse tempo, no lado leste multiplicavam-se os bairros operários, com as vilas Hipódromo, Gomes Cardim, Bernardino de Campos e mais para o sul o bairro do Ipiranga e Vila Prudente, fundada pelos irmãos Falchi (REIS FILHO, 2004, p.172 apud HOMEM, 1980; REIS, 1994). O eixo sudeste passa a se desenvolver pela Vila Prudente por meio do conjunto de vilas criadas pelos irmãos Falchi para os operários de suas fábricas. Na oportunidade a estação da Mooca da São Paulo Railway é inaugurada em 1898 e são estruturadas as vias urbanas Rua Bresser de ligação Mooca-Pari.

**Mapa 1 - Área Urbanizada de 1882 a 1914**

### Área Urbanizada

1882/1914



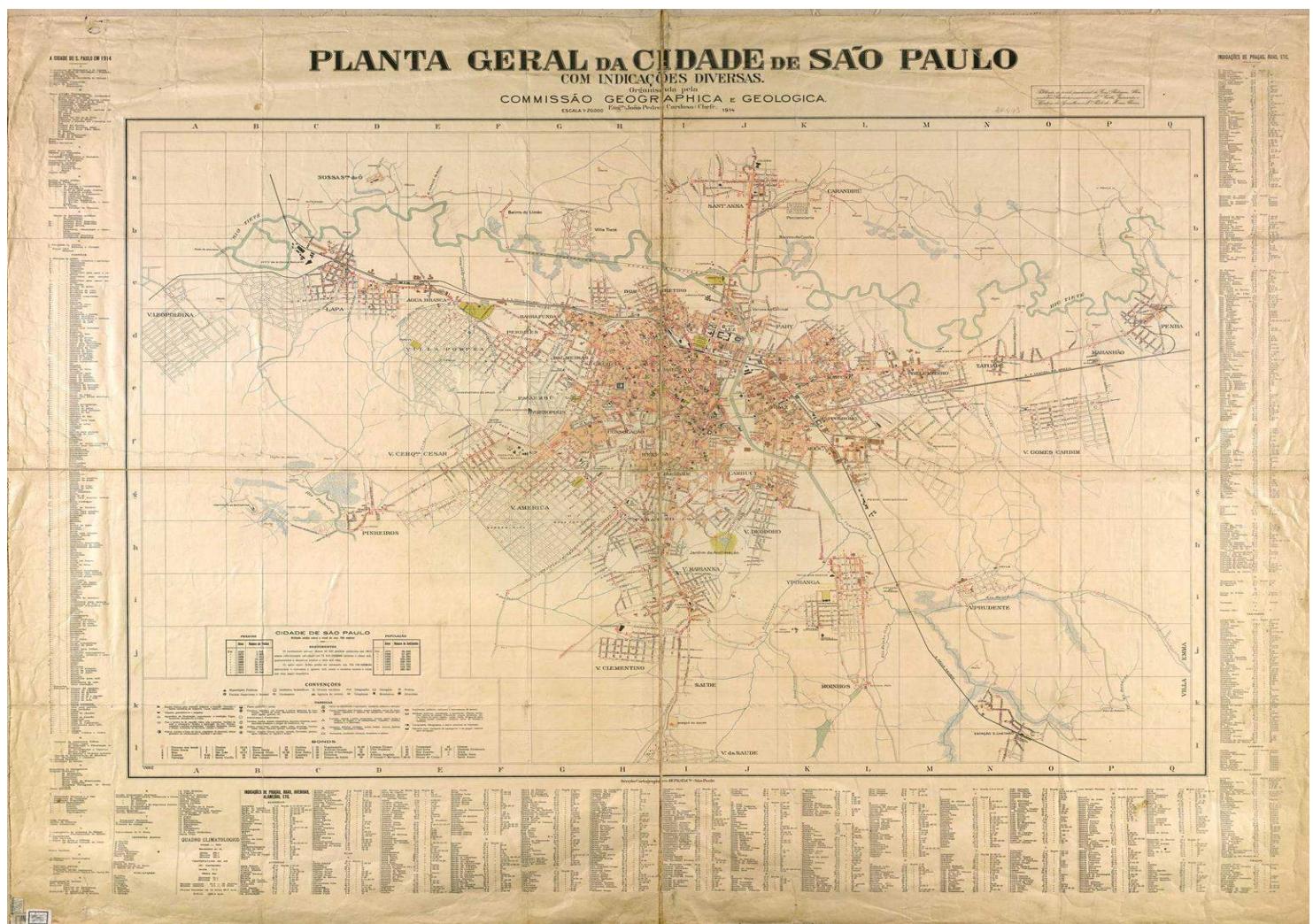
Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa.  
Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.  
Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/Dipro

Fonte: Emplasa. Adaptação: Sempla/Dipro, 2002/2003.

Como podemos observar no Mapa 1<sup>10</sup> a área urbanizada até 1881 corresponde somente a área central da cidade entre Sé e República e um pequeno trecho do Brás já fruto dos avanços de transposição do Tamanduateí. Em um segundo momento, sobre a área urbanizada de 1882 até 1914 é possível observar o espalhamento da área urbanizada em torno do centro da cidade. Na região leste, a mancha de urbanização é promovida pelas vilas operárias (Vila Prudente, Belém, Mooca) intimamente ligadas às linhas férreas e suas paradas, como também os povoados na Penha e dos loteamentos do Tatuapé (Vila Gomes Cardim).

O desenvolvimento da cidade até então, em especial da zona leste, pode ser visto também na Planta geral da cidade de São Paulo, com indicações diversas, de 1914.

**Mapa 2 – Planta Geral da Cidade de São Paulo - 1914**

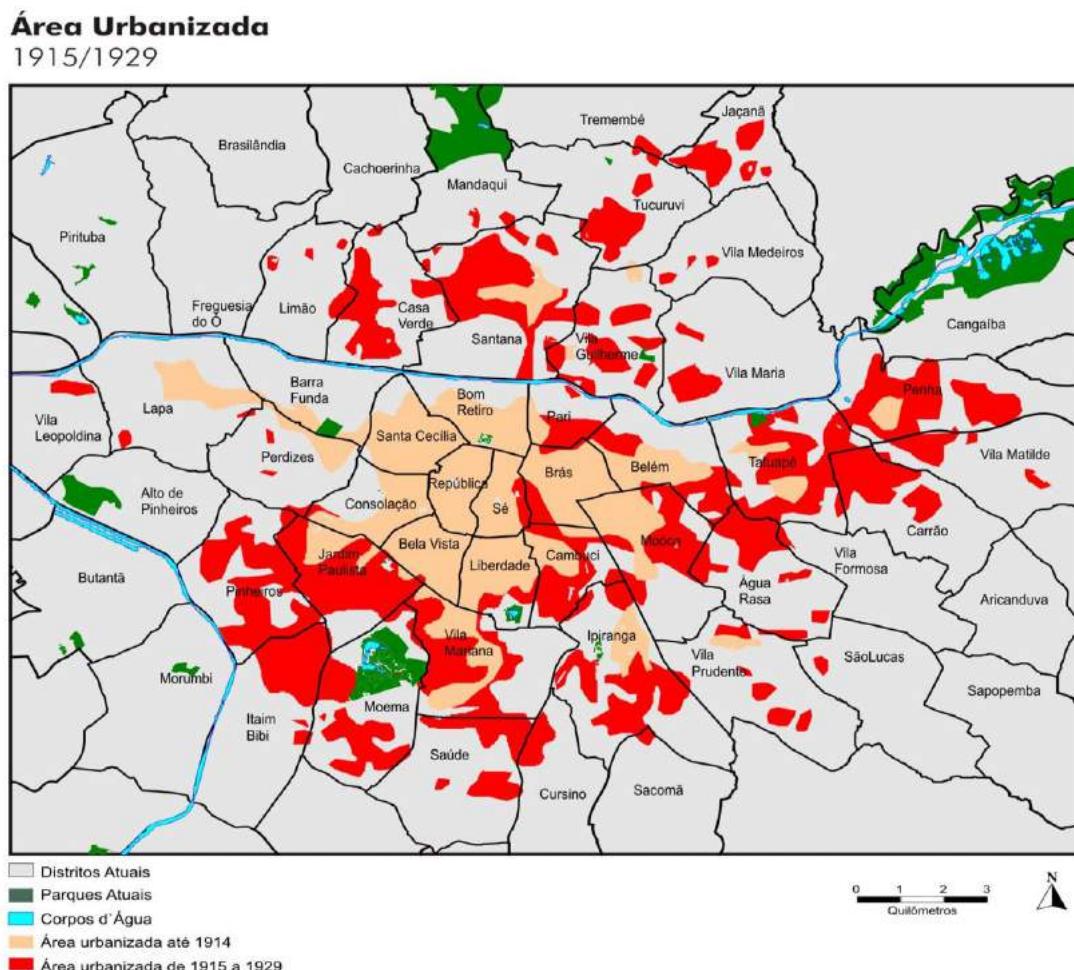


Mapa: COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA (SP). Planta geral da cidade de São Paulo com indicações diversas/Escala 1:20.000, 1914.

<sup>10</sup>Todos os mapas encontram-se também em anexo para melhor visualização.

Com algumas décadas do estabelecimento ferroviário, as paradas (estações) tiveram o seu entorno como foco de atração e desenvolvimento local. Este processo se deu ao mesmo tempo em outras regiões da cidade munidas de trilhos, em direção norte e oeste, como se pode ver no Mapa 3. A consolidação desses núcleos serviu para que povoados mais distantes da linha fossem alvo do avanço de outros meios de transportes posteriormente.

**Mapa 3 - Área Urbanizada de 1915 a 1929**



Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa. Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.  
Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento - Sempla/Dipro

Fonte: Emplasa. Adaptação: Sempla/Dipro, 2002/2003.

Nas décadas subsequentes (1920-1950), houve um período de reestruturação viária interna com dedicação a projetos viários regionais como a “estrada São Paulo-Rio de Janeiro, locada, no seu trecho inicial, a uma distância de 1 a 3 km ao norte do antigo caminho de tropas (conhecida como “Estrada Velha de Mogi”) chegava em 1922 a Jacareí, passando por São Miguel, Suzano e Mogi das Cruzes” (ZMITROWICZ, 1984, p.96-97).

Na década de 30, Langenbuch (1971, p.157) assinala que foi desenvolvido um sistema de ônibus para conectar bairros aos núcleos formados pela ferrovia. Na zona leste, este serviço acontecia ligando, principalmente, Penha-Guarulhos, Penha-São Miguel, Penha-Vila Matilde.

A circulação rodoviária participa do desenvolvimento suburbano, sobretudo como meio de transporte supletivo e complementador de percursos. Sua ação como instrumento de desenvolvimento suburbano se restringe às áreas mais próximas à cidade, onde possibilita o surgimento de um novo tipo genético de subúrbio: o subúrbio-loteamento que não se fixa no lugar atingido pelo ônibus; é este, que – com a versatilidade característica da circulação rodoviária – se dirige ao loteamento, implantado em escala local em função de injunções do comércio imobiliário. Ao subúrbio-loteamento se contrapõe o subúrbio estação, formado em torno das estações ferroviárias, sucessor nos casos mais expressivos de povoados-estações. Os subúrbios-estação encerram uma maior centralidade do que os subúrbios-loteamento, onde o equipamento comercial e de serviços apresenta certa tendência dispersiva (LANGENBUCH, 1971, p.177).

Ao se ter contato com os conceitos do autor, nos deparamos com definições que a própria nomenclatura ajuda no entendimento, como: subúrbio-loteamento, povoados-estações, subúrbios-estação, entre outros que veremos. Conforme Langenbuch (1971), a ferrovia foi uma das responsáveis pela suburbanização residencial da cidade. Em 1930, a “Central do Brasil” dispunha de 8 trens entre São Paulo e Mogi. Isto fez com o que se chama de “povoado-estação” passasse à escala de subúrbios, sendo entendido como “subúrbio-estação”. Também é definido o conceito de subúrbio-ônibus para o caso dos locais que se desenvolvem a partir da estrada servida por alguma linha de ônibus, ao contrário do subúrbio-loteamento que atrai o serviço de ônibus como fruto do desenvolvimento. Consoante o Mapa Sara-Brasil (1930), Langenbuch (1971, p.136) expõe a ocupação dos loteamentos leste:

Entre a Penha e São Miguel aparecem vários loteamentos entre eles Vila Mesquita, Vila Londrina, Jardim Piratininga, Vila Rui Barbosa, Jardim Matarazzo. No domínio da Central do Brasil (“linha tronco<sup>11</sup>”, a variante ainda não havia sido construída) destaca-se, na porção mais próxima à cidade, o grupo de loteamentos Vila Aricanduva, Vila Matilde, prolongados a Sudeste pelas “vilas” Eutália, Dalila e Talarico. Mais a Leste, ao longo da Central, figura Vila Ré, Vila Santa Tereza. Adiante os “povoados-estação” de Itaquera e Lajeado se veem estendidos por expressivo loteamento. Entre ambos surgiram os loteamentos de Vila Progresso e Parada Quinze. No quadrante Sudeste do município aparecem Vila Nova Manchester, Vila Carrão, Vila Regente Feijó, Vila Formosa, Vila Mafalda, Vila Santa Clara.

---

<sup>11</sup> Neste trabalho a linha tronco referida é o Ramal São Paulo denominada por muitos autores aqui utilizados dessa maneira. Salienta-se a necessidade de não confundir com a Linha do Centro da Central do Brasil, essa sim, com destino a Minas Gerais, sendo mais usualmente utilizada pela Estrada de Ferro Central do Brasil como linha tronco.

Em sua tese de concurso com o título “Subúrbios Orientais de São Paulo”, Aroldo de Azevedo (1945) localiza e define as funções das áreas suburbanas, à época, de São Paulo, com foco na região leste. Descreve o quadro natural da área estudada como fortemente influenciado pela bacia do Tietê e enquanto antiga via de passagem. Ao falar sobre a Penha e sua “vilas satélites” o autor questiona: é um bairro afastado ou um subúrbio da Paulicéia? Sobre Itaquera, a define como área rural ocupada por colônias. De São Miguel expõe as indústrias da região e ainda traz um capítulo sobre Itaquaquecetuba e Poá, no qual define como extremos orientais da região suburbana.

O autor atribui o crescimento da cidade nos 25 anos anteriores a 1945 à criação do parque industrial paulistano e ao loteamento de grandes propriedades, situadas na área suburbana, de que decorreu o aparecimento de vilas residenciais (AZEVEDO, 1945, p.28). Na área estudada, pertencente a zona leste, observou a função residencial, agrícola e industrial - menos expressiva para o conjunto, embora bem representada na região da Penha e de São Miguel (AZEVEDO, 1945, p.167- 168).

Em suas conclusões aponta que as áreas suburbanas de São Paulo têm-se alterado com o tempo, ampliando-se no sentido E-O, devido à presença do vale do Tietê, e sendo mais restritas no sentido N-S, em virtude dos obstáculos oferecidos pelo relevo cristalino. Os subúrbios orientais, dessa maneira, estariam se expandindo por essa porção da bacia do tietê servida pelos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil e pela rodovia São Paulo-Rio de Janeiro. As vias de comunicação, portanto, teriam papel fundamental à localização e fundação dos núcleos suburbanos orientais supracitados.

Foi dessa forma que no domínio da Central do Brasil ocorreu uma grande suburbanização residencial. Na “Linha-tronco” conhecem um notável crescimento os subúrbios Itaquera, Guaianases (Lajeado) e surgiram Cidade Patriarca, ligada estação Patriarca (1948) e Cidade A.E. Carvalho, junto à estação Engenheiro Artur Alvim. Esta última, explica Langenbuch (1971), apesar de datar de 1921, até a década de 40 não tinha atraído povoamento. Ambos os núcleos são considerados subúrbios-estação para o autor, assim como Itaquera e Guaianases, e logo foram “absorvidos/anexados” pela malha urbana da cidade. Como exemplo de subúrbio-ônibus desenvolvido na região é citada a Cidade Líder.

Desde o desenvolvimento ferroviário, ao longo de sua malha, a participação industrial sempre foi marcante, inclusive com o desenvolvimento de verdadeiros subúrbios industriais.

Exemplo pode ser visto com o desenvolvimento nos arredores da Variante Poá (variante como bifurcação da linha-tronco ou ramal) junto à Estrada de Ferro Central.

Ao longo da “Variante Poá” surgiu novo subúrbio industrial, que repetiria as principais feições assumidas anteriormente por São Miguel (hoje São Miguel Paulista). Trata-se de Comendador Ermelino (hoje Ermelino Matarazzo), surgido em torno da estação homônima. Foi instalada ali a fábrica “Celosul” no início da década de 1940, à semelhança da “Nitro-Química” de São Miguel, foi implantada ao norte da ferrovia, entre a estação e o rio Tietê, enquanto que ao sul da mesma se construiu pequena vila operária. Entre a mencionada estação Comendador Ermelino e a de Engenheiro Goulart, foi instalada mais recentemente a fábrica de garrafas “Cisper” (LANGENBUCH, 1971, p.181).

Com o passar dos anos as estradas ganharam importância para o desenvolvimento suburbano e, pouco a pouco, passaram a desempenhar o papel em relação às indústrias que antes era desempenhado pelas ferrovias. Isto aconteceu, como explica Langenbuch (1971, p.213), pois “os subúrbios estação mais industrializados já em 1950 haviam conhecido expansão tal, a ponto de provocar uma carência de espaços amplos e baratos para novas implantações industriais”.

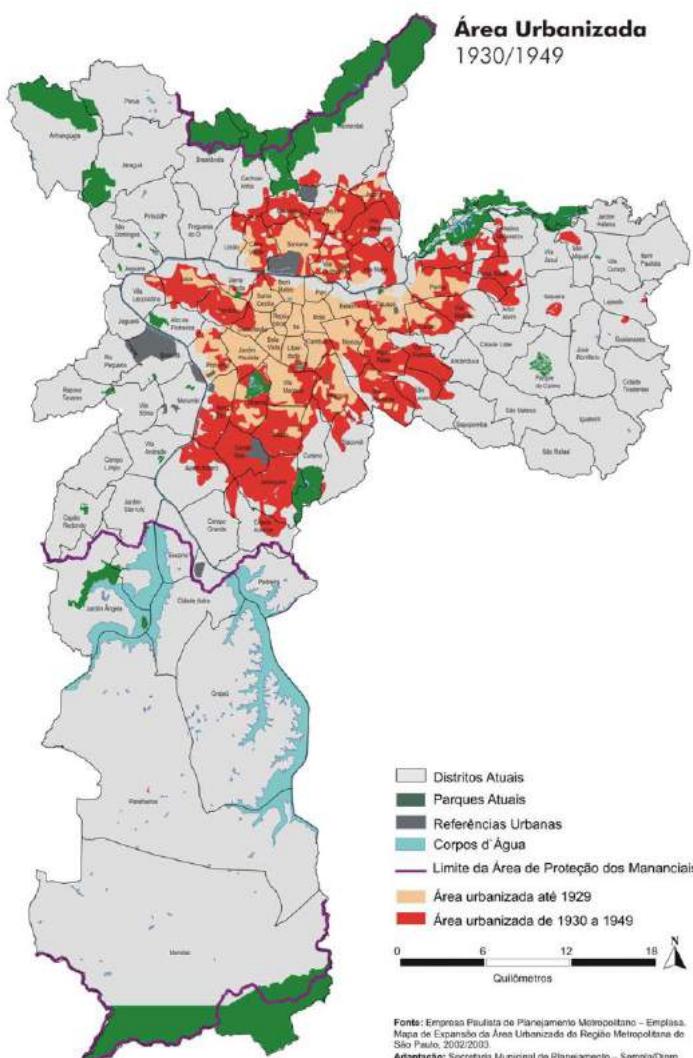
No entanto, o funcionamento dessas estradas teve como eixo uma escala muito mais regional do que local, pela falta de acessos laterais. A Penha, na década, se consolidou como subcentro na zona leste entre os distritos de escala suburbana. “Dos 586 ônibus que atingem o distrito a partir de São Paulo, 150 tem seu ponto inicial na Penha, enquanto todos os demais por ela passam” (LANGENBUCH, 1971, p.321).

Depois da 2º Guerra Mundial o governo federal construiu a Rodovia Presidente Dutra, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro em substituição a rodovia São Paulo-Rio de Janeiro.

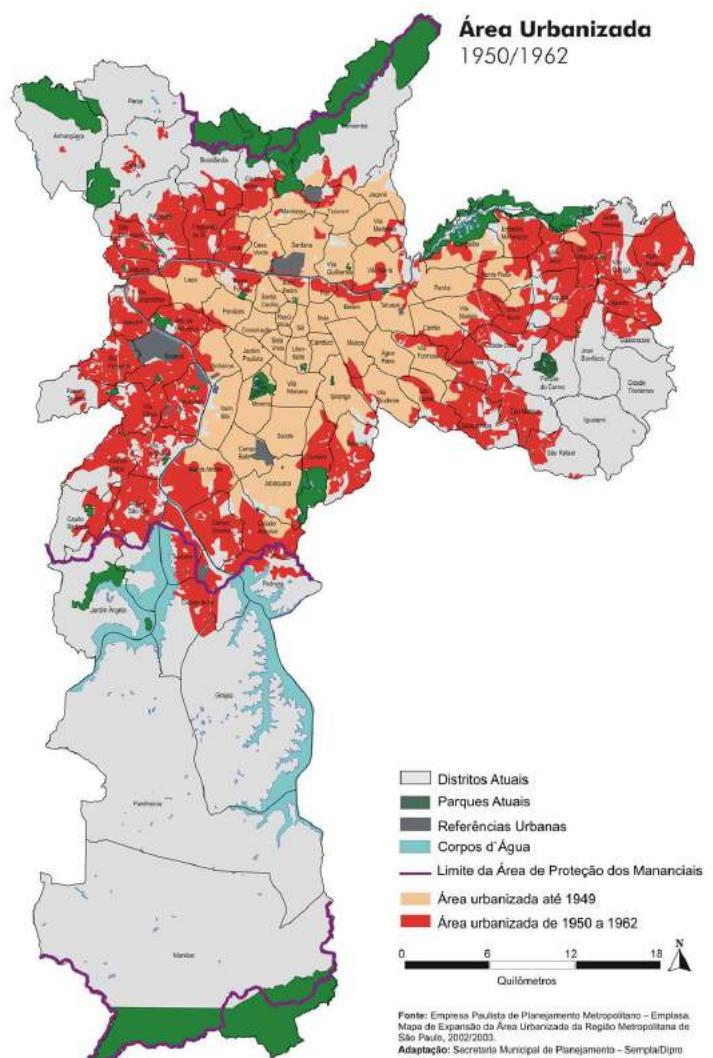
A Via Dutra, inaugurada em 1951, completaria o quadro das autoestradas que iriam mudar a configuração dos eixos estruturadores da expansão paulistana no início da segunda metade do século. Construída pelo Departamento Nacional de Estruturas de Rodagem, com autonomia financeira desde 1945, foi implantada do seu trecho inicial em região diversa da percorrida pelas antigas São Paulo-Mogi e São Paulo-São Miguel, e a reativou a cidade de Guarulhos, anteriormente servida pela Rua Gabriela Mistral e pela Estrada de Ferro Cantareira, fomentando o desenvolvimento de alguns loteamentos na margem norte do Tietê, a leste da Ponte Grande (ZMITROWICZ, 1984, p.181).

A partir do Mapa 4 que mostra as áreas urbanizadas de 1930 a 1949 vemos a expansão do eixo leste com foco de irradiação na Penha a nordeste em direção a Guarulhos e região metropolitana e de irradiação sudeste pela Mooca e Vila Prudente em direção à região do ABC. É também possível visualizar a urbanização de antigos povoamentos em Itaquera, São Miguel e Guaianases. O grande salto da mancha urbana pode ser comparado ao Mapa 5 (ao lado) que traz a área urbanizada de 1950 a 1962. Os povoamentos citados são alcançados pela malha intraurbana que as engloba pelo período relatado em que as estradas e rodovias ganham grande importância. O direcionamento dos investimentos para o setor é realizado ao mesmo tempo que o transporte de automóveis e ônibus começa a se popularizar.

**Mapa 4 - Área Urbanizada de 1930 a 1949**



**Mapa 5 - Área Urbanizada de 1950 a 1962**



Fonte: Emplasa. Adaptação: Sempla/Dipro, 2002/2003.

Com base nos mapas vemos que os subúrbios orientais relatados por Azevedo (1945) ganham corpo como “integrantes da cidade” deixando o viés de orientação rural. Isto pode ser notado com o adensamento da importância da Penha que, por sinal, era o entroncamento da Variante Poá que foi determinante para o crescimento do eixo nordeste encampado por São Miguel, seguido por Ermelino Matarazzo, Itaim Paulista entre outros.

Os trilhos da Variante atraíram indústrias e a área também teve o incremento da construção da Rodovia Dutra, onde a zona leste faz divisa com Guarulhos. A soma dos novos trilhos com a rodovia e as indústrias na década de 50 foi marcante para a urbanização dessa área da região leste da cidade. Situação que como pode ser melhor visualizada com a expansão urbana vista nos mapas 4 e 5. É importante destacar que este processo de crescimento ocorreu em outras zonas da cidade ao mesmo tempo, por processos similares ou de outra natureza, mas o entendimento geral é que a partir dessa década ocorre a acentuação do que Rolnik e Klintowitz (2011) chamaram de “projeto rodoviarista das classes médias paulistanas”.

Segundo Nobre<sup>12</sup> (2010, apud ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011) o ônibus ganha espaço neste aspecto não só pelos incentivos para os modais automotivos. Outro fator preponderante foi a quebra de monopólio da Cia. Anglo Canadense Light, que comandava os bondes na cidade, e iniciou o declínio do sistema que encerrou as atividades em 1968: “Em 1942, as linhas de bonde tinham encolhido 41 km, seus carros aumentado apenas 20 unidades desde 1920 e sua participação caído para 63% das viagens em modo coletivo, enquanto a participação do ônibus nas viagens em modo coletivo passou de 16% para 37%”.

Os ônibus eram operados com regulamentação desde os anos 50 pela CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos) e também, conforme Vasconcellos<sup>13</sup> (1999, p.158-9 apud ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011), “por 66 empresas privadas de ônibus, mediante contratos de concessão de trinta anos”.

Rolnik e Klintowitz (2011) apontam que a reestruturação viária permitiu o suporte físico para expansão imobiliária e também para a abertura de loteamentos populares na periferia, sendo o ônibus “adequado a uma expansão dispersa e de baixa densidade”.

---

<sup>12</sup> NOBRE, E. A. C. **Ampliação da Marginal do Tietê: demanda real ou rodoviarismo requerido?** *AU. Arquitetura e Urbanismo*, v.191, p.58-63, 2010.

<sup>13</sup> VASCONCELLOS, E. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo.** São Paulo: Annablume, 1999.

A contínua expansão da cidade de São Paulo teve seguimento nos anos 60 com as denominadas “super-rodovias”, entre elas a Trabalhadores na zona leste. Também foi época do esquema radiocêntrico intraurbano no plano de avenidas do prefeito Prestes Maia que em sua porção leste deu início à Radial Leste (REIS FILHO, 2004).

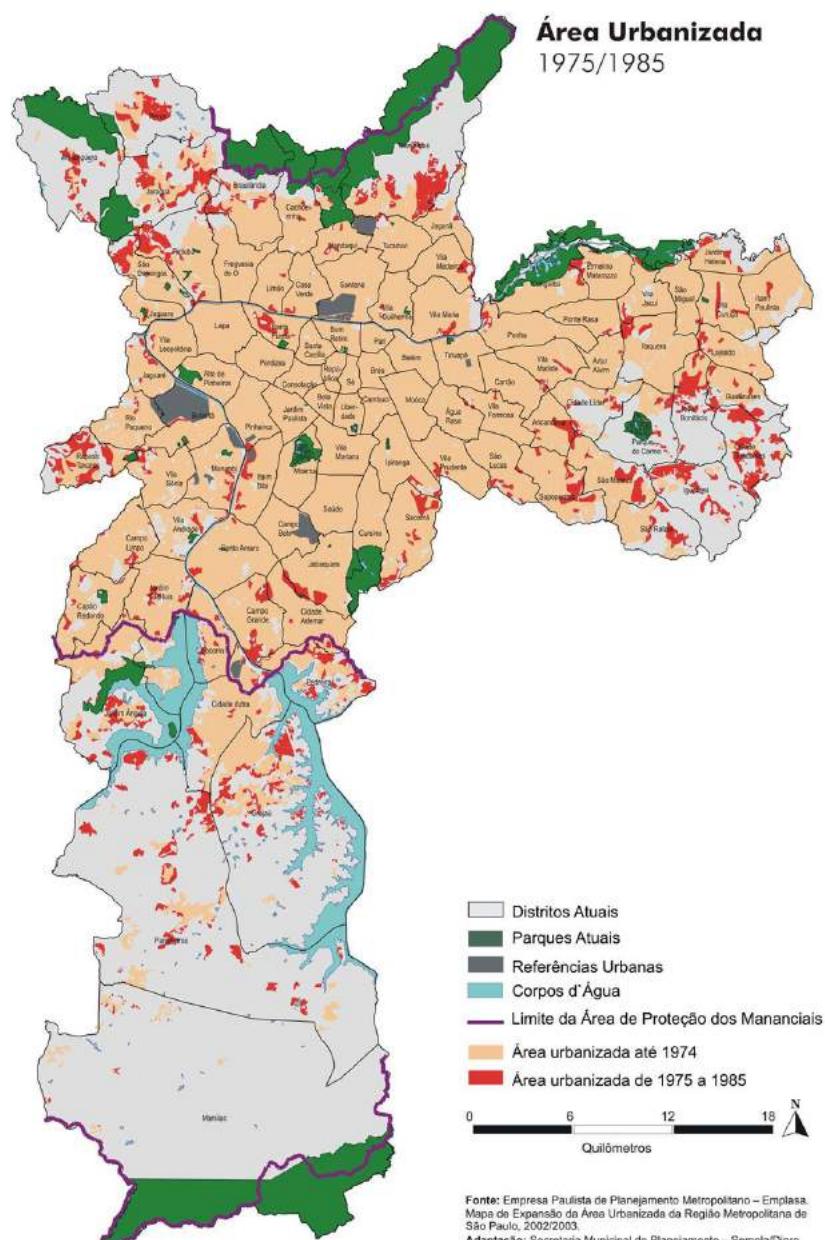
De acordo com a Pesquisa Origem e Destino (OD) de 1967 “os ônibus eram responsáveis por 59% de todos os deslocamentos na cidade e por 93% dos deslocamentos em transporte público”, Rolnik e Klintowitz (2011).

Para Zmitrowicz (1984, p.151), o período 1950-1980 foi de ênfase rodoviária, mas que disputou com o início de implementação das obras do Metrô – na zona leste as inaugurações das estações ganharam volume a partir da década de 80. Data do período a execução do projeto da Avenida Radial Leste, assim como outras de grande importância para toda a cidade:

Em 1960, o “Plano Diretor” do Departamento de Urbanismo apresenta um sistema de vias expressas destinado a interligar, “as autovias e as rodovias importantes que atingem a Capital” e a estabelecer “comunicações diametais atravessando livremente a área central urbana”. Trata-se de um sistema rádio-concêntrico, em que as avenidas diametais Santos-Dumont, 9 de julho, 23 de maio, Cruzeiro do Sul e Avenida do Estado, conectadas entre si e à Radial Leste pelo “Túnel Central”, chegariam a um Anel Viário, já deslocado em relação aos projetos anteriores em função do avanço da cidade.

A Radial Leste conectou-se por uma perimetral (hoje Elevado Presidente João Goulart) à região Oeste, conhecida como ligação Leste-Oeste, com a Avenida Francisco Matarazzo. Nessas décadas estão também as continuações das marginais, entre elas a Tietê com o estabelecimento do “Parque Ecológico do Rio Tietê” e aumento da capacidade de transporte da Via Dutra, o que dinamizou ainda mais a região nordeste da cidade. Também são do período as obras da Avenida Salim Farah Maluf com ligações arteriais entre a Marginal do Tietê e bairros da zona leste e da Avenida Tiquatira – trecho do pequeno anel rodoviário ligação para a zona leste (ponte sobre o Rio Tietê). Com base no Mapa 6, que mostra as novas áreas urbanizadas de 1975 e 1985, podemos acompanhar como os distritos do extremo leste e sudeste tiveram grande avanço de ocupação. Isto se mostrará constante nas próximas décadas pela disponibilidade de vazios urbanos e pelo crescimento do entorno dos conjuntos habitacionais instalados, com evidência em Cidade Tiradentes e José Bonifácio.

**Mapa 6- Área Urbanizada de 1975 a 1985**



Fonte: Emplasa. Adaptação: Sempla/Dipro, 2002/2003.

Para termos dimensão geral das obras de transportes instaladas na zona leste da cidade de São Paulo foram selecionadas as referências indicadas nos textos e na cronologia que faz parte dos três volumes do livro *Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: Grandes obras e urbanização* de Reis Filho (2010). Somente no terceiro tomo as obras na zona leste aparecem em volume significativo. O Volume III, que abrange as obras entre 1930-2000, lista as seguintes obras de transporte na zona leste que foram observadas para este trabalho:

## Volume III | 1930-2000

1933 - Inaugurada, pela Estrada de Ferro Central do Brasil, a variante de Poá, que percorria a várzea do Tietê, passando por São Miguel Paulista;

1937 – É retomado o projeto de retificação do rio Tietê, na área da capital, para sua efetiva implantação;

1947 - Preparados os projetos para execução do trecho paulista da via Dutra;

1965 - Iniciadas as obras de construção do viaduto Pires do Rio, localizado na Avenida Radial Leste sobre a Avenida Salim Farah Maluf. Executado pela Secretaria de Vias Públicas Municipal, foi concluído em abril de 1966. Sua extensão é de 48 metros, largura de 28 metros, possui três vãos, sendo o maior de 17,5 metros;

1966 - Iniciadas as obras de construção da ponte Aricanduva, localizada na avenida de mesmo nome, sobre o rio Tietê. Executada pela Secretaria de Vias Públicas Municipal, foi concluída em novembro de 1969. Sua extensão é de 193 metros, largura de 36 metros, possui quatro vãos, sendo o maior de 67,8 metros;

1969 -

- Iniciadas as obras de construção do Viaduto Bresser, localizado na rua de mesmo nome, sobre a Avenida Alcântara Machado. Sua extensão é de 860 metros, possui 31 vãos, o maior de 45 m;

- Iniciadas as obras de construção do viaduto Conselheiro Carrão. Extensão de 416 metros, dezesseis vãos, sendo o maior de 32,5 metros;

- Iniciadas as obras de construção da Ponte Tatuapé, localizada no prolongamento da Avenida Salim Farah Maluf sobre o rio Tietê. Executada pela Secretaria de Vias Públicas Municipal, foi concluída em junho de 1975. Sua extensão é de 629 metros, largura de 27 metros, possui onze vãos, sendo o maior de 57 metros;

- Iniciadas as obras de construção do viaduto Alcântara Machado, localizado na avenida do mesmo nome, sobre os trilhos da estrada de ferro. Executada pela Secretaria de Vias Públicas Municipal, foi concluído em agosto de 1974. Sua extensão é de 680 metros, largura de 32 metros, possui 25 vãos, sendo o maior de 28 metros;

1970 - Iniciada as obras de construção da ponte General Milton Tavares de Souza, localizada sobre o rio Tietê. Concluída em 1980 sua extensão é de 950 metros, largura de 119 metros, possui 26 vãos, sendo o maior de 75 metros (hoje chamada Ponte Domingos Franciulli Netto<sup>14</sup>);

1978 - Avenida Radial Leste alcançou quinze quilômetros de extensão;

1979 - Inicia-se a operação comercial do primeiro trecho da linha leste-oeste do metrô, da estação Sé à estação Brás;

1980 -

- Iniciada a construção da rodovia dos Trabalhadores;

- Inauguradas as estações Pedro II e Bresser do metrô;

1981 - Inaugurados os estacionamentos para os automóveis da estação Tatuapé do metrô;

1987 - Inaugurado estacionamento do pátio de manobras Itaquera da linha leste-oeste do Metrô;

1994 - Em julho é entregue ao tráfego a rodovia Carvalho Pinto. Com 70,18 quilômetros de extensão, é conectada por terras às rodovias Ayrton Senna, D. Pedro I e rodovia dos Trabalhadores e vai a Taubaté, no vale do Paraíba;

1996 - Entregue ao tráfego a Avenida Nova Trabalhadores, com canalização de parte do Córrego Jacu. A obra inclui a construção de três viadutos sobre as linhas da CPTM.

Esta listagem de obras mostra a gradativa acentuação de grandes obras de transporte após a década de 30 na zona leste. Esse avanço da infraestrutura pelos meios de transportes mostra como a zona leste conhecida por Aroldo de Azevedo, vista como suburbana/rural, ganhou um novo ritmo ao longo das décadas com um rápido avanço demográfico seguido de um processo de periferização, como veremos.

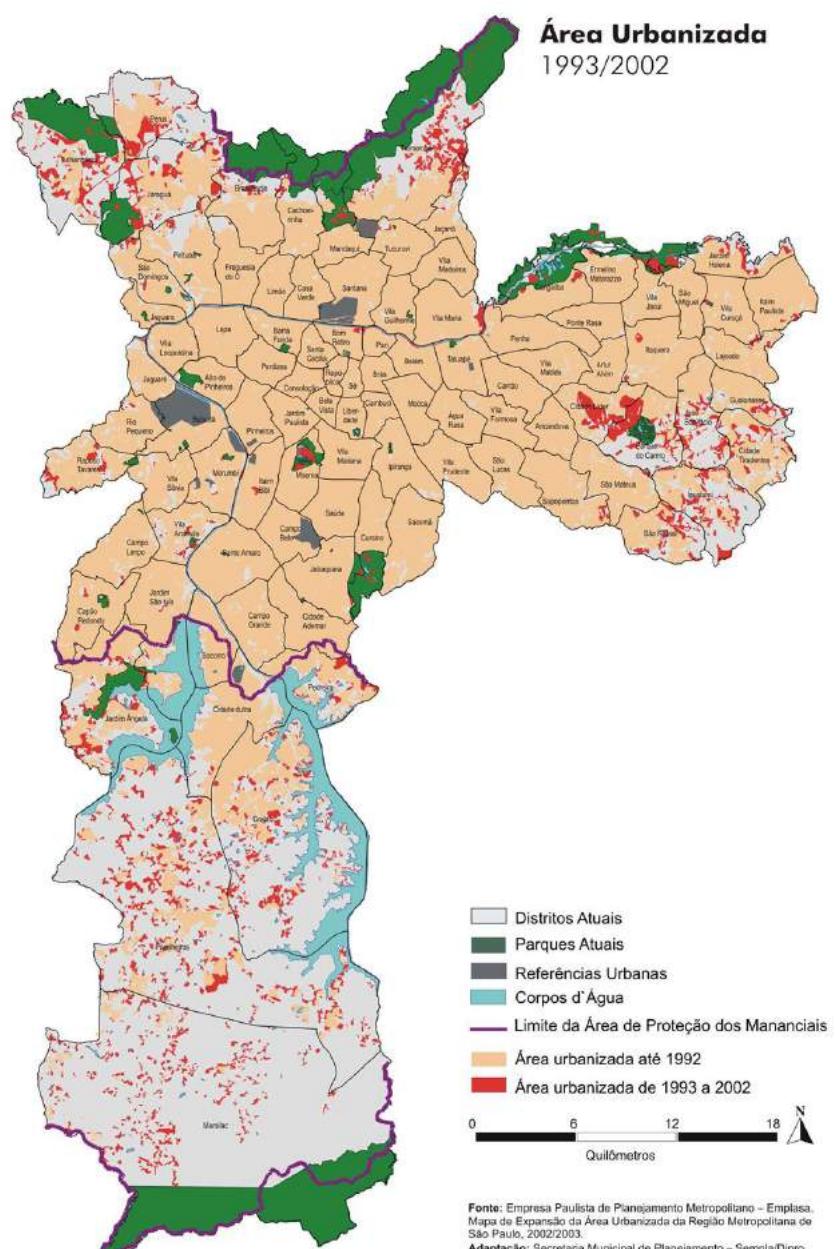
A chegada das obras do Metrô de SP sentido zona leste cruzou uma região já urbanizada para atender à demanda populacional crescente combinada com os futuros conjuntos habitacionais (em Artur Alvim e José Bonifácio) que seriam construídos nos terrenos ainda livres. Assim, a área urbanizada foi alargada e as novas fronteiras de ocupação passaram a se localizar nos distritos de José Bonifácio, Cidade Tiradentes, Iguatemi, São Rafael e Parque do Carmo, dos anos 80 em diante.

---

<sup>14</sup> A ponte teve seu nome alterado em 2012 por projeto de lei, pois fazia homenagem a general ligado diretamente ao período da ditadura militar.

No Mapa 7 podemos ver que as áreas desses distritos apresentaram ocupação e adensamento recente, em comparação com outras áreas da zona leste. Diferente das outras localidades, o acesso ao extremo leste feito pela porção sudeste do território teve apenas as avenidas e corredores de ônibus como principal meio de acesso. Estações da CPTM ou a Estação Corinthians-Itaquera do Metrô, que margeiam ao norte os distritos, são utilizadas como ponto de ligação para moradores de áreas mais distantes atingirem uma via mais rápida de transporte, após utilizarem algum outro modal de transporte sob pneus.

**Mapa 7 - Área Urbanizada de 1993 a 2002**



Fonte: Emplasa. Adaptação: Sempla/Dipro, 2002/2003.

Os distritos supracitados concentram vastas áreas de moradias populares e também conjuntos habitacionais, como o de Santa Etelvina em Cidade Tiradentes, construídos pouco mais tarde aos projetos da Cohab em Artur Alvim e José Bonifácio. Somente na segunda década do século XXI a área com trajeto sudeste começando na Vila Prudente recebeu projetos do Metrô de São Paulo. No caso, a nova linha do Metrô é a Linha 15-Prata (monotrilho) que até o presente momento chega a São Mateus e indica-se, entre idas e vindas, que seu projeto inicial de atender também Iguatemi e Cidade Tiradentes<sup>15</sup>, no extremo leste, será realizado. Trataremos do assunto em outro capítulo, como também o projeto de expansão da Linha 2-Verde continuado a partir de Vila Prudente rumo à Penha e, talvez, Guarulhos.

---

<sup>15</sup> G1: Doria promete estender Linha 15-Prata do monotrilho até a Cidade Tiradentes e entregar estação em 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/12/16/doria-promete-estender-linha-15-prata-do-monotrilho-ate-a-cidade-tiradentes-e-entregar-estacao-em-2022.ghtml>>.

### **3. ZONA LESTE: PROCESSO COMBINADO TRANSPORTE, MORADIA, PERIFERIZAÇÃO**

O crescimento populacional da cidade de São Paulo no século XX se deu rapidamente. Assim como toda a cidade, a zona leste também passou por este processo e com ele a questão da mobilidade e da moradia ganham mais relevância. Kowarick (1980) explica que até os anos 30 as empresas resolveram em parte o problema de moradia da mão de obra através da construção de “vilas operárias”, geralmente contíguas às fábricas, cujas residências eram alugadas ou vendidas aos operários. O cenário do Brás, Mooca, Belém de então, onde a vida girava em torno dos “apitos das fábricas de tecido”, caracterizava-se pela concentração das moradias operárias na proximidade dos locais de trabalho. Com a valorização do solo e o excedente da força de trabalho:

[...] as empresas transferem assim o custo da moradia (aquisição, aluguel, conservação do imóvel) conjuntamente com os gastos com transportes para o próprio trabalhador e os relacionados aos serviços de infraestrutura urbana quando existentes, para o Estado. Desse momento em diante as “vilas operárias” tendem a desaparecer e a questão da moradia passa a ser resolvida pelas relações econômicas no mercado imobiliário” A partir de então surge no cenário urbano o que passou a ser designado de ‘periferia’ [...] (KOWARICK 1980, p.31)

As fábricas instaladas ao longo da estrada de ferro, pela centralidade que criavam e como modo de facilitar o transporte de mercadorias, também centralizam em si a população com as vilas próximas as suas dependências. Este cenário se modifica ao longo das décadas com a expansão do modal viário que facilitou o transporte de ônibus e criou o cenário para que os trabalhadores não necessitassem morar próximo ao trabalho. Para os donos de fábricas foi uma oportunidade de não ter mais que investir em moradias para funcionários. Para os trabalhadores criou-se um custo a mais de transporte e moradia, buscada em localidades no limite até onde o transporte público alcançava para o menor custo de habitação.

**Foto 1** – Vista interna da Estação Brás da CPTM



A histórica estação Brás representa um nó de interligação de múltiplos destinos. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 2** – Visão para o centro da cidade de São Paulo da plataforma da estação Brás do Metro



A proximidade com o centro é uma das marcas do Brás. Da plataforma do Metrô se observa ao fundo a abóbada da Catedral da Sé. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

Os anos 50, a ênfase rodoviária e o início da popularização dos automóveis particulares fez com que diversas avenidas e rodovias fossem abertas ou estruturadas em diversas partes da cidade. Em conformidade com a publicação *Premissas para um Plano de Mobilidade*, da ANTP e SPTrans (2012, p.12), a remodelação do sistema viário pelo Plano de Avenidas Prestes Maia, com execução a partir do final dos anos 30 e continuado nas décadas seguintes, fez com que, desde então, se consolidasse em São Paulo “o padrão periférico de expansão apoiado no tripé loteamentos irregulares, autoconstrução e transporte por ônibus”.

O documento também corrobora com a visão que a ênfase rodoviária foi responsável pela “paralisação dos investimentos em ferrovias, pela priorização dos investimentos em obras de arte especiais (pontes, viadutos e túneis) e alargamento de vias para a ampliação da capacidade viária e melhoria da fluidez do trânsito”. Nessa linha, é feita a crítica de que “a ascensão do automóvel, como ponta de lança da industrialização brasileira, pareceu sempre nada ter custado aos cofres do Estado”, pois o modelo era trabalhado de tal maneira que “as isenções para as montadoras, os recursos aplicados em rodovias e no sistema viário urbano não foram percebidos como investimento público para beneficiar o automóvel, mas sim como forma de progresso” (ANTP e SPTrans, 2012, p.52).

Com o alcance dos ônibus paulatinamente maior a periferia expandiu-se até um vertiginoso crescimento demográfico nos anos 60 e 70 e a construção de grandes conjuntos habitacionais em áreas distantes na zona leste nos anos 80: “amontoam-se populações em áreas longínquas, afastadas dos locais de trabalho, impondo-se distâncias de deslocamento cada vez maiores. Acentua-se o processo de criação de ‘cidades dormitório’, verdadeiros acampamentos desprovidos de infraestrutura” (KOWARICK, 1980, p.34).

Com os dados da Tabela 1 podemos ver como ao longo das décadas, a partir dos anos 50, se deu o crescimento da população da zona leste que pode ter correspondência, ou não, com movimentos históricos em consonância com as grandes obras realizadas nos períodos. A maioria dos distritos, apresentados conforme a prefeitura regional do qual fazem parte, demonstraram crescimento populacional constante ao longo das décadas. Apenas alguns distritos a partir da década de 80 começam a mostrar diminuição, como Vila Formosa, Carrão, São Lucas, Vila Prudente, Penha e Vila Matilde. Estas localidades, a maioria originadas de povoamentos antigos, já no censo de 2010 voltaram a ter crescimento. Por outro lado, os distritos concentrados na subprefeitura da Mooca, também de urbanização antiga e próximos

ao centro da cidade, apresentam taxas negativas anteriormente. O Brás, desde os anos 50, Belém e Pari desde os anos 60, e os demais Água Rasa, Mooca e Tatuapé depois dos anos 80. No entanto, é notável a volta do crescimento nestes distritos com base no último recenseamento, assim como em outros locais, muito provavelmente pela gentrificação que esses locais passam com a transformação de antigos galpões industriais em moradias comercializadas com o apelo de serem próximas ao centro da cidade e ao Metrô.

**Foto 3** – Vista Estação Brás Face Norte



Da plataforma de embarque da estação Brás do Metrô, ao norte vemos novos prédios e outros sendo construídos próximos à estação e ao lado de uma das entradas da estação Brás da CPTM. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**TABELA 1 - População nos anos de levantamento censitário, Município de São Paulo, Subprefeituras e Distritos da Zona Leste 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010<sup>16</sup>**

Unidades Territoriais	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
<b>MSP</b>	<b>2 151 313</b>	<b>3 667 899</b>	<b>5 924 615</b>	<b>8 493 226</b>	<b>9 646 185</b>	<b>10 434 252</b>	<b>11.253.503</b>
<b>Aricanduva/Formosa/Carrão</b>	<b>112 431</b>	<b>194 578</b>	<b>265 533</b>	<b>298 116</b>	<b>281 788</b>	<b>266 838</b>	<b>267.702</b>
Aricanduva	32 318	58 076	81 577	92 790	96 512	94 813	89.622
Carrão	34 556	62 098	87 228	99 218	87 336	78 175	83.281
Vila Formosa	45 557	74 404	96 727	106 108	97 940	93 850	94.799
<b>Cidade Tiradentes</b>	<b>599</b>	<b>1 418</b>	<b>4 296</b>	<b>8 603</b>	<b>96 281</b>	<b>190 657</b>	<b>211.501</b>
Cidade Tiradentes	599	1 418	4 296	8 603	96 281	190 657	211.501
<b>Ermelino Matarazzo</b>	<b>19 040</b>	<b>67 160</b>	<b>112 031</b>	<b>177 307</b>	<b>198 311</b>	<b>204 951</b>	<b>207.509</b>
Ermelino Matarazzo	10 835	38 218	50 872	80 513	95 609	106 838	113.615
Ponte Rasa	8 205	28 942	61 159	96 794	102 702	98 113	93.894
<b>Guianases</b>	<b>6 704</b>	<b>17 290</b>	<b>59 749</b>	<b>119 835</b>	<b>194 180</b>	<b>256 319</b>	<b>268.508</b>
Guianases	3 510	8 311	25 177	50 417	81 373	98 546	103.996
Lajeado	3 195	8 979	34 572	69 418	112 807	157 773	164.512
<b>Itaim Paulista</b>	<b>12 722</b>	<b>32 599</b>	<b>102 779</b>	<b>202 710</b>	<b>287 569</b>	<b>359 215</b>	<b>373.127</b>
Itaim Paulista	6 077	16 865	55 112	107 259	163 269	212 733	224.074
Vila Curuçá	6 644	15 734	47 666	95 451	124 300	146 482	149.053
<b>Itaquera</b>	<b>15 246</b>	<b>36 965</b>	<b>129 314</b>	<b>256 383</b>	<b>431 191</b>	<b>489 502</b>	<b>523.848</b>
Cidade Líder	7 254	15 064	38 420	70 508	97 370	116 841	126.597
Itaquera	5 070	15 245	63 070	126 727	175 366	201 512	204.871
José Bonifácio	1 188	2 706	11 313	24 049	103 712	107 082	124.122
Parque do Carmo	1 733	3 949	16 511	35 099	54 743	64 067	68.258
<b>Mooca</b>	<b>262 890</b>	<b>334 692</b>	<b>384 800</b>	<b>409 374</b>	<b>353 470</b>	<b>308 161</b>	<b>343.980</b>
Água Rasa	38 959	66 763	96 187	112 609	95 099	85 896	84.963
Belém	56 722	62 881	60 031	57 195	49 697	39 622	45.057
Brás	55 097	48 875	41 006	38 630	33 536	25 158	29.265
Moóca	46 679	61 973	74 386	84 583	71 999	63 280	75.724
Pari	31 312	33 706	29 914	26 968	21 299	14 824	17.299
Tatuapé	34 122	60 493	83 277	89 389	81 840	79 381	91.672
<b>Penha</b>	<b>105 015</b>	<b>206 463</b>	<b>336 279</b>	<b>462 666</b>	<b>475 630</b>	<b>475 879</b>	<b>474.659</b>
Artur Alvim	16 549	35 396	68 637	107 130	118 531	111 210	105.269
Cangaíba	13 495	34 742	65 638	97 792	115 070	137 442	136.623
Penha	55 507	96 315	127 642	140 213	133 006	124 292	127.820
Vila Matilde	19 464	40 010	74 363	117 530	109 023	102 935	104.947
<b>São Mateus</b>	<b>29 586</b>	<b>57 823</b>	<b>134 416</b>	<b>221 459</b>	<b>300 446</b>	<b>381 718</b>	<b>426.794</b>
Iguatemi	1 695	3 882	15 620	32 595	59 820	101 780	127.662
São Mateus	25 106	47 833	86 045	118 421	150 764	154 850	155.140
São Rafael	2 785	6 107	32 751	70 443	89 862	125 088	143.992
<b>São Miguel</b>	<b>12 064</b>	<b>40 456</b>	<b>138 085</b>	<b>260 942</b>	<b>322 581</b>	<b>378 438</b>	<b>369.496</b>
Jardim Helena	3 841	13 542	48 255	91 079	118 381	139 106	135.043
São Miguel	4 008	12 052	49 859	100 182	102 964	97 373	92.081
Vila Jacuí	4 214	14 862	39 971	69 681	101 236	141 959	142.372
<b>Vila Prudente/Sapopemba</b>	<b>96 579</b>	<b>179 689</b>	<b>322 393</b>	<b>460 196</b>	<b>523 950</b>	<b>523 676</b>	<b>531.113</b>
São Lucas	29 536	62 557	113 504	156 430	152 036	139 333	142.347
Sapopemba	20 806	44 326	107 192	178 989	257 617	282 239	284.524
Vila Prudente	46 237	72 806	101 697	124 777	114 297	102 104	104.242

Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano / SMDU - Departamento de Estatística e Produção de Informação / Dipro. **População nos anos de levantamento censitário, Município de São Paulo, Subprefeituras e Distritos Municipais 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.** Disponível em: <[http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/tabelas/pop\\_dist.php](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_dist.php)> Acesso em: 06/01/2020.

<sup>16</sup> Recorte dos distritos da zona leste feito pelo autor.

**Foto 4** – Vista Estação Brás Face Sul



Também da estação Brás, mas voltado para o lado sul, o mesmo processo acontece, com prédios recém-lançados. Galpões em primeiro plano podem ter o mesmo futuro. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 5** – Vista Estação Brás Face Sul em detalhe



Com a foto anterior em detalhe verifica-se a grande quantidade de novas torres em construção. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

Entre os anos 50 e 60, a maioria dos distritos duplicam (ou quase) a sua população, seja ela pequena ou grande para os padrões da época. Muitos tem crescimento ainda maior como os distritos das subprefeituras de São Miguel, Ermelino Matarazzo e Itaim Paulista.

Belém, Brás, Mooca, Penha, Vila Prudente e Vila Formosa destacam-se como os distritos mais populosos nos anos 50, sendo os três primeiros mais intimamente ligados ao centro antigo. Já na década seguinte estes três distritos têm a população diminuída, enquanto os três últimos ganham ainda mais habitantes e se tornam os distritos mais populosos, assim como outros distritos em seus entornos. A Penha no censo de 1960 registrou 96.315 habitantes.

Os anos 70, com algum tempo de consolidação da ênfase ao modal viário, consolida o grande aumento populacional de diversos distritos e aponta os novos eixos de crescimento. Os distritos a nordeste com influência das indústrias estabelecidas ao longo da Variante Poá e da Via Dutra tem considerável população: Ermelino Matarazzo, Jardim Helena, Cangaíba e São Miguel. Toda a região de Vila Prudente/Sapopemba e Aricanduva/Vila Formosa, assim como os distritos de Artur Alvim, Itaquera, Ponte Rasa, Vila Curuçá, Lajeado, São Mateus entre outros, apresentam grandes crescimentos acompanhados pelo atendimento das linhas de ônibus da CMTC que propiciaram aos moradores buscarem lugares mais baratos para viverem, como também foram atraídos com suas linhas para atender populações que demandavam maior mobilidade.

Nos anos 80 o crescimento constante foi mantido em Guaianases, Lajeado, Itaim Paulista, Vila Curuçá, Cidade Líder, Itaquera, Cangaíba, Vila Matilde, São Rafael, São Miguel São Lucas e Sapopemba. Nesse censo já é possível atribuir o aumento demográfico constado em Artur Alvim às primeiras entregas residenciais da Cohab no final dos anos setenta.

Os demais conjuntos habitacionais, tão presentes na zona leste, foram entregues ao longo da década de oitenta, como também a Linha 3-Vermelha do Metrô que atende a zona leste teve as suas estações inauguradas no período. Por isso os efeitos desses dois acontecimentos só aparecem no censo de 1991. Este censo registra quedas populacionais em diversos distritos, verificável de forma mais acentuada nos de ocupação mais antiga. Também é visto que os distritos ao longo da Linha 3-Vermelha do Metrô, com exceção de Artur Alvim e Itaquera, tiveram regressão no número de habitantes, o que pode estar relacionado com a valorização do solo e a especulação nestes lugares - além de remoções - que podem ter feito famílias procurarem lugares mais baratos para viverem. Artur Alvim e Itaquera, as duas últimas estações

da Linha 3-Vermelha, por serem “ponta dos trilhos” do Metrô e levarem aos conjuntos habitacionais, ou próximas a terminais de ônibus que completam o trajeto, permaneceram em crescimento. Nesse sentido, Guaianases, Lajeado, Itaim Paulista, Vila Curuça, Jardim Helena, Vila Jacuí, muitos deles também atendidos pelas linhas da CPTM, mantiveram crescente o número de residentes.

Chama a atenção nesta contagem populacional o crescimento visto no distrito de Sapopemba que de 178.989 habitantes passa para 257.617 habitantes. Este demasiado aumento deve-se a ocupações irregulares que também atingem os distritos próximos de São Mateus e São Rafael. Nesse último distrito fica a conhecida Gleba São Francisco que depois dos anos 90 foi alvo de diversas políticas habitacionais e, já no século XX, de um grande projeto de urbanização da área que levou diversos equipamentos urbanos para o distrito, mas que não resolveu o problema da moradia na área.

Já o distrito de José Bonifácio, entre 1980 e 1991, marca um aumento de 24.049 habitantes para 103.712 habitantes. O crescimento é devido ao registro da população que passou a residir nos conjuntos habitacionais conhecidos como Itaquera II. No entanto, o caso mais marcante de um crescimento exponencial é o de Cidade Tiradentes. Até o censo dos anos 80 a população registrada era de 8.603 habitantes que passaram para 96.281 habitantes no registro de 1991. A situação que propiciou isto foi a construção do conjunto habitacional Santa Etielvina no distrito de Cidade Tiradentes, reconhecidamente um dos maiores já realizados. E o ritmo de crescimento não parou. O censo de 2000 registrou o número de 190.657 e, em 2010, 211.501 habitantes. O aumento nas décadas subsequentes deve-se a consolidação das moradias e, consequentemente, atração de novos equipamentos, pessoas e aumento das famílias, mas, sobretudo, pelo que é atribuído como “cidade informal” fruto de ocupações em áreas nas bordas/lacunas dos conjuntos<sup>17</sup>. Nos censos registrados em 2000 e 2010 as taxas de crescimento tanto positivas quanto negativas ganham um ritmo mais lento na zona leste, o que fica mais claro visualizar pela Tabela 2<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Prefeitura SP: **Cidade Tiradentes: o bairro que mais parece uma cidade.** Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/cidade\\_tiradentes/historico/](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/cidade_tiradentes/historico/)>.

<sup>18</sup> Tanto a Tabela 1 quanto a 2 foram adaptadas somente com os dados referentes aos distritos da zona leste.

**TABELA 2 - Taxas de crescimento Município de São Paulo, Subprefeituras e Distritos da Zona Leste 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010<sup>19</sup>.**

Unidades Territoriais	Taxas de Crescimento					
	1950/1960	1960/1970	1970/1980	1980/1991	1991/2000	2000/2010
<b>MSP</b>	<b>5,48</b>	<b>4,91</b>	<b>3,67</b>	<b>1,16</b>	<b>0,88</b>	<b>0,76</b>
<b>Aricanduva/Formosa/Carrão</b>	<b>5,64</b>	<b>3,16</b>	<b>1,16</b>	<b>-0,51</b>	<b>-0,60</b>	<b>0,03</b>
Aricanduva	6,04	3,46	1,30	0,36	-0,20	-0,56
Carrão	6,04	3,46	1,30	-1,15	-1,22	0,63
Vila Formosa	5,03	2,66	0,93	-0,73	-0,47	0,10
<b>Cidade Tiradentes</b>	<b>9,00</b>	<b>11,72</b>	<b>7,19</b>	<b>24,55</b>	<b>7,89</b>	<b>1,04</b>
Cidade Tiradentes	9,00	11,72	7,19	24,55	7,89	1,04
<b>Ermelino Matarazzo</b>	<b>13,43</b>	<b>5,25</b>	<b>4,70</b>	<b>1,02</b>	<b>0,37</b>	<b>0,12</b>
Ermelino Matarazzo	13,43	2,90	4,70	1,57	1,24	0,62
Ponte Rasa	13,43	7,77	4,70	0,54	-0,51	-0,44
<b>Guaianases</b>	<b>9,94</b>	<b>13,20</b>	<b>7,21</b>	<b>4,49</b>	<b>3,13</b>	<b>0,47</b>
Guaianases	9,00	11,72	7,19	4,45	2,15	0,54
Lajeado	10,89	14,43	7,22	4,51	3,80	0,42
<b>Itaim Paulista</b>	<b>9,87</b>	<b>12,17</b>	<b>7,03</b>	<b>3,23</b>	<b>2,50</b>	<b>0,38</b>
Itaim Paulista	10,75	12,57	6,89	3,89	2,98	0,52
Vila Curuçá	9,00	11,72	7,19	2,43	1,84	0,17
<b>Itaquera</b>	<b>9,26</b>	<b>13,34</b>	<b>7,08</b>	<b>4,84</b>	<b>1,42</b>	<b>0,68</b>
Cidade Líder	7,58	9,82	6,26	2,98	2,05	0,81
Itaquera	11,64	15,26	7,23	3,00	1,56	0,17
José Bonifácio	8,58	15,38	7,83	14,21	0,36	1,49
Parque do Carmo	8,58	15,38	7,83	4,12	1,76	0,64
<b>Mooca</b>	<b>2,44</b>	<b>1,40</b>	<b>0,62</b>	<b>-1,33</b>	<b>-1,51</b>	<b>1,11</b>
Água Rasa	5,53	3,72	1,59	-1,52	-1,12	-0,11
Belém	1,04	-0,46	-0,48	-1,27	-2,49	1,29
Brás	-1,19	-1,74	-0,60	-1,28	-3,14	1,52
Moóca	2,87	1,84	1,29	-1,45	-1,42	1,81
Pari	0,74	-1,19	-1,03	-2,12	-3,95	1,56
Tatuapé	5,89	3,25	0,71	-0,80	-0,34	1,45
<b>Penha</b>	<b>6,99</b>	<b>5,00</b>	<b>3,24</b>	<b>0,25</b>	<b>0,01</b>	<b>-0,03</b>
Artur Alvim	7,90	6,85	4,55	0,92	-0,71	-0,55
Cangaíba	9,92	6,57	4,07	1,49	1,99	-0,06
Penha	5,67	2,86	0,94	-0,48	-0,75	0,28
Vila Matilde	7,47	6,39	4,68	-0,68	-0,64	0,19
<b>São Mateus</b>	<b>6,93</b>	<b>8,80</b>	<b>5,12</b>	<b>2,81</b>	<b>2,70</b>	<b>1,12</b>
Iguatemi	8,64	14,94	7,63	5,67	6,08	2,29
São Mateus	6,66	6,05	3,25	2,22	0,30	0,02
São Rafael	8,17	18,29	7,96	2,24	3,74	1,42
<b>São Miguel</b>	<b>12,86</b>	<b>13,06</b>	<b>6,57</b>	<b>1,95</b>	<b>1,79</b>	<b>-0,24</b>
Jardim Helena	13,43	13,55	6,56	2,41	1,81	-0,30
São Miguel	11,64	15,26	7,23	0,25	-0,62	-0,56
Vila Jacuí	13,43	10,40	5,72	3,45	3,83	0,03
<b>Vila Prudente/Sapopemba</b>	<b>6,41</b>	<b>6,02</b>	<b>3,62</b>	<b>1,19</b>	<b>-0,01</b>	<b>0,14</b>
São Lucas	7,79	6,14	3,26	-0,26	-0,96	0,21
Sapopemba	7,86	9,23	5,26	3,37	1,02	0,08
Vila Prudente	4,64	3,40	2,07	-0,79	-1,25	0,21

Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano / SMDU - Departamento de Estatística e Produção de Informação / Dipro. **Taxas de Crescimento Município de São Paulo, Subprefeituras e Distritos Municipais 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.** Disponível em: <[http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/tabelas/tx\\_cresc.php](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/tx_cresc.php)> Acesso em: 06/01/2020.

<sup>19</sup> Recorte dos distritos da zona leste feito pelo autor.

Pela Tabela 2 podemos verificar o ritmo de crescimento com base nas informações dos censos demográficos vistos na Tabela 1. Apesar de carregar a mesma interpretação exposta anteriormente os dados facilitam a enxergar o crescimento dos distritos. Como no caso destacamos a taxa de crescimento dos distritos sob égide Ermelino Matarazzo e São Miguel, respectivamente 13,43 e 12,86, entre os anos 50 e 60. De Guaianases (13,20), Itaim Paulista (12,17), Itaquera (13,34), e São Miguel (13,06), entre 60 e 70. Já entre as décadas de 70 e 80 os distritos não crescem na mesma proporção, com as maiores e relevantes taxas ficando em Itaquera (7,08), Guaianases (7,21), Itaim Paulista (7,03), e São Miguel (6,57).

Entre 80 e 91 o caso de Cidade Tiradentes, como mencionado, ganha maior relevância. O distrito que sempre demonstrou taxas de crescimentos altas, mas que até os anos oitenta tinha população rarefeita em comparação aos demais, apresentou uma taxa de crescimento de 24,55. Entre o censo de 91 e 2000 as taxas de crescimento permaneceram baixas ou negativas, com exceção de Cidade Tiradentes que diferentes dos demais distritos ainda mostrou crescimento bem acima da média, 7,89.

No período seguinte, entre 2000 e 2010, o que chama a atenção é a volta do crescimento dos distritos que compõem a prefeitura regional Mooca. Como já referido, a tendência ao afastamento das pessoas desses locais foi revertido com políticas públicas e a especulação imobiliária na região que - sem dúvida – deve apontar crescimento ainda maior no próximo censo pela quantidade de novos lançamentos de edifícios, com destaque para o distrito do Brás e os novos empreendimentos lançados muito próximo às estações de Metrô ao seu entorno. Aliás, o distrito dos anos 50 até o censo de 2010 foi de segundo mais populoso na zona leste à época para o segundo menos populoso nos dias atuais. Com taxas de crescimento negativas desde a primeira marcação, a taxa só passa ser positiva no último período (2000-2010) quando marca 1,52.

**Foto 6** - Obra de novo condomínio vista de dentro da Estação Brás da CPTM



Placa com indicação de "obras avançadas" indica detalhes do novo empreendimento "colado" a uma das entradas da estação Brás da CPTM. Em primeiro plano um dos trens da Companhia. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 7** – Anúncio de novo empreendimento visto dentro da Estação Brás da CPTM



Outro anúncio imobiliário próximo a uma das entradas da estação Brás da CPTM/Metrô. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

Os dados demográficos ajudam a orientar como a distribuição dos habitantes se deu na zona leste pelos caminhos orientados pelo transporte, pela habitação e valor do solo, geralmente em um processo combinado de transporte-moradia.

Para Sposito (2000, p.56) a periferia surgiu como espécie de território livre onde apareciam bairros de luxo e também “bairros pobres (onde moravam mais assalariados e recém-emigrados do campo), unidades industriais maiores, depósitos”. Neste período houve avanços sobre as periferias por meio do abandono das formas de controle público sobre o espaço construído. “O Estado não elaborava mais planos [...]. Ele próprio passou a ser um especulador, vendendo muitos terrenos públicos para pagar suas dívidas. A classe dominante aproveitou para realizar seus investimentos imobiliários” (SPOSITO, 2000, p.56).

Nesse cenário em que a população se distribuía pela zona leste e com isso demandava mais infraestruturas urbanas surgem os grandes projetos habitacionais na região como modo de suprir demandas sociais ao mesmo tempo em que se regula o território e se cria condições para a implementação do capital monopolista nas cidades, que ganha vulto no Brasil na época da ditadura militar no Brasil.

O capital monopolista supõe, dentro e fora da cidade, a utilização de recursos maciços. De um lado, é preciso dotar as cidades de infraestruturas custosas, indispensáveis ao processo produtivo e à circulação interna dos agentes e produtos, de outro, para atingir o mercado nacional, é exigida uma rede de transportes que assegure a circulação externa. Esse processo é concomitante ao de centralização dos recursos públicos em mãos do governo federal que os utiliza em função de suas próprias opções. (SANTOS, 1993, p.102)

O caso dos conjuntos habitacionais da zona leste pode ser explicado com base nas ideias do professor Milton Santos (1993). Ele demonstra que a modernização da economia é paga pelo conjunto da classe trabalhadora e, com os recursos restantes, renova-se as infraestruturas urbanas, construindo assim moradias para as classes médias, com os programas voltados para as classes baixas realizados somente em uma fase posterior, nos anos 70.

Os conjuntos residenciais levantados com dinheiro público – mas por firmas privadas – para as classes médias baixas e os pobres se situam quase invariavelmente nas periferias urbanas, a pretexto dos preços mais acessíveis dos terrenos, levando, quando havia pressões, a extensões de serviços públicos como luz, água, às vezes esgotos, pavimentação e transportes, custeados, também, com os mesmos recursos. É desse modo que o BNH contribui para agravar a tendência ao espraiamento das cidades e para estimular a especulação imobiliária. (SANTOS, 1993, p.112)

Na zona leste, assim como em grande parte do território nacional, os grandes conjuntos habitacionais erguidos a partir da década de 70 foram construídos pela iniciativa privada fomentada por recursos do fundo administrado Sistema Financeiro da Habitação (SFH) por meio do Banco Nacional de Habitação (BNH) que repassava os recursos às Companhias estaduais de Habitação Popular, as Cohab's. Os projetos na zona leste da cidade de São Paulo foram realizados em São Miguel, Guaianases, Vila Prudente, Sapopemba, Itaim Paulista, sendo de forma pioneira as construções em Artur Alvim e José Bonifácio.

Conforme Damiani (1993), a construção de conjuntos habitacionais se configurava como um projeto estatal, pelo caráter de controle do espaço dos conjuntos e seu maior potencial de manipulação, sendo que os trabalhadores mais politizados, à época os bancários, não reivindicavam a construção de conjuntos, mas sim terem maiores facilidades em financiamentos individuais. A autora observa a genealogia dos conjuntos habitacionais semelhante à das vilas operárias - já citadas como pioneiras na zona leste - como campo de controle da vida do trabalhador fora da fábrica pelas unidades fabris donas dos imóveis.

A casa própria, feita artesanalmente, pela própria família, em lotes, a maioria, irregulares, essa periferia que saía do controle, iria ser contraposta a uma periferia, incorporada à cidade legalizada, sem ganhar, exatamente o direito à cidade. Mas seria a figura de uma periferia alvo do poder centralizado. Em princípio, uma vida segura, com água, asfalto, equipamentos sociais à disposição, em troca dessa ordem imposta [...] Começa com o discurso das cidades satélites como Carapicuíba, apenas ensaiado, no final dos anos 60, Realiza-se com as 'cidades dormitórios' na Zona Leste da capital, apontada como a única alternativa possível, quanto a grandes espaços vazios disponíveis. O primeiro grande projeto é Itaquera I [...] (DAMIANI, 1993, p.89-90)

O ex-diretor de planejamento da Cohab, Henri Cherkezian, atribui ao financiamento do BNH para a Cohab-SP o fato da companhia possuir grandes terrenos na zona leste e pelo "fato de haver uma série de projetos do estado, como o Metrô, e da prefeitura, como a canalização do Rio Aricanduva, a duplicação da avenida Itaquera, etc., em direção à Zona Leste" (DAMIANI, 1993, p.94). Apesar de o Metrô corresponder no final dos anos 80 a um grande avanço para a região como projeto integrado a ideia de construção dos conjuntos habitacionais em Artur Alvim e José Bonifácio (próxima a estação de mesmo nome da CPTM e da estação Itaquera do Metrô), logo ele se sobrecarregou e, segundo Damiani (1993), sozinho não garante

o transporte diário da massa de trabalhadores. Situação comentada em sua pesquisa por um militante metroviário que apontou que as estações já nasciam subdimensionadas.

Apesar de já “necer” problemática, a linha do Metrô na zona leste aparece como uma grande obra de infraestrutura que moldou as características da região. Como revela Costanzo (2018a), o projeto inicial da Linha 3-Vermelha que liga as regiões Leste – Oeste originalmente teria um trajeto entre os bairros de Casa Verde e Vila Maria, na zona norte. No relatório Novas Linhas (São Paulo, 1973)<sup>20</sup> da companhia, são justificadas as alterações no desenho da Linha 3-Vermelha. “A principal e primeira motivação, segundo o relatório, era de que as linhas fossem compridas e de maior capacidade para atender exigências de financiamento do governo federal, que recém-criara as regiões metropolitanas e guardava fundos para projetos metropolitanos” (COSTANZO, 2018a, p.289). Ainda, segundo a autora, aparecem como motivos adjacentes, “a alta densidade populacional, as péssimas condições do transporte público na área, a baixa renda da população, a baixa taxa de motorização e o alto uso de transporte público para deslocamentos” (COSTANZO, 2018a, p.289).

Ainda hoje, a continuidade das obras do Metrô (em outras regiões e em outras direções da zona leste) é alvo de polêmicas diversas, mas a relevância do seu trajeto para a cidade é responsável por mudar toda a dinâmica por onde passa. Reis Filho (2010 c, p.27) ressalta a grandiosidade de fazer parte do trajeto das linhas: “a obra de maior importância dentro da metrópole é certamente a do Metrô. Cada estação de Metrô é como um templo, como um monumento. De início, voltando-se para os bairros das classes médias; depois, estendendo-se para bairros populares da periferia”.

Silva Neto (1990) ao analisar a cidade de São Paulo por meio dos equipamentos urbanos que principiam processos de ocupação territorial categoriza que há extensores de expansão, ocupação e adensamento. Enquanto o primeiro alarga o tamanho da cidade pela expansão urbana promovida nos limites em que o equipamento é instalado, os extensores de ocupação e adensamento estruturaram e consolidaram, intencionalmente ou não, a cidade.

Com este prisma pode se atribuir que a estrada de ferro no sentido leste, ainda que seja anterior a expansão para a zona leste da cidade, serviu como alicerce inicial para o estabelecimento de povoados em suas paradas. Em um segundo momento, as vilas operárias e as indústrias também serviram como extensores de expansão. Dessa maneira, o crescimento da cidade de São Paulo não se deu sozinho sem referências e ocorreu de forma simultânea com o

---

<sup>20</sup> COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. Novas Linhas. São Paulo, 1973.

aumento das cidades ao seu entorno, situação que tornou o processo de metropolização responsável pela atual conformação urbana, conforme Silva Neto (1990). As mudanças econômicas e sociais ocorridas com esse processo originaram um “espraiamento da paisagem horizontal” da cidade pela realidade metropolitana.

As dimensões da metrópole implicam, necessariamente, o aumento da área urbanizada. Os serviços públicos urbanos, as ferrovias, a industrialização emergente e os loteamentos, basicamente, foram os equipamentos extensores cuja ação levou ao aumento da área ocupada pela cidade. E isso tanto do ponto de vista físico quanto ao que diz respeito à indução do processo de crescimento, daí designá-los extensores de expansão (SILVA NETO, 1990, p.136)

De acordo com Silva Neto (1990) os equipamentos extensores de expansão são resultados de políticas urbanas que combinam a ação do Estado e da economia privada. Assim carregam a estratégia de tornar permanentemente extensível a urbanização lindeira das cidades, particularmente das regiões metropolitanas. Para o autor, um extensor urbano a exemplo das “cidades-dormitório” (vinculadas a ideia de conjuntos habitacionais) direciona a expansão e crescimento da cidade e altera o valor do solo em decorrência das novas infraestruturas.

O mesmo raciocínio é aplicado quando se analisa a implantação de conjuntos habitacionais: a localização “periférica”, extensora, pode “dirigir” uma política de orientação dos vetores de expansão da cidade. Nos alinhamentos promocionais traçados nos planos para a cidade e Região Metropolitana, é frequente a implantação de grandes conjuntos que, de uma maneira geral, acontece com outros tipos de equipamentos extensores (SILVA NETO, 1990, p.174)

No entanto, ao pensar o Metrô da Linha 3-Vermelha e os conjuntos habitacionais dos anos 80 de forma combinada na zona leste – falaremos novamente disso no próximo capítulo – o sentido não foi o de expansão como parece inicialmente, mas sim o de ocupação de áreas livres e o de adensamento, visto que os distritos ao final da linha (onde se inserem os conjuntos) já podiam ser considerados com uma grande população. Não excedendo a malha urbana da zona leste, o Metrô em si não demonstrou, ao contrário da ferrovia, ser um eixo de expansão. Porém, a centralidade criada ao seu redor deve ser pensada de forma ampla, pois associada as suas estações foram construídos terminais urbanos que permitiram conectar regiões ainda mais distantes, reforçando a síntese metropolitana.

Por isso, o espaço ampliado pelo transporte gera áreas recém-urbanizadas e valoriza as de urbanização mais antiga: “a possibilidade permanente de estender-se, permite a reprodução do capital em todas as suas manifestações (imobiliário, fundiário, industrial, comercial, bancário, financeiro etc) através do aumento das áreas sob a geração intensa de mais-valia (excedente), no raio de ação direta da metrópole” (SILVA NETO, 1990, p.183).

Podemos analisar essa capacidade de reprodução do capital pelo urbano na zona leste com base na descrição de Ramalhoso (2013, p.129) que consegue exprimir quais outras infraestruturas ganharam relevo ou foram criadas justamente pela nova dinâmica trazida pela chegada de uma estação de Metrô.

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 Unicastelo. Em 1992, o Sesc (Serviço Social do Comércio) inaugurou uma unidade de 350 mil metros quadrados 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 1960, criou a unidade Itaquera da Faculdade Santa Marcelina. No ano 2000, o governo estadual abriu uma unidade do Poupatempo projetada por Paulo Mendes da Rocha e integrada à estação Corinthians-Itaquera. Sete anos depois, foi inaugurado o Shopping Metrô Itaquera, com duzentas lojas e oito salas de cinema, situado ao lado do Poupatempo e também conectado à estação.

Os conjuntos habitacionais e o Metrô são exemplos de grandes obras implantadas na zona leste da cidade de São Paulo que contribuíram sobremaneira para a constituição da região. Como aponta Santos e Silveira (2001, p.55) o uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas, entendidas também como “sistemas de engenharia” que constituem o meio técnico-científico-informacional e propiciam a renovação da materialidade no território.

Este é um dos motivos pelo qual se entende que uma leitura do urbano feita por meio da expansão dos transportes, em especial os de massa, aponta para como estas infraestruturas vistas enquanto fixos geográficos (a exemplo as estações de Metrô) geram e modificam os fluxos de seu alcance consoante a sua natureza, “que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio movimento” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.167).

O olhar para as presenças dos grandes fixos geográficos criados e dos fixos adjacentes elaborados por conta dos fluxos é uma das peças para se observar como é e foi pensada a zona

leste. Rolnik e Frúgoli Jr. (2001, p.57) expressam que a dinâmica da reestruturação urbana iniciada na virada do século na zona leste é dotada das seguintes características: “desconcentração e reconversão industrial, a inscrição territorial do comércio varejista moderno, verticalização de áreas periféricas”. Estas observações inscrevem como as antigas áreas industriais são ocupadas ainda hoje e como shoppings, supermercados, galpões etc., podem e devem fazer parte de um olhar geral sobre os grandes fixos comerciais presentes.

Com este panorama é possível questionar se a zona leste - a partir da totalidade da cidade e com base na sua expansão periférica - seria um espaço opaco por não acumular espaços com densidades técnicas e informacionais como outras regiões da cidade. E se por não acumular historicamente funções diretoras na cidade ser um espaço que obedece frente a outras localidades (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

## **4. METRÔ SP – O SEU ‘SENTIDO’ LESTE**

### **4.1 LINHA 3-VERMELHA: O METRÔ NA ZONA LESTE**

#### ***4.1.1 ANTECEDENTES ESTRUTURANTES***

Vimos que até 1860 a ocupação da porção leste do território da cidade se dava por chácaras e povoados desconexos do restante da cidade. Ao lançar um olhar para o histórico da ocupação geográfica da região leste de São Paulo com base na circulação, temos inicialmente o avanço do centro urbano que vence barreiras físicas para se conectar ao território leste que se desenvolvia pelo estabelecimento de bairros operários. Neste tempo o restante do território leste era visto como caminho para se alcançar outras localidades, entre elas o Rio de Janeiro.

O cenário se modifica a partir da construção das ferrovias e o estabelecimento de povoados no seu entorno dada pela centralidade que criaram. Mas não só povoados e, consequentemente, comércios se estabeleceram, como também indústrias, logo subúrbios industriais. Pierre Monbeig (1953) coloca que ao se estabelecer uma continuidade entre a “cidade” e o bairro do Brás foram atraídas fábricas pela vizinhança às linhas férreas. Assim, pra Monbeig (1953, p.53) “um simples subúrbio de artifícies e de chácaras; local de parada para os tropeiros chegados pelo caminho do Rio, sede de oficinas de carpintaria, de ferrarias, sapatarias, contando com um farmacêutico, um veterinário e alguns pequenos comerciantes atraídos pelo movimento dos viajantes”, passou a ceder espaço a “pequenos hotéis, lojas e a casas de operários. A influência da estação ferroviária foi mais tarde reforçada pela vizinhança da hospedaria dos imigrantes” e logo “Brás, Belenzinho e mais a Mooca tornaram-se os bairros operários da capital”.

Em seguida, com o processo de estruturação de estradas de rodagem de ligações regionais e a disseminação do transporte de ônibus – com início nos anos 20 do século XX, com maior força a partir dos anos 50 - surgem novas dinâmicas que permitem que povoados ainda distantes da malha urbana da cidade se conectem às centralidades e, com o passar das décadas, sejam efetivamente emaranhadas no tecido urbano.

Estes aspectos reforçam o transporte como um dos pilares estruturantes da formação da cidade, como entende Langenbuch (1971). Para o autor, o arranjo espacial da Grande São Paulo tem como base as vias de transporte que permitiram indústrias e pessoas se estabelecerem em locais de comunicação estreita com a centralidade exercida pela capital e o seu centro. O formato radiocêntrico metropolitano cortado por radiais permitiu o espraiamento da cidade,

com vistas para a região leste de forma a uma urbanização contínua. Nos dias atuais não se percebe mudança entre as cidades da área metropolitana.

A rede de transporte, além de oferecer eixos à expansão metropolitana, provocou a estruturação de polos, cristalizados do desenvolvimento em escala local. As ferrovias radiais a São Paulo constituíram os principais eixos de desenvolvimento suburbano, funcionando as estações como os principais polos. As rodovias neste particular assumem uma posição secundária. Passando a participar mais tarde, já encontraram o essencial esboçado; oferecendo transporte menos rápido não propiciaram expansão a tão grandes distâncias (LANGENBUCH, 1971, p. 334-335)

Com as características citadas podemos enxergar que a implantação do Metrô se deu na zona leste com base na estrutura que já existia combinada em ferrovia seguida de avenidas e rodovias. Tanto que a localização do tramo leste da linha leste-oeste do Metrô é exatamente entre a linha de ferro hoje ocupada pela CPTM e a Avenida Radial Leste, como nos deteremos a explicar mais adiante.

#### *4.1.2 CRIAÇÃO E CONTEXTO HISTÓRICO DO METRÔ SP*

A Companhia do Metropolitano “Metrô” teve a sua origem a partir de 1966 pela formação do Grupo Executivo Metropolitano (GEM). O grupo criado na gestão do prefeito Faria Lima (José Vicente Faria Lima 1909-1969) contratou para os estudos de implantação o consórcio Hochtief e Deconsult que unidos a empresa brasileira Montreal formaram a HMD. Em abril de 1968 o Metrô teve a sua constituição formalizada<sup>21</sup>.

O Brasil nesta época se inseria no contexto internacional pela aproximação da ditadura militar (1964-1985) com instituições internacionais de fomento ao desenvolvimento por crédito como Banco Mundial, o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e a USAID (Agência para o Desenvolvimento Internacional do Governo dos Estados Unidos), coloca Ramalhoso (2013, p.33). Na época do milagre brasileiro (1968-1973) o país apresentou altas taxas de crescimento, promovida, sobretudo, pelas grandes obras de infraestrutura. Apesar do crescimento propiciado, sabe-se que os empréstimos para a realização das obras foram responsáveis por um grande aumento da dívida externa nacional.

---

<sup>21</sup>METRÔ SP. 50 anos 1968-2018. Disponível em:<<http://50anos.metrosp.com.br/index.php/linha-do-tempo>>.

Neste cenário foi em que se deu a criação do Metrô, impulsionado pelo modelo militar planificador dos militares e por condições paralelas propiciadas pelo 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), assinala Zioni<sup>22</sup> (2008 apud RAMALHOSO, 2013).

Como expõe Ramalhoso (2013), dentro dessa conjuntura a linha norte-sul Azul do Metrô de São Paulo foi inaugurada em 1974 e a definição do traçado da linha leste-oeste só foi decidida ainda naquele ano devido à interferência federal, pois existia certa morosidade em colaborar por parte dos dirigentes RFFSA. Ainda de acordo com o autor, foi formada uma Comissão Mista com as instituições interessadas para resolver o caso. O grupo foi organizado pelo Ministério dos Transportes, comandado por Dyrceu Araújo Nogueira, à época do presidente militar Ernesto Geisel.

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 (do Ministério dos Transportes) 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 (2013, p.62)

No ano de 1979, final da gestão do prefeito Olavo Setúbal (Olavo Egydio Setúbal 1923-2008), o controle acionário do Metrô passa da administração municipal para o governo estadual (RAMALHOSO, 2013). “O primeiro governador a ter a Companhia do Metropolitano sob sua administração foi Paulo Maluf, cuja trajetória é marcada pelo privilégio às obras viárias” (2013, p.115). A concretização da linha leste-oeste perdurou todo o período militar e o processo de redemocratização, que só se deu por completo após a promulgação da Constituição Federal de 1988, ano que marcou as entregas nas últimas estações da Linha 3-Vermelha, inclusive cinco estações leste: Vila Matilde, Guilhermina-Esperança, Patriarca, Artur Alvim e Itaquera.

[...] 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.

---

<sup>22</sup> ZIONI, Silvana. Metrô e Sistran: o transporte urbano volta para os trilhos e cai na rede. In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Cândido Malta (orgs.). A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Mackpesquisa/Editora Mackenzie, 2008.

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” (RAMALHOSO, 2013, p.116)

Desde a idealização até o funcionamento do Metrô é visto que muitas mudanças ocorreram no país devido não só ao longo tempo de incubação e obras que um projeto desse tamanho requer, mas também pelas condições financeiras que se modificam ao longo do tempo e que não são resguardadas pelo órgão planejador. Além disso, as condições de realização de uma obra podem se modificar ao sabor das variantes políticas e com base no contexto nacional e internacional em que está inserido – ainda que a maior parte da realização das obras tenha ocorrido dentro do período ditatorial.

#### *4.1.3 O TRAMO LESTE DA LINHA 3-VERMELHA DO METRÔ SP: PROJETOS E CORREDOR MULTIMODAL*

**Foto 8** – Radial Leste e Cohab 1 (direção leste) a partir da rampa do Metrô Artur Alvim



Vista de uma das rampas de acesso da estação Artur Alvim do Metrô de onde se pode enxergar a Av. Radial Leste sentido leste. Ao fundo se vê os prédios do conjunto habitacional conhecido como Cohab 1. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

No documento “Leste-Oeste Em Busca de uma Solução Integrada”, de 1979, da Companhia do Metropolitano<sup>23</sup> de São Paulo - Metrô, é ressaltado que a linha férrea Central do Brasil que corta a zona leste atraiu grande contingente de população pela facilidade de acesso às regiões de trabalho e, principalmente, pelas paradas intermediárias entre estações. Já no final da década de 70, o texto evidencia o crescimento das áreas ao longo da linha: “crescendo a uma taxa média de 5% ao ano, as zonas Leste e Oeste (principalmente a primeira) têm um potencial de crescimento altíssimo, haja vista que a forma de ocupação, embora extensa, deixou vazios urbanos que representam hoje 50% da sua área total” (Metrô, 1979, p.10).

Com isso, desde os anos 60 foram desenvolvidos planos para a construção do Metrô. Os projetos desenvolvidos para o leste da cidade compreendiam uma série de ações urbanísticas em conjunto, tendo os transportes como eixo estruturador e, sobretudo, a realização das obras metroviárias. Assim foi estabelecido o projeto do corredor multimodal formado pelo tramo Leste do Metrô, pela ferrovia da RFFSA (Rede Ferroviária Federal) e a Av. Radial Leste. Esta integração envolveu os três níveis do poder público (Metrô, 1976) e permitiu maior celeridade ao projeto, pois o convênio com Rede Ferroviária Federal possibilitou a construção leste da Linha Leste-Oeste do Metrô até Itaquera, ocupando trechos da faixa de domínio da ferrovia, o que tornou as obras mais rápidas e com preços menores conforme os estudos da Companhia.

Os outros projetos associados ao corredor multimodal previam, além da integração entre Metrô, Ferrovia e terminais de ônibus: obras na avenida Tatuapé pela Secretaria de Vias Públicas e Sabesp, na Avenida Aricanduva pela EMURB (Empresa Municipal de Urbanização), Secretaria de Vias Públicas e Sabesp, na Avenida Radial Leste pela Secretaria de Vias Públicas, e na Avenida Celso Garcia pela Secretaria Municipal de Transportes, DSV (Departamento de Operações e Sistema Viário) e CET (Companhia de Engenharia de Tráfego).

No âmbito restrito do transporte coletivo, consubstancia-se a concepção primordial das intervenções neste corredor. Compreendeu a Prefeitura que a solução não poderia estar na implementação de um único tipo de transporte – o metrô – que teria, por si só, a responsabilidade de resolver todos os problemas do transporte da área. A decisão da Prefeitura buscou, portanto, reorganizar todo o sistema de transportes coletivos – integrando os diversos tipos – ônibus, metrô e ferrovia – e utilizando cada um da forma mais adequada a cada situação [...] Assim, à ferrovia de subúrbios caberia atender a áreas a longas distâncias: ao metrô – transporte rápido de massa – caberia atender principalmente a áreas muito adensadas e atualmente congestionadas; e aos ônibus – transporte mais flexível para penetrar centros e periferias de

---

<sup>23</sup> As referências aos documentos da Companhia do Metropolitano de São Paulo aparecem como Metrô.

bairros – caberia atender a áreas de difícil acesso a outros meios de transporte coletivo e áreas com menor densidade de ocupação. Neste sistema integrado, portanto, o metrô é o elemento estruturador e a ferrovia de subúrbios e os ônibus exercem a função de alimentadores e distribuidores de passageiros (METRÔ, 1979, p.39).

As premissas de um sistema integrado de transporte com o eixo estruturador a partir do Metrô, todavia, não deixaram de compreender o contexto da cidade. As intervenções no sistema viário do corredor leste, como mencionado, compreenderam juntamente ao Metrô os grandes projetos da Avenida Radial Leste e da Avenida Aricanduva. Correndo em paralelo à ferrovia (CPTM) e ao Metrô, a Radial Leste começa seu traçado no Brás e nos anos 70 já era um importante eixo de penetração para a zona leste, porém até 1976 a avenida chegava até a Avenida Melchert, entre Penha e Vila Matilde (Metrô, 1976).

A barreira física, representada pelos trilhos ferroviários e acrescida no futuro pelos trilhos do metrô, poderia fazer com que os quase três milhões de habitantes da zona Leste se isolassem em dois grandes núcleos estanques. Para resolver este problema, que traria sérios prejuízos à já difícil movimentação local, foi planejada a remodelação da Avenida Radial Leste e a construção de uma série de viadutos que permitirão as transposições de um lado a outro dos trilhos. Este conjunto viário não terá características apenas locais: a nova avenida seria uma via arterial de primeira categoria, capaz de complementar o transporte coletivo a ser executado pelos subúrbios e pelo metrô (METRÔ, 1979, p.45).

Já a Avenida Aricanduva, que liga Marginal do Tietê à Avenida Itaquera, foi alvo de obras de retificação e canalização do Rio Aricanduva e de construção da Avenida (semi-expressa) e Viaduto com implantação de coletores-tronco de esgoto da Sabesp.

Na caracterização da zona leste pelo Metrô o cenário após a Penha é “predominantemente residencial” com “cidades-dormitório” “onde moram pessoas pobres que utilizam maciçamente o transporte coletivo [...] para chegarem aos seus empregos” (1979, p.159). Relata-se que a decisão da estação Artur Alvim não ser mais o ponto de transferência para a CPTM, mas sim, a estação Itaquera, deve-se a indicação, já na época, de construção do estádio do Sport Club Corinthians Paulista (Metrô, p.184).

A região ampliada entendida genericamente como Itaquera, mas que compreende também os distritos circunvizinhos, é enxergada como “cidade operária” pela ação integrada de

construção de conjuntos habitacionais. Com a chegada do Metrô, o relatório da Companhia indica uma mudança na formatação da cidade-dormitório com a

[...] fixação de atividades comerciais e de serviços nas imediações da Estação Corinthians Paulista. Esta estação e sua área de influência deverão ter, futuramente, funções semelhantes às hoje exercidas pela Estação Lapa da ferrovia: centro comercial diversificado para atender a população transeunte, equipamentos públicos de nível sub-regional para atender os bairros do extremo Leste do Município e equipamentos públicos (METRÔ, 1979, p.199).

Tais concepções, carregadas de preceitos do urbanismo da época, são indicativos do porquê ocorreu a mudança de trajeto da linha que antes seria direcionada para Casa Verde e Vila Maria. A possibilidade de aproveitar o leito da linha férrea ao invés de cortá-la aparece como motivo adicional. Mas como vimos no subcapítulo anterior, as orientações políticas sobreponem-se a outras orientações que os projetos urbanísticos possam ter.

O Metrô (1976) atribui a orientação feita pelo poder público o processo de desenvolvimento econômico da sociedade. O Estado, portanto, para atender as exigências promovidas pelas mudanças de hábitos (no caso adoção de automóveis particulares, distanciamento dos postos de trabalhos pelo espraiamento da cidade) deve promover a “reorientação do crescimento urbano da cidade” e a “acomodação de novos contingentes populacionais”. Com esta concepção que as obras do Metrô SP tramo leste se deram.

O trecho entre Brás e Tatuapé compreendeu obras subterrâneas e em nível com localização próxima às antigas indústrias e paradas do trem, assim como o trecho entre Sé e Brás, este em linha elevada e com uma região na época deteriorada composta por depósitos, atacados e antigas indústrias.

No trecho Tatuapé e Artur Alvim o Metrô corre em superfície entre a ferrovia (CPTM) e Radial Leste. Esse corredor apresenta-se como uma barreira desarticuladora entre os lados norte e sul dos trilhos em que obras que permitem permeabilidade entre os dois lados foram compreendidas, como viadutos e passarelas. Porém para pedestres as próprias estações do Metrô passaram a servir como elo de comunicação entre as áreas.

Entre Artur Alvim e o Pátio Itaquera a linha corre até a estação Corinthians-Itaquera em superfície, assim como o trecho anterior, e até o pátio segue em via elevada. O projeto de obras ao entorno do fim da linha, segundo o Metrô (1976, n.p.), observava que a “área, até hoje carente

de qualquer infraestrutura urbana, será objeto de um projeto global de urbanização Metrô-Emurb-Cohab, envolvendo saneamento básico e melhoria da estrutura viária, para permitir o acesso à Estação Terminal de Itaquera”.

A entrega das estações da Linha 3-Vermelha<sup>24</sup> do Metrô (leste-oeste) obedeceu a seguinte cronologia, com destaque para as estações do eixo leste.

1979 – Metrô Linha Leste-Oeste é inaugurada e funciona com as estações Sé e Brás;

1980 – Inauguração das estações Pedro II e Bresser;

1981 – Inauguração das estações Belém e Tatuapé (interligação com CPTM);

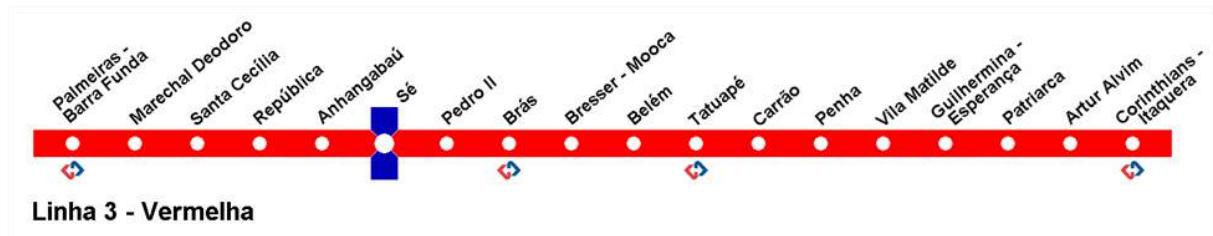
1982 – Inauguração da estação República;

1983 – Inauguração das estações Anhangabaú e Santa Cecília;

1986 – Inauguração das estações Carrão e Penha;

1988 – Inauguração das estações Vila Matilde, Guilhermina-Esperança, Patriarca, Artur Alvim, Itaquera (interligação com CPTM), Marechal Deodoro e Barra Funda.

**Figura 1:** Linha 3-Vermelha do Metrô (Leste-Oeste)



Fonte: Metrô SP

A Linha 3-Vermelha possui extensão de 22 quilômetros e é, até o momento, a maior Linha do Metrô, pois a Linha 1-Azul possui 20,4 quilômetros. Em todo o caso, os novos projetos do governo do Estado e da Companhia para a zona leste prometem uma Linha superior às duas, situação que reconfigura o transporte coletivo de massa no extremo leste da cidade com a Linha 15-Prata do monotrilho - a ser analisada com detalhes no próximo item.

<sup>24</sup> METRÔ SP. **50 anos 1968-2018**. Disponível em: <<http://50anos.metrosp.com.br/index.php/linha-do-tempo>>.

Ao ser feito o exame da implantação do Metrô na zona leste - após traçar nos capítulos anteriores a evolução da malha urbana em conjunto com o avanço dos meios de transporte -, a ideia foi reconhecer e localizar as condições dessa estruturação urbana gerada pela inserção desse novo modal na região. Como explica Sposito (2004), estes elementos (reconhecimento e localização) devem estar articulados com interações espaciais entre as partes da cidade para que o processo de estruturação ou reestruturação seja compreendido. Para ficar claro, reestruturação é enxergado como “períodos em que é amplo e profundo o conjunto das mudanças que orienta os processos de estruturação urbana e das cidades” (SPOSITO, 2004, p.312). Portanto, o processo de implementar um grande projeto urbano de transporte, como os feitos pelo Metrô SP, por Operações Urbanas Consorciadas, entre outros, são gerados em períodos de convergência de fatores visando a requalificação de certa área.

Apesar de o recorte ser de uma parcela da cidade de São Paulo entendida por “zona”, a compreensão da estruturação urbana foi feita refletindo sobre as diferentes áreas da zona leste e seus distritos, pensando também na magnitude territorial e demográfica, sem desconsiderar que outras zonas da cidade tenham passado pelo mesmo processo de estruturação, ressalvadas as devidas características que propiciaram as diferenças vistas hoje em cada localidade. Assim, é avaliado como o “conteúdo econômico, social, político e cultural” (SPOSITO, 2004) se faz ímpar não só para a análise de uma zona, mas como potencial articulado para ter uma visão crítica da zona leste e a sua inserção no conjunto da cidade, como também na relação com a franja metropolitana. Deve-se lembrar que existem conexões em estações da Linha 3-Vermelha para acesso aos trens da CPTM com destino à outras cidades. De Corinthians-Itaquera, Tatuapé e Brás partem trens com destino a Mogi das Cruzes, saindo dessas duas últimas trens para o Aeroporto de Guarulhos e Itaquecetuba.

Assim, a partir da perspectiva traçada até aqui sobre o Metrô, podemos observar como a estrutura urbana, consoante Sposito (2004, p.312), dispõe e articula os usos do solo, sendo um “processo contínuo, múltiplo e contraditório e, por essas qualidades, ele contém sua própria negação”. Desse ponto de vista, interpretando a autora, podemos ver que as obras da primeira linha de Metrô na zona leste de São Paulo tiveram papel na expansão do tecido urbano em direção a região metropolitana em seu contorno leste da cidade e levou ao acréscimo de novos usos do solo ao longo da linha, com destaque ao uso residencial fruto do planejamento urbano de conjunto habitacionais, de construção e ampliação de vias expressas (como Radial Leste) para maior fluidez, além de terminais de ônibus adjacentes partindo das estações que espraiaram ainda mais a localização de moradias. Já o movimento contraditório pode ser visto nas

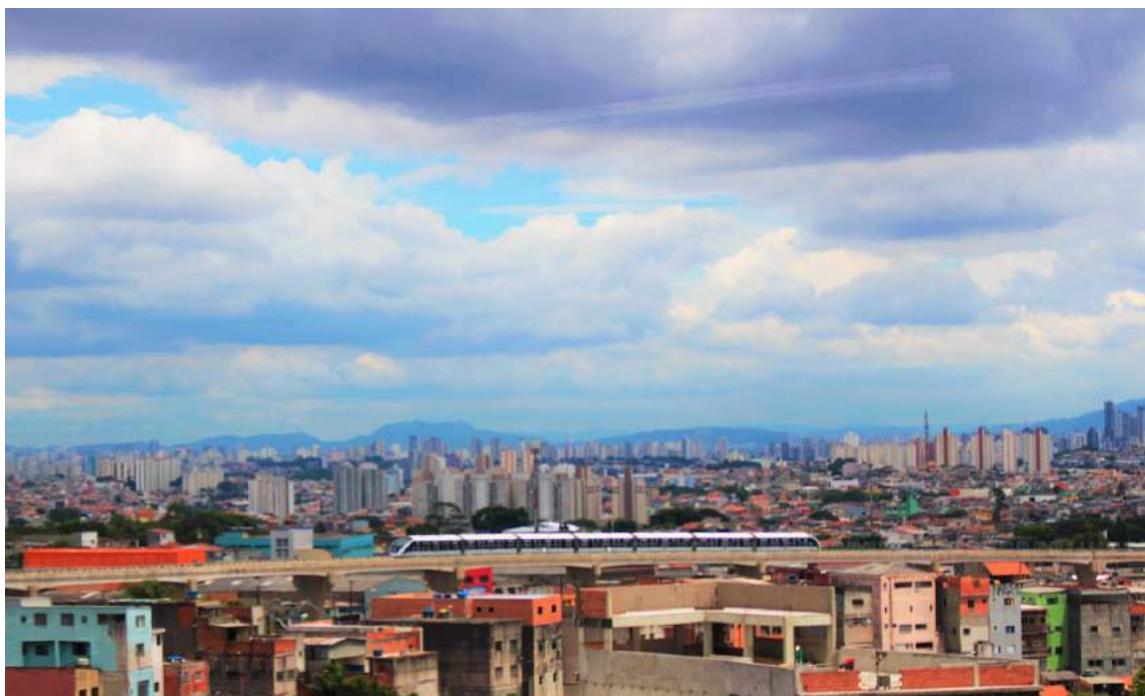
desestruturações ocorridas ao longo do processo: com a desarticulação das indústrias do Brás, Mooca e Belém, o abandono da utilização dos bondes, as desapropriações feitas para a construção da linha do Metrô e das estações, entre outros.

O Metrô por sua complexidade e significância sempre terá um grande poder sobre a estrutura urbana, logo, configurando ou reconfigurando os usos do solo. Por isso, uma nova obra da Companhia mesmo feita sob solo densamente ocupado tem o poder de reestruturar a área de influência que atinge. Isso é o que será trabalhado a seguir sobre as novas obras do Metrô na zona leste com a Linha 15-Prata do monotrilho.

## 4.2. MONOTRILHO | LINHA 15-PRATA: NOVA OBRA DO METRÔ NA ZONA LESTE

### *4.2.1 CARACTERIZAÇÃO DA LINHA 15-PRATA E O PROJETO DE EXTENSÃO DA LINHA 2-VERDE NA ZONA LESTE*

**Foto 9** - Panorama do monotrilho entre as estações Jd. Planalto e Sapopemba



Trem do monotrilho em operação sentido estação Sapopemba. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

Após mais de duas décadas sem obras do Metrô destinadas a percorrer a zona leste de São Paulo, em 2009, foi iniciada a construção da Linha 15-Prata do Metrô, visando a conexão com a única estação a ser inaugurada desde 1988 (ano de entrega das últimas estações da Linha 3-Vermelha na zona leste), a estação Vila Prudente (entregue somente em 2010). Para a construção da Linha somou-se ao Metrô e à Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo (STM), o Consórcio Expresso Monotrilho Leste (CEML) formado pelas empresas OAS, Queiroz Galvão e Bombardier). Diferente das novas linhas construídas na cidade e das que foram prolongadas, a Linha 15-Prata foi desenvolvida pelo sistema de monotrilho (modelo que será explorado em outras regiões, como na Linha 17-Ouro, em construção).

A Linha 15 foi concebida a partir da estação do monotrilho Vila Prudente (esta faz interligação com a estação de mesmo nome da Linha 2-Verde do Metrô) e teria como destino

final o distrito de Cidade Tiradentes em um total de 18 estações e 26,6 km de extensão, conforme dados amplamente divulgados pela STM. O órgão previa a entrega da linha para 2012 ao custo de R\$ 5,4 bilhões. Porém, primeiro trecho da obra, entre Vila Prudente e Oratório, foi inaugurado em 2014. Até o presente momento (primeiro trimestre de 2020) apenas 10 estações foram entregues e muitas idas e vindas de declarações quanto às obras aconteceram nos últimos anos.

**Foto 10** – Chegada do trem do monotrilho à plataforma



Trem do monotrilho da Linha 15-Prata chegando à estação Oratório. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 11** – Interior de um trem do monotrilho operando na Linha 15-Prata



Fora do horário de pico os trens ainda operam quase vazios em alguns trechos. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 12** – Plataforma de embarque e desembarque da estação Vila Prudente do monotrilho



Desembarque de passageiros na Estação Vila Prudente do monotrilho. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

Ao sabor de campanhas políticas – cada vez mais antecipadas – e de diferentes administrações, mas dentro de um governo do mesmo partido (ao final do mandato do governador João Dória em 2022 o PSDB estará a frente da administração do Estado de São Paulo por 28 anos<sup>25</sup>), o projeto teria seu trajeto total encurtado em 13 Km, sendo encerrado na parada Jd. Colonial, próxima estação a ser inaugurada com data prevista para 2021. Porém o último anúncio do atual governador garantiu novamente a linha até Cidade Tiradentes<sup>26</sup> e o prolongamento de Vila Prudente até o Ipiranga<sup>27</sup>, conectando o monotrilho à CPTM. No momento, o trecho em funcionamento liga as estações Vila Prudente e São Mateus. As estações do projeto completo são: Ipiranga, Vila Prudente, Oratório, São Lucas, Camilo Haddad, Vila Tolstói, Vila União, Jardim Planalto, Sapopemba, Fazenda da Juta, São Mateus, Jardim Colonial, Jequiriçá, Jacu-Pêssego, Érico Semer, Márcio Beck, Cidade Tiradentes, Hospital Cidade Tiradentes.

**Figura 2:** Linha 15-Prata – monotrilho (linha com estações do projeto original)<sup>28</sup>



Fonte: Metrô SP

A linha do monotrilho percorre os distritos de Vila Prudente, São Lucas, Sapopemba, São Mateus e, se completa, Iguatemi e Cidade Tiradentes. É de se destacar que o monotrilho tem seu trajeto por colunas e vigas suspenso a duas das principais avenidas da região sudeste e

<sup>25</sup> G1. **PSDB vence 7ª eleição seguida para governo de São Paulo.** Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/eleicoes/2018/noticia/2018/10/28/psdb-vence-7a-eleicao-seguida-para-governo-de-sao-paulo.ghtml>>.

<sup>26</sup> G1. **Doria promete estender Linha 15-Prata do monotrilho até a Cidade Tiradentes e entregar estação em 2022.** Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/12/16/doria-promete-estender-linha-15-prata-do-monotrilho-ate-a-cidade-tiradentes-e-entregar-estacao-em-2022.ghtml>>.

<sup>27</sup> Agora SP. **Governo de SP promete monotrilho no extremo da zona leste em 2022.** Disponível em: <<https://agora.folha.uol.com.br/sao-paulo/2019/12/governo-de-sp-promete-monotrilho-no-extremo-da-zona-leste-em-2022.shtml>>.

<sup>28</sup> Na imagem não consta o prolongamento recém-anunciado de Vila Prudente à estação Ipiranga e a estação que aparece com o nome Iguatemi é apresentada agora com estação Jardim Colonial.

de toda a cidade: Av. Professor Luís Inácio de Anhaia Melo e Av. Sapopemba (com cerca de 45 km até a cidade de Ribeirão Pires).

Não diferente de outras grandes obras cercadas de atrasos e polêmicas, o governo estadual promoveu uma licitação para conceder a administração da Linha 15 à iniciativa privada. O leilão foi cercado de polêmica devido à presença de apenas um concorrente, o grupo CCR, que ficou com o direito de concessão por 20 anos. O grupo CCR já administra as linhas 4-Amarela (Via Quatro), linhas 5-Lilás e 17-Ouro<sup>29</sup> (Via Mobilidade). O leilão foi posteriormente anulado<sup>30</sup> pela justiça por uma ação do Sindicato dos Metroviários que alegou que o processo não seguiu o rito em ter passado antes pela Assembleia Legislativa. A STM recorre na justiça quanto a decisão.

Outra polêmica instaurada perante a opinião pública, antes mesmo da parcial anulação, é o modelo adotado de concessão, sendo que o poder público terá como investimento final R\$ 5,4 bilhões com a construção da linha e a concessão foi leiloada pelo valor de R\$ 160 milhões<sup>31</sup>. A discrepância dos valores recupera uma discussão antiga instalada na oportunidade da construção da Linha 4-Amarela pelo formato de Parceria Público Privada (PPP).

O Metrô e o Banco Mundial abriram a primeira licitação da PPP da Linha 4 em um modelo no qual o parceiro privado ficaria responsável pela construção, operação da linha e pelo investimento em sistemas, mas neste modelo não apareceram empresas interessadas. O redesenho da licitação resultou em um contrato único de concessão, de forma que o Metrô construiu cerca de 80% da obra e a iniciativa privada apenas a opera. Até aqui, o Metrô fica com os riscos e os investimentos e a iniciativa privada com os lucros. No entanto, há ainda os interesses das empresas que construíram a obra, contratadas separadamente pelo metrô, em 4 lotes diferentes. Os consórcios vencedores dos três primeiros lotes – necessários para operar o trecho de maior lucro para o parceiro privado – têm em comum com o consórcio vencedor da PPP a participação das empresas Camargo Correa e Andrade Gutierrez. Em outras palavras, as duas empresas não tiveram interesse em fazer a parceria quando teriam de construir

---

<sup>29</sup> A Linha 17 Ouro está em construção e também será no sistema de monotrilho. Seu primeiro trecho ligará a estação Morumbi da CPTM ao aeroporto de Congonhas.

<sup>30</sup> G1. **Justiça anula concessão da Linha15 - Prata do monotrilho; secretário diz que entrega das novas estações não será afetada.** Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/11/28/justica-anula-concessao-da-linha15-prata-do-monotrilho-secretario-diz-que-entrega-das-novas-estacoes-nao-sera-afetada.ghtml>>.

<sup>31</sup> G1. **Com apenas um concorrente, Linha 15-Prata do monotrilho é concedida em leilão por R\$ 160 milhões.** Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/03/11/com-apenas-um-concorrente-linha-15-prata-do-monotrilho-e-concedida-em-leilao-por-r160-milhoes.ghtml>>.

e operar, contudo o interesse apareceu quando os contratos foram licitados separadamente (COSTANZO, Daniela, 2018b, n.p.)

Apesar de origens diferentes, a Linha 4, fruto de uma PPP (com porcentagem desigual), e a Linha 15, com destino a uma concessão, caminham para o mesmo lugar, como indica Costanzo (2018b): “o Metrô fica com os riscos e os investimentos e a iniciativa privada com os lucros”. Isso acontece não sem apoio incondicional do governador. Em texto à imprensa divulgado na oportunidade de concessão da linha 15-Prata, João Doria declarou: “*O nosso Governo em São Paulo é um governo liberal, que aposta na livre iniciativa e que acredita que programas de concessões, parcerias público-privadas e privatizações melhoram a condição e a qualidade do serviço público. Quando falamos em transporte público falamos em atendimento à população mais carente do nosso Estado e em especial aqui da Região Metropolitana de São Paulo. Parabéns à CCR por ter acreditado e apostado em São Paulo e no Brasil*”<sup>32</sup>.

A retomada de grandes obras de infraestrutura urbana, com destaque para o Metrô, parece que será a tônica do atual governador. Com pretensões para além do governo estadual como já declarou, João Doria, ainda no início de 2020, anunciou a retomada das obras de prolongamento da Linha 2-Verde<sup>33</sup>. O trecho a ser prolongado parte da estação Vila Prudente do Metrô e visa alcançar o distrito da Penha. O projeto por inteiro tem como destino final a cidade de Guarulhos que, se concretizado, excederá o limite municipal da cidade de São Paulo pela primeira vez pela Companhia que detém em seu nome um sentido nunca cumprido: metropolitano. Diferente da Linha 3-Vermelha e da Linha 15-Prata que correm no sentido oeste-leste, o prolongamento dessa linha para alcançar a Penha e, posteriormente, Guarulhos corta a zona leste em direção ao norte. Licitações para estas obras já tinham sido realizadas assim como diversas desocupações para as estações. A linha deverá se interligar à estação Penha da Linha 3-Vermelha e outras futuras estações do Metrô e da CPTM de outros projetos ainda não licitados. Assim o trecho a ser retomado caracteriza-se:

---

<sup>32</sup> Portal do Governo SP, **Consórcio ViaMobilidade vence leilão de concessão da linha 15-Prata.** Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/consorcio-viamobilidade-vence-leilao-de-concessao-da-linha-15-prata-de-monotrilho/>>.

<sup>33</sup> G1. **Governo anuncia retomada da expansão da Linha Verde do Metrô prometida para 2013.** Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/01/17/governo-anuncia-retomada-da-expansao-da-linha-verde-do-metro-prometida-para-2013.ghtml>>.

[...] por ser perimetral e interceptar importantes eixos radiais, facilitando o deslocamento dos passageiros e a ligação de subcentros importantes do Município de São Paulo, como: Vila Prudente, Penha, Vila Carrão, Parque Novo Mundo, Ponte Grande e o Internacional Shopping de Guarulhos, no município de Guarulhos. Terá 14,4 quilômetros de extensão no sentido sul-norte, será subterrâneo e contará com 13 Estações: Orfanato, Água Rasa, Anália Franco, Vila Formosa, Guilherme Giorgi, Nova Manchester, Aricanduva, Penha, Penha de França, Tiquatira, Paulo Freire, Ponte Grande e Dutra, sendo as duas últimas localizadas no município de Guarulhos (EMPLASA, 2015, p.25)

Com as obras da Linha 15-Prata e o prolongamento da Linha 2-Verde a zona leste volta a receber novas estações, o que não acontecia desde os anos 80<sup>34</sup>. É de se ponderar que um modelo é monotrilho e o outro ‘luta’ para sair do papel, porém ambos, diferente da Linha 3-Vermelha, se inserem em um momento em que a participação privada não é somente licitada para fornecer material e tocar obras. Agora as companhias privadas se relacionam intimamente com o setor público em todas as fases: projeto, obras e administração (via concessão).

#### *4.2.2 INSERÇÃO DO MONOTRILHO E A EFETIVIDADE DO PROJETO*

Para Cardoso (2016), a concepção do monotrilho pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo (STM) é a síntese de décadas de obras de transportes “inacabadas, gigantescas e onerosas” realizadas com o sentido de completar e oferecer continuidade a outras obras projetadas. Na mesma região de onde parte o monotrilho da Linha 15-Prata sentido leste, somente após a parceria entre prefeitura e o governo foi que se deu a realização do antigo Fura-Fila com o nome de Expresso Tiradentes. As obras do hoje BRT (Bus Rapid Transit), ou Transporte Rápido por Ônibus, projetadas para atingir o distrito de Cidade Tiradentes, foram realizadas somente em seu primeiro trecho, com destino a Vila Prudente e ao Sacomã. Este trecho somente foi inaugurado devido às obras com parte já instalada da estrutura do projeto inicial previsto de Veículo Leve Sobre Pneus (VLP). Frente ao dinheiro investido e a pressão da opinião pública o trecho já iniciado do VLP transformou-se em corredores de BRT do Expresso Tiradentes. Assim, a aplicação do restante do trajeto para efetivamente chegar até o distrito do extremo leste que dá nome ao expresso foi encampado pelo projeto do monotrilho da Linha 15-Prata.

---

<sup>34</sup> A estação Vila Prudente da Linha 2 Verde do Metrô foi inaugurada em 2010.

Em suma, a Linha 15 representa, na concepção ideológica e supostamente neutra transmitida pela propaganda do Metrô, o futuro e a modernização que reproduz o traçado dos fantasmas do passado ao dar continuidade ao “Programa de Corredores e Terminais de Integração” e seus projetos tributários, o “Fura-Fila” dos anos de 1990, o “Paulistão” e o “Expresso Tiradentes” dos anos 2000. Houve continuidade de projetos por cinco diferentes gestões municipais vinculadas aos governos de Paulo Maluf (1993-6) a Celso Pitta (1997- 2000) e de Marta Suplicy (2001-4) a José Serra (2005-6) e, posteriormente, de seu vice-prefeito Gilberto Kassab (2006-8 e 2009-12), a sua completa realização ocorreu a margem dos interesses políticos vinculados à descontinuidade das ações municipais e estaduais no que tange aos interesses partidários e ideológicos vinculados aos meios de transporte e o urbanismo proposto por cada prefeito (CARDOSO, 2016, p.76).

O insuficiente trajeto do Expresso Tiradentes somado à estação de Metrô da Vila Prudente (Linha 2-Verde) e o monotrilho que parte da mesma estação (Linha 15-Prata), segundo Cardoso (2016), reafirmaram a centralidade da Vila Prudente e promoveram o eixo de reestruturação urbana sentido sudeste.

**Foto 13** - Vista do BRT Expresso Tiradentes a partir da Estação do Metrô Tamanduateí



Vista da estação do Metrô Tamanduateí. Ao lado esquerdo o Pátio Tamanduateí da Linha 2-Verde do Metrô e, com o traçado em amarelo ao fundo, o elevado do BRT Expresso Tiradentes. É possível visualizar também o trem da CPTM. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

Nessa perspectiva, é visto que o reordenamento pelos transportes, mais do que a promoção e facilidade de deslocamento diário, “mimetizam estratégias de urbanização impostas por instituições internacionais como o BM (Banco Mundial)” (CARDOSO, 2016, p.71). A ideia de deslocamento de moradores às regiões de emprego e serviços, portanto, realiza-se como valorização do espaço e, consequentemente, um processo de gentrificação.

Há, neste contexto, a redistribuição de atividades produtivas que seguem a trajetória de deslocamento da indústria de oeste para leste, da bacia do Tamanduateí na altura da Mooca e da Vila Prudente para São Mateus na altura da Av. Jacu Pêssego interligando a zona leste de São Paulo ao ABC e Guarulhos. Aliás, medidas institucionais de ordem municipal e estadual foram tomadas para renovar e (re)funcionalizar o uso de solo e induzir investimentos por intermédio dos instrumentos urbanísticos presentes no PDE de São Paulo. Essas medidas intentam controlar e manipular a produção do espaço. Duas são as operações urbanas articuladas pela Linha 15. Próxima ao primeiro trecho da linha, encontra-se a OUC Diagonal Sul (Mooca-Vila-Carioca, hoje denominada Bairros do Tamanduateí) cuja finalidade é requalificar o entorno da ferrovia permitindo a atração de investimentos do mercado imobiliário e dos setores de “serviços avançados” como shoppings centers e centros financeiros e de alta tecnologia. A OUC Rio Verde-Jacu Pêssego, cortada pelo segundo trecho do monotrilho, tem como propósito a atração de centros tecnológicos e produtivos, seguindo a tendência da indústria em reduzir custos de transporte, aluguel e localização (CARDOSO, 2016, p.79/80)

A valorização dos terrenos e o mercado imobiliário nesse contexto passam a se orientar para as áreas ao entorno das novas linhas de Metrô com propósito de valorização e especulação em cima de novos empreendimentos. Esse movimento, como exposto, tem como direcionamento dois eixos compostos por OUCs e o preço do valor do solo aumenta mais do que em outras localidades. Conforme aponta Cardoso (2016, p.82), esta situação contraria documentos dos órgãos oficiais envolvidos, entre eles o Metrô, que salientam equilíbrio nos preços do m<sup>2</sup> na região de influência da obra, mas o que realmente acontece é o aumento dos preços.

Segundo a Embraesp (2015), o preço de venda do m<sup>2</sup> construído dos lançamentos residenciais verticais em Vila Prudente passou de R\$ 1.586 para R\$ 3.817 entre 2009 e 2014, crescendo 140,66% durante as obras do metrô e do monotrilho. O aumento do preço do m<sup>2</sup> construído dos lançamentos residenciais verticais em Vila Prudente foi percentualmente superior ao Tatuapé e à Mooca, não obstante o preço seu líquido seja inferior aos últimos. Enquanto no Tatuapé o aumento do preço do m<sup>2</sup> construído foi de 110,55% oscilando de R\$ 1.943 em 2009 para R\$ 4.091 em 2014, na Mooca o preço do m<sup>2</sup> construído foi de R\$ 2.608 em 2009 para R\$ 4.166 em 2014 variando percentualmente em 59,73%.

O eixo sudeste da cidade por onde percorre o monotrilho, dessa forma, terá uma requalificação de áreas que estiveram na periferia da metropolização da cidade, muitas delas próximas ao polo industrial do ABC paulista. O trecho mais antigo da Linha 15, entre as estações Vila Prudente e Oratório, já passa por esse movimento a mais tempo, porém ainda é possível verificar novos empreendimentos. O mesmo ocorre pelo restante da extensão da Linha, com a busca de novas áreas nas avenidas Av. Professor Luís Inácio de Anhaia Melo e Sapopemba, ou próximo a elas. Neste aspecto, pontos a serem considerados como privacidade e barulho não abalam o marketing de se morar próximo a uma Linha do Metrô. Para os moradores das residências já estabelecidas próximas ao monotrilho, os pavimentos de suas moradias, a maioria delas estabelecidas por casas, é inferior a altura do monotrilho. O que configura ainda maior invasão de privacidade.

**Foto 14-** Novo empreendimento imobiliário a 400 metros da estação Vila Prudente do Metrô (Linhas 2 e 15)



Obras de construção de novo prédio entre as estações Oratório (Linha 15) e Vila Prudente (Linhas 2 e 15). Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 15** – Prédio em construção visto do interior do trem, próxima a Linha 15-Prata



Prédio em construção visto do interior do trem do monotrilho entre as estações Oratório e Vila Prudente. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 16** – Stand de novo empreendimento ao lado do monotrilho



Novo empreendimento imobiliário é anunciado ao lado do monotrilho entre as estações Oratório e Vila Prudente. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 17** – Prédios novos e em construção acerca das estações São Lucas e Oratório



Prédios em construção vistos de dentro do monotrilho entre as estações São Lucas e Oratório. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 18** – Novo empreendimento na Av. Sapopemba, defronte a Linha 15-Prata



Construção de novo prédio na Avenida Sapopemba visto do interior do trem do monotrilho próximo à estação São Mateus. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

Com o projeto realizado por completo, o monotrilho chegará ao distrito de Cidade Tiradentes que “abriga o maior complexo de conjuntos habitacionais da América Latina, com cerca de 40 mil unidades”, segundo Prefeitura de São Paulo<sup>35</sup>. Deste modo, o ensejo da realização do monotrilho, além de dar uma resposta pública ineficiente a anos de projetos para a região, escamoteia o sentido da requalificação urbana induzida pelo Estado atrás da necessidade real de transporte público.

A formulação abstrata da requalificação urbana vinculada ao novo uso do monotrilho encontra, na transformação do espaço, o álibi ideológico para a coerência espacial e do processo de revalorização dos diversos fragmentos que configuram todo o eixo sudeste da capital da metrópole definindo por meio da suposta governança metropolitana, os interesses econômicos de acordo com a divisão territorial do trabalho neste eixo. (CARDOSO, 2016, p.195)

Diferente da implantação do Metrô da Linha 3-Vermelha que atingiu Artur Alvim e Itaquera em um processo combinado com a construção dos primeiros conjuntos habitacionais da zona leste que adensaram os distritos, a realização da Linha 15-Prata visa atender uma população no extremo leste à margem de um transporte rápido para outras localidades.

Ao longo do trajeto do monotrilho alguns conjuntos habitacionais surgem no campo de visão quando se chega no distrito de São Lucas, próximo Camilo Haddad. Ao adentrar o distrito de Sapopemba a grande massa de conjuntos se revela. De dentro do trem e das estações se enxerga as Cohabs Teotônio Vilela (estação Jd Planalto), Marechal Mascarenhas de Moraes (estação Sapopemba) e prédios CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo) em Fazenda da Juta. Com a Linha 15 realizada por completa, até Cidade Tiradentes, atingirá o maior bolsão populacional residente em projetos de moradia popular. Isto colocará a capacidade de atendimento do monotrilho sob prova.

---

<sup>35</sup> Prefeitura SP. **Cidade Tiradentes: o bairro que mais parece uma cidade.** Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/cidade\\_tiradentes/historico/index.php?p=94](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/cidade_tiradentes/historico/index.php?p=94)>.

**Foto 19** - Vista da estação Jd. Planalto (Linha-15 monotrilho)



Da plataforma da estação Jd. Planalto observa-se o conjunto habitacional Teotônio Vilela no distrito de Sapopemba. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 20** - Vista da estação Jd. Planalto (Linha 15 monotrilho), conjunto habitacional e casas sem acabamento



Escolas Municipais de educação infantil e fundamental localizadas entre casas sem acabamento e o conjunto habitacional Teotônio Vilela. Próximos à estação Jd. Planalto do monotrilho. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

Já o processo de requalificação visto nas áreas ao redor da construção do monotrilho só atingiu nos últimos tempos, com maior fôlego, o trecho inicial da Linha 3-Vermelha. As áreas das estações Pedro II, Brás e Bresser-Mooca, de antiga ocupação por fábricas e galpões, nesse mesmo período, ganharam novo ritmo de ocupação e verticalização, como já vimos e ilustramos com algumas fotografias. Ao longo do restante da Linha 3-Vermelha este movimento também existe, ainda que menor pela densa ocupação residencial presente. Na parte em que a Linha corre em superfície é possível observar a onda recente de prédios novos inaugurados, outros em construção e de placas anunciando os futuros empreendimentos com o apelo da proximidade com o Metrô.

**Foto 21** - Edifício em construção ao lado da estação Guilhermina-Esperança (Linha 3-Vermelha do Metrô)



Saída norte da Estação Guilhermina-Esperança terá edifício muito próximo. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 22** - Placa vista ao longo da Linha 3-Vermelha anuncia novo empreendimento



Placa localizada entre as estações Guilhermina-Esperança e Vila Matilde indica "more a 150 m do Metrô". Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

**Foto 23** – Prédios em construção vistos da plataforma da estação Belém do Metrô



À esquerda prédio sendo erguido, à direito prédio já em fase de acabamento. Ambos vistos da estação Belém da Linha 3-Vermelha do Metrô. Foto: Murilo Tomaz (jan/2020).

A presença de shoppings centers conectados às estações de Metrô da Linha Vermelha potencializaram o mote de valorização dos lançamentos. Inaugurado em 1997, o shopping Metrô Tatuapé reforçou a centralidade da região valorizando os empreendimentos ao sul da estação do Metrô. Em dez anos, 2007, os administradores (AD Shopping) viram a oportunidade de expansão e lançaram o shopping Metrô Boulevard Tatuapé na saída norte da estação, após os trilhos e o acesso da CPTM, o que permitiu uma onda de novos lançamentos até a extensão da marginal Tietê no Parque São Jorge. Processo semelhante se deu com a inauguração do Shopping Metrô Itaquera em 2007. O projeto subdimensionado logo se expandiu e, em 2017, a administradora (Ancar Ivanhoé) ampliou a sua área com mais 150 novas lojas<sup>36</sup>.

O que é fundamental, remetendo a Sposito (2004), independente da inovação e do que se produz é fomentar o desejo de consumo pela concepção da exclusividade do novo, da necessidade criada.

[...] por meio da criação da ideia de que há uma nova necessidade, em termos do habitar, que tem que ser satisfeita. Essa sucessão de apresentação de novos valores no mercado imobiliário torna a estruturação da cidade complexa e extremamente instável. Os usos de solo modificam-se, continuamente, os valores objetivos ou subjetivos, que sejam atribuídos aos seus diferentes espaços alteram-se, os equivalentes monetários desses valores também mudam, tendencialmente alterando para cima os preços dos imóveis e parcelas do espaço urbano que contêm as inovações do momento, ampliando o gradiente, segundo o qual, se realizam as rendas fundiárias e imobiliárias nas cidades (SPOSITO, 2004, p.317).

Como vimos em outros capítulos, a Linha 3-Vermelha expandiu rumo aos grandes terrenos vazios que se tornaram conjuntos habitacionais promovendo adensamento populacional. A infraestrutura desenvolvida ao longo da Linha foi combinada com outros modais de transporte e atraiu shoppings e atividades comerciais. A ocupação residencial próxima formada por casas se manteve durante décadas, mas agora muitas incorporadoras visam terrenos e desocupações para levantar prédios com o apelo da proximidade às estações. Esse apelo joga com a dificuldade de locomoção na cidade e também com a ideia de um novo estilo de vida que abdica do transporte automotivo, ainda que exista exclusão financeira que não permite que novas famílias possuam automóvel.

---

<sup>36</sup> Veja SP. Shopping Itaquera ganha expansão e dobra de tamanho. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/blog/liquidacao-cia/shopping-itaquera-ganha-expansao-e-dobra-de-tamanho/>>.

Já a Linha 15-Prata, mais do que um grande projeto de infraestrutura, foi concebida com o teor reestruturante da área sudeste da cidade por onde percorre. Ao estar inserida em outro tempo de relação entre capital privado e estatal e também pela supervalorização que existe quanto ao valor do solo em São Paulo, o mercado imobiliário atuou com antecedência pois já conhece a potencialidade de empreendimentos localizados próximo ao Metrô. Ainda que a demanda da população por transporte tenha orientado o sentido da obra, o subdimensionamento e a ineficiência do projeto e da Linha em funcionamento demonstram que o transporte da população não foi encarado na proporção devida. A isto se concentram as críticas quanto à capacidade do monotrilho frente ao que transporta diariamente os trilhos das Linhas de Metrô que não são monotrilho.

Como exemplo, embora a Linha 3-Vermelha do Metrô seja superlotada, principalmente nos horários de pico, são transportados 1,45 milhão<sup>37</sup> de pessoas por dia. Já para o monotrilho com o projeto inteiro em funcionamento é previsto o embarque de até 550 mil pessoas por dia, com capacidade de até 40 mil passageiros por hora, coloca Cardoso (2016, p.246).

Entre outros apontamentos feitos, a pouca efetividade do uso do monotrilho ao redor do mundo é observada por Garcia (2014, p. 36):

Até 2010, dos cerca de 300 monotrilhos implantados de que se tem registro em todo mundo, permaneciam em operação pouco menos de 150. Apenas um terço dessas linhas, contudo, possui traçado implantado em “ambiente urbano”. Nesse grupo, pelo menos 30 linhas servem exclusivamente de acesso a locais específicos (como aeroportos, centro de eventos etc.).

Apesar de o monotrilho da Linha 15 ser considerado de alta capacidade (existem divergências quanto a isto), a pouca utilização do modelo em outros países é atribuída a sua dificuldade de ampliação e pela baixa/média capacidade de transporte em áreas com grande adensamento. Assim, o autor revela que pouco mais de 20 linhas são de transporte urbano regular.

Em 2013, das 20 linhas de caráter urbano ainda em operação somente 12 tinham capacidade superior a 10 mil passageiros/dia e mais de 5 km extensão o que apresenta, sumariamente, a partir de experiências concretas, os limites estruturais da implantação e da manutenção do sistema de monotrilhos (CARDOSO, 2016, p.236).

---

<sup>37</sup> Metrô SP. **50 anos 1968-2018.** Disponível em: <<http://50anos.metrosp.com.br/index.php/linha-do-tempo/>>.

Além do atraso na realização das obras do monotrilho, somado ao seu histórico originado no final do século XX, a operação no trecho em funcionamento apresenta rotineiras falhas – o que gera constantes transtornos e dúvidas sobre a segurança da Linha 15. Em reportagem do SPTV<sup>38</sup> com base na Lei de Acesso à Informação (LAI) de janeiro a dezembro de 2019, com o trecho em funcionamento entre Vila Prudente e Jardim Planalto (inaugurado em agosto de 2019), a Linha 15-Prata do monotrilho ficou fora de funcionamento por causa de falhas e paralisações o equivalente a 27 dias. Em histórico levantado pela Folha de São Paulo<sup>39</sup> (julho 2019), a cronologia de grandes falhas é exposta:

2019 -

28 de junho - Um muro que divide a estação Camilo Haddad, do monotrilho, de casas vizinhas, desabou em área de pedestres.

16 de maio - Pneu de uma composição do monotrilho se deslocou da viga de rolamento durante uma manobra.

29 de janeiro - Dois trens se chocaram na estação Jardim Planalto.

28 de janeiro - Um equipamento se soltou, ficou pendurado a 15 metros de altura do solo e interrompeu a circulação de trens entre as estações São Lucas e Vila União.

2018 - Empresa contratada para fazer o acabamento e a instalação hidráulica de quatro estações abandonou obras e trabalhos ficam paralisados.

2015 - Governo decide congelar plano para a construção do monotrilho até a Cidade Tiradentes. Com isso, seis estações previstas inicialmente não têm mais previsão de entrega

2014 - Uma falha no projeto do monotrilho causou paralisação da obra, uma vez que engenheiros "descobriram" galerias de águas de um córrego embaixo da av. Professor Luiz Ignácio de Anhaia Mello. Isso obrigou o governo a fazer um novo projeto e mudar o córrego de lugar.

Os problemas do monotrilho parecem não ser só em seus equipamentos, pois informações recentes apontam superlotação nos horários de pico. Desse modo, a situação que se coloca é de um ambiente com problemas técnicos, capacidade subdimensionada e disputa judicial quanto à concessão da Linha. Logo essa nova obra no Metrô de São Paulo na zona leste aparece como uma grande obra de infraestrutura de transportes que se insere na cidade com sérias dúvidas sobre o seu futuro. Assim como a Linha 3-Vermelha opera acima de sua

<sup>38</sup> G1. Número de falhas na linha 15-Prata triplicou em 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/12/07/numero-de-falhas-na-linha-15-prata-triplicou-em-2019.ghtml>>.

<sup>39</sup> Folha de São Paulo. Monotrilho acumula trapalhadas e vira herança maldita para Doria. Disponível em:<<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/07/monotrilho-acumula-trapalhadas-e-vira-heranca-maldita-para-doria.shtml>>.

capacidade nos horários de maior movimentação a Linha 15-Prata já segue o mesmo destino, porém com capacidade muito inferior.

O modo como a Linha Vermelha foi projetada - e não só ela -, operando somente em dois sentidos sem outros trilhos como suporte, não previu a utilização futura que o modal passou a ter. Encalacrado entre a estrutura do trem e da Radial Leste, o Metrô ficou sem capacidade de criar vias. O que fez a CPTM tomar às vezes de trem expresso no lado norte do Metrô e, ao sul, a Radial Leste operar com corredores de ônibus. Sem estes suportes, que também atingem capacidade máxima nos horários de pico, a situação seria ainda mais calamitosa. A única solução buscada de investimento na própria Linha 3 para melhorar a sua operação é na diminuição do tempo de espera entre os trens.

Acredita-se que com o monotrilho e a expansão da Linha 2-Verde pela zona leste ocorra um equilíbrio maior entre as Linhas, beneficiando a população. Porém, ao que tudo indica, a carência que já existe de trilhos na cidade de São Paulo fará que qualquer nova obra seja insuficiente se pensada sem uma própria capacidade de expansão.

Dessa maneira, remetendo aos capítulos anteriores, podemos ver que a questão dos transportes de massa na cidade de São Paulo aparece como um problema desde a grande expansão urbana que a cidade teve, isto tanto do ponto de vista da área de ocupação da cidade como do crescimento demográfico. A rápida expansão urbana e a valorização do solo fizeram com que a cidade se espalhasse e, cada vez mais, demandasse por obras para ampliar os meios de transportes. No entanto, as grandes obras de infraestrutura realizadas em diferentes períodos foram inseridas no meio geográfico sempre em descompasso com a realidade apresentada. Muitas dessas obras de transportes assim que inauguradas já se mostraram superlotadas, seja por congestionamento ou pelo transporte público ineficiente e lotado.

Na zona leste de São Paulo os meios de transportes tiveram participação decisiva para o crescimento da cidade nessa direção, inicialmente pela estrada de ferro, passando pelos bondes em uma área próxima ao centro, depois pelas rodovias e grandes avenidas que permitiram a circulação de ônibus e, finalmente, pelos trens urbanos e Metrô. A situação não difere de outras localidades da cidade, porém resguarda as suas particularidades que foram apresentadas ao longo do texto.

A zona leste da cidade passou a ter aspecto urbano a partir das vilas operárias e pelo estabelecimento de fábricas ao longo da linha férrea. A expansão original propiciou a formação de núcleos populares que progressivamente se incluíram à malha de expansão urbana em um

movimento oeste-leste a partir do centro da cidade. Os planejadores estatais, como exposto nas referências bibliográficas citadas, sempre enxergaram a zona leste como área periférica.

Essa foi a maneira como projetaram as realizações em transporte de forma combinada com a questão da moradia, porém isto não aconteceu somente pela demanda existente como forma de serviço. Outros dois motivos adicionais espreitaram o processo. O primeiro deles foi a forma como o Estado visou manter o controle do solo em regiões propícias a ocupações irregulares. O segundo motivo é como o capital econômico investiu e investe no processo de desenvolvimento do meio urbano para atrair alta remuneração. Como coloca David Harvey (2011, p.137), o capitalismo “está sempre produzindo as condições necessárias para a urbanização ocorrer. Na medida em que a absorção dos excedentes de capital e o crescimento das populações são um problema, a urbanização oferece uma maneira crucial para absorver as duas coisas”.

## **5. INFLUÊNCIA DO METRÔ SP NA ESTRUTURAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DA ZONA LESTE**

Pelo Mapa dos Transportes Metropolitanos (Mapa 8) podemos ver o tamanho de toda a rede que inclui Metrô, CPTM e corredores metropolitanos de ônibus. A partir do que foi abordado nos capítulos anteriores, é possível distinguir a quantidade de linhas e nós de integração existentes em certas áreas da cidade e região metropolitana em comparação com a malha ao leste. Ainda que seja sem sobreposição no mapa territorial e sem escala, é visível que a situação atual da zona leste é de menor densidade quanto ao sistema, com poucas interligações e sentidos unidirecionais (oeste-leste).

Mapa 8 - Mapa do Transporte Metropolitano

# Mapa do Transporte Metropolitano

Metropolitan Transport Network



Legenda Legend

Linha 1 - Azul Line 1-Blue	METRÔ
Linha 2 - Verde Line 2-Green	METRÔ
Linha 3 - Vermelha Line 3-Red	METRÔ
Linha 4 - Amarela Line 4-Yellow	VIAQUATRO
Linha 5 - Lilás Line 5-Lilac	VIAMOBILIDADE
Linha 7 - Rubi Line 7-Ruby	CPTM
Linha 8 - Diamante Line 8-Diamond	CPTM
Linha 9 - Esmalda Line 9-Emerald	CPTM
Linha 10 - Turquesa Line 10-Turquoise	CPTM
Linha 11 - Coral Line 11-Coral	CPTM
Linha 12 - Safira Line 12-Sapphire	CPTM
Linha 13 - Jade Line 13-Jade	GPTM
Expresso Aeroporto Airport Express	CPTM
Connect Aeroporto Airport Connect	CPTM
Linha 15 - Prata Line 15-Silver	METRÔ
Expresso Turístico Touristic Express	GPTM
Ponte ORCA - tarifada Orca Shuttles Service	EMTU

Corredor Metropolitano de Ônibus Metropolitan Bus Corridor	EMTU
Trecho do viário com tráfego compartilhado Street sector with shared traffic	EMTU
Terminal Metropolitano de Ônibus Metropolitan Bus Terminal	
Estação Station	
Integração - gratuita Integration - Free Interchange	
Integração - pagada Integration - Paid Interchange	
Integração - gratuita: Horário Especial (veja no site: METRÔ/CPTM) Integration - Paid Interchange during off-peak hours (see website: METRÔ/CPTM)	
Terminal Rodoviário Road Terminal	Aeroporto Airport
Bicicletário Bike Parking Terminal	Paraciclos Bike Attaching Post

Informações úteis Useful Information

CPTM	<a href="http://www.cptm.sp.gov.br">www.cptm.sp.gov.br</a>	0800 055 0121
EMTU	<a href="http://www.emtu.sp.gov.br">www.emtu.sp.gov.br</a>	0800 724 0555
METRÔ	<a href="http://www.metro.sp.gov.br">www.metro.sp.gov.br</a>	0800 770 7722
VIAQUATRO	<a href="http://www.viaquatro.com.br">www.viaquatro.com.br</a>	0800 770 7100
VIAMOBILIDADE	<a href="http://www.viamobilidade.com.br">www.viamobilidade.com.br</a>	0800 770 7106



Utilize o código ao lado para obter a versão digital deste mapa e outros conteúdos. Consulte no site das empresas os horários de funcionamento das estações e transferências entre linhas.  
Please use the QR Code to get the digital version of this map and other contents. Address the websites of the metropolitan transport companies for stations service hours and line interchange information.



Fonte: Metrô SP.

A zona leste é em seu todo uma área socioeconomicamente menos privilegiada que as demais e isto também se reflete quando o assunto é o transporte coletivo de alta capacidade. Os estudos sobre circulação e transportes, conforme Sposito (2004), devem ser mais trabalhados visando a integração espacial em detrimento do que é atualmente feito, apenas com foco técnico e econômico de políticas públicas. Somente com o interesse coletivo sobreposto aos demais interesses, sem desconsiderá-los, é que “a mobilidade dos mais pobres” será trabalhada como se deve. Santos (2009a, p.123) partilha dessa ideia e vê que para uma visão abrangente é necessário o abandono do foco econômico para o “reconhecimento dos valores humanos que devem inspirar a elaboração de uma política fundada na justiça social e não em considerações de lucro”. Nesse aspecto, os geógrafos desempenham papel crucial:

Como a maior parte dos estudos sobre o tema tem sido feita por profissionais com formação em engenharia e economia, aspectos de natureza social e espacial têm sido, muitas vezes, relegados ao segundo plano, razão pela qual a reaproximação dos geógrafos com esse tema poderá trazer resultados interessantes (SPOSITO, 2004, p.240).

A primeira linha de metrô no Brasil foi a de São Paulo (Linha 1-Azul) realizada pela Companhia do Metropolitano, no qual convencionou-se chamar de Metrô SP. Em comparação com outros países, europeus e os EUA, a extensão das linhas é menor nos países da periferia do capitalismo. O atraso e o tamanho menor de atendimento acabam por fazer com que a orientação dos modais viários em países como o Brasil não traduzam a real necessidade de transportes para a população. A rápida sobreposição de modelos de transportes privilegiando o privado em detrimento ao coletivo respondeu aos interesses gerais do mercado que exerceu grande influência através da indústria automotiva, estas originárias dos países com linhas de transporte metroviário mais dignas.

Na maior parte dos países hoje subdesenvolvidos (com exceção da Argentina e do Uruguai), o desenvolvimento ferroviário praticamente não se deu, abortado pela implantação de um modelo rodoviário, que iria dominar tanto a configuração territorial do país como um todo como a configuração urbana. No caso de São Paulo, as ferrovias não eram propriamente urbanas ou suburbanas, contrariamente ao que ocorreu na Europa, no leste dos Estados Unidos, na Argentina. Por outro lado, a criação dos subways é retardada de praticamente um século (Buenos Aires é, também aqui, exceção). São Paulo inaugurou o seu metrô em 1974 (SANTOS, 2009a, p.28).

Na cidade de São Paulo, com plano urbano originariamente radial, o centro da cidade se estabelece como nó de circulação, com alta acessibilidade e reprodução cumulativa que só aumenta ao longo dos anos (SANTOS, 2009a, p.72). Com isso, áreas que concentram empregos, como o centro, atraem população trabalhadora de áreas como a zona leste, que tem como uma de suas principais vias a Radial Leste e as Linhas do Metrô e CPTM que correm ao seu lado. De acordo com Santos (2009a, p.95), “quanto menor a renda, de um modo geral, maior é o tempo gasto para se fazer transportar do domicílio ao trabalho”, assim a população empobrecida da zona leste, ainda que não trabalhe na região central, invariavelmente deve passar por ela para atingir outra zona da cidade para chegar ao trabalho. Isso ocasiona ao trabalhador passar grande parte do dia dentro do transporte. Este fato acontece pelo nó de circulação com estações de integração e terminais urbanos concentrados no centro da cidade.

Apesar da dependência da população trabalhadora com os transportes coletivos, o sistema viário oferece ênfase desproporcional ao automóvel que exerce pressão maior ao sistema do que o ônibus, sendo assim um maior consumidor de espaço público (SANTOS, 2009a, p.91).

Os meios de transportes quando associados a grandes projetos habitacionais que visaram dar respostas aos apelos sociais por moradia promoveram uma desarticulação da cidade, culminando em especulação fundiária desenfreada. Para Santos (2009a), as terras escolhidas para os grandes projetos de conjuntos habitacionais, assim como na zona leste de São Paulo, seguindo as articulações do BNH, obedeceram nos anos 70 e 80 a regra de distanciamento do centro. Isto teve como resultado o reforço do modelo de expansão radial, “deixando espaços vazios nos interstícios e abrindo campo à especulação fundiária” (SANTOS, 2009a, p.37). O Estado, sob o véu do atendimento à população, na verdade alimentou o poder especulativo. Nessa perspectiva, São Paulo, como metrópole corporativa, obedece mais a um sentido de reprodução do capital de empresas hegemônicas do que ao interesse social, que fica com o residual do orçamento público (SANTOS, 2009a, p.105).

Seguindo nessa linha, David Harvey (1980, p.39), no livro *A Justiça Social e a Cidade*, comenta que para se alcançar um objetivo social coerente em sistemas urbanos é preciso conciliar “políticos destinados a mudar a forma espacial da cidade” e “políticas destinadas a afetar os processos sociais que existem na cidade”. Porém, assim como Milton Santos que enxerga a metrópole corporativa distante de oferecer respostas às pautas sociais, Harvey não vê solução para unir as demandas políticas em torno dos anseios gerais.

Quando Harvey (1980, p.203) trata sobre o urbanismo, circulação e extração de mais-valia, ele aborda que o urbanismo requer concentração de excedente, logo, uma articulação entre um espaço econômico suficientemente extenso para facilitar a concentração geográfica do excedente social, possibilitando a evolução dos mercados. Dessa maneira compõem-se uma tríade para gerar e manter o excedente social pela: integração espacial da economia; evolução dos mercados de preço fixo; e evolução do urbanismo. Entre outras relações, Harvey (1980, p.205) sumariza algumas circunstâncias criadoras de produto excedente socialmente definido. São elas: população numerosa (1); população fixa e relativamente imóvel (2); alta densidade de população (3); alta produtividade potencial em dada série de condições naturais e técnicas (4); fácil comunicação e acesso (5).

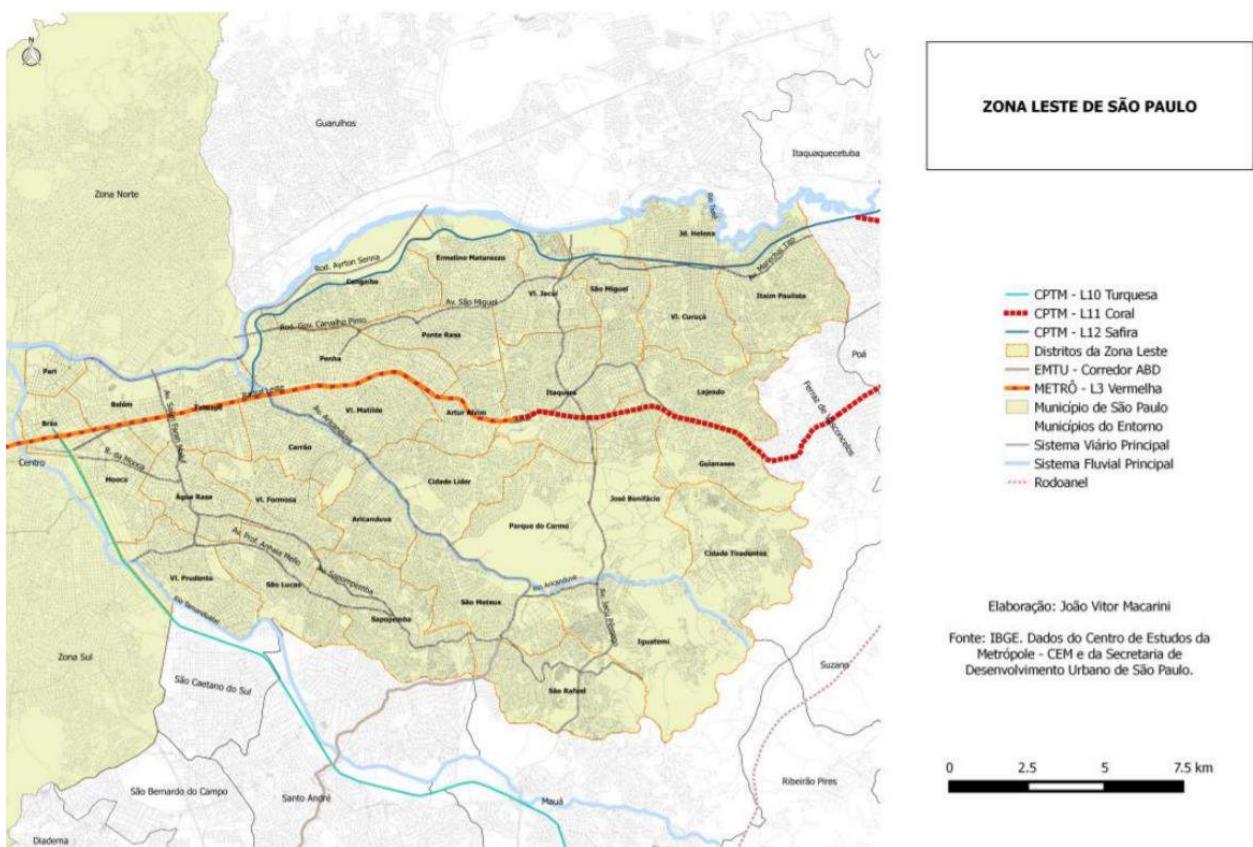
Ao se enquadrar a zona leste sob estes preceitos, observa-se que na época da expansão dos grandes modais de transportes para a região, a população já era relativamente alta e hoje é a maior da cidade. Antes sem grandes meios de transportes, depois com a construção de vias rápidas e do Metrô, a situação de fixidez e imobilidade pode ser ainda vista, de maneira geral, pela insuficiência latente de meios de transportes, como também pela exclusão de acesso pelo preço da locomoção na cidade. A densidade populacional se mantém alta pelo processo de periferização da zona leste, ainda mais com a vasta construção de conjuntos habitacionais e o avanço rumo aos vazios urbanos que ainda permaneciam.

A produtividade potencial de condições naturais praticamente deixa de existir com o avanço do tecido urbano que estruturou a zona leste modificando a antiga ocupação por chácaras e fazendas para uma zona altamente ocupada por moradores de baixa renda e pelos serviços que esta população demanda, com algumas áreas de concentração industrial na região do distrito de São Miguel. As potencialidades técnicas resguardados os transportes sempre visaram conectar localidades distantes, passando pela ferrovia, o metrô, as rodovias e vias expressas, mas resumindo-se ao atendimento da população, como grandes shoppings centers, e não aos postos de comando.

Assim, a comunicação e o acesso à zona leste, ainda que insuficientes para um movimento diário de trabalhadores, sempre tiveram condições propícias, pela proximidade com Guarulhos e o aeroporto pelo nordeste, ou pela região industrial do ABC pelo sudeste. A restruturação urbana pelos transportes por meio da Linha 3 - Vermelha chegando até Itaquera foi o processo pelo qual efetivamente se desdobrou um ramo de acesso central na região leste

que permitiu o enraizamento da ocupação ao seu entorno. Isso pode ser visualizado na Figura 3.

**Figura 3:** Mapa da zona leste de São Paulo com traçado da Linha 3-Vermelha do Metrô e da Linha 11 Coral da CPTM.<sup>40</sup>



Fonte: MACARINI, João Vitor. Mapa Base Zona Leste de São Paulo

Já atualmente, com a construção do monotrilho da Linha 15-Prata, houve o processo de reestruturação de uma nova área da zona leste. Partindo da Vila Prudente em direção ao extremo leste por Sapopemba, São Mateus e visando atingir Cidade Tiradentes, o monotrilho promove uma requalificação em uma região carente e de alta densidade populacional. Não à toa muitos empreendimentos já estão sendo construídos às margens dos trilhos. Com o crédito imobiliário sendo influenciado pelo mercado com títulos de renda fixa oferecidos como Letras de Crédito

<sup>40</sup> MACARINI, João Vitor. **Mapa Base Zona Leste de São Paulo.** In: HELD, M. & MACARINI, J.V. Análise das dinâmicas socioeconômicas e tendências de desenvolvimento urbano na zona leste de São Paulo: notas sobre as centralidades urbanas locais. XVII ENANPUR: 20017. Disponível em: <[http://anpur.org.br/xvienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR\\_Anais/ST\\_Sessoes\\_Tematicas/ST%203/ST%203.11/ST%203.11-02.pdf](http://anpur.org.br/xvienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%203/ST%203.11/ST%203.11-02.pdf)>. Acesso em: 15/01/2020.

Imobiliário, a atuação do setor anda à parte da sociedade. Assim, mesmo em uma época de recessão econômica, os contínuos anúncios de obras do Metrô SP chegam a contrastar com os cortes de benefícios aos mais desamparados promovidos por entes públicos sob o pretexto de falta de caixa. Porém, com base com o que foi exposto ao longo do trabalho, a urbanização pode servir de artifício para remunerar empresas que atuam na área em épocas que as taxas de lucro andam em queda como também na absorção de excedentes de capitais.

Por isso a realização de grandes obras propicia, mesmo em épocas de estagnação do capital, a remuneração para empresas hegemônicas que atuam sobre o território. No momento atual, como analisamos, isto ocorre de forma duplamente perversa, pois agora as grandes empresas consorciadas não apenas constroem e entregam grandes obras por meio de licitações, agora elas também administram o bem público. Com isso, se apropriam legalmente de uma área reestruturada da cidade como o caso da Linha 15-Prata (monotrilho).

Harvey (2011, p.138) demonstra como, desde a experiência com Georges-Eugène Haussman e a reconstrução de Paris, no século XIX, a urbanização serve de instrumento político e de estabilização social. Modelo repetido sucessivamente, com destaque para Robert Moses após a Segunda Guerra Mundial em Nova Iorque.

Por meio de um sistema de rodovias financiado pelo endividamento e por transformações de infraestrutura, com a suburbanização e uma total reengenharia (utilizando novas tecnologias de construção surgidas durante a guerra) não só da cidade, mas de toda a região metropolitana, ele definiu uma forma de absorver os excedentes de capital e mão de obra rentáveis (HARVEY, 2011, p.139)

O processo de ênfase na metropolização também é visto atualmente com as obras da CPTM até o aeroporto de Guarulhos e o possível avanço do Metrô SP até a cidade, como exemplo. Este movimento mais avançado em algumas frentes, sempre é uma entrada para a remuneração de capitais acontecer no meio urbano. Segundo indica Carvalho (2019, p.69), o fluxo da cidade de Guarulhos rumo a capital é gigantesco e reflete o interesse de empresas atuarem nessa área: “os meios de transporte no espaço intrametropolitano, compreendido entre Guarulhos e São Paulo através de um fluxo pendular diário, seja via transporte público ou individual motorizado, chega-se a somatória de 315 mil pessoas”.

Para nos aprofundarmos no exemplo, atingir uma área de tamanho fluxo com uma reestruturação modificaria todo um sistema já existente de transportes, pois são 87 linhas

operadas pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo) que liga Guarulhos às zonas leste e norte de São Paulo, principalmente com os terminais anexos às estações do Metrô (CARVALHO, 2019, p.17).

Voltando ao caso da Linha 15-Prata do Metrô na zona leste, visto no item 4.2 da monografia, a obra é descrita enquanto uma síntese de projetos inacabados no eixo sudeste a partir da Vila Prudente. Apesar de correr suspenso a importantes avenidas, o impacto das obras é grandioso e com o projeto implementado existe toda uma reconfiguração dos transportes e da ocupação do solo no raio da linha, como foi demonstrado. De acordo com Antas Jr. (2014, p.134), a transformação de um sistema de transportes, como a expansão de padrões técnicos existentes somados a novos, eventualmente, e mudanças organizacionais acaba por promover a reestruturação da cidade.

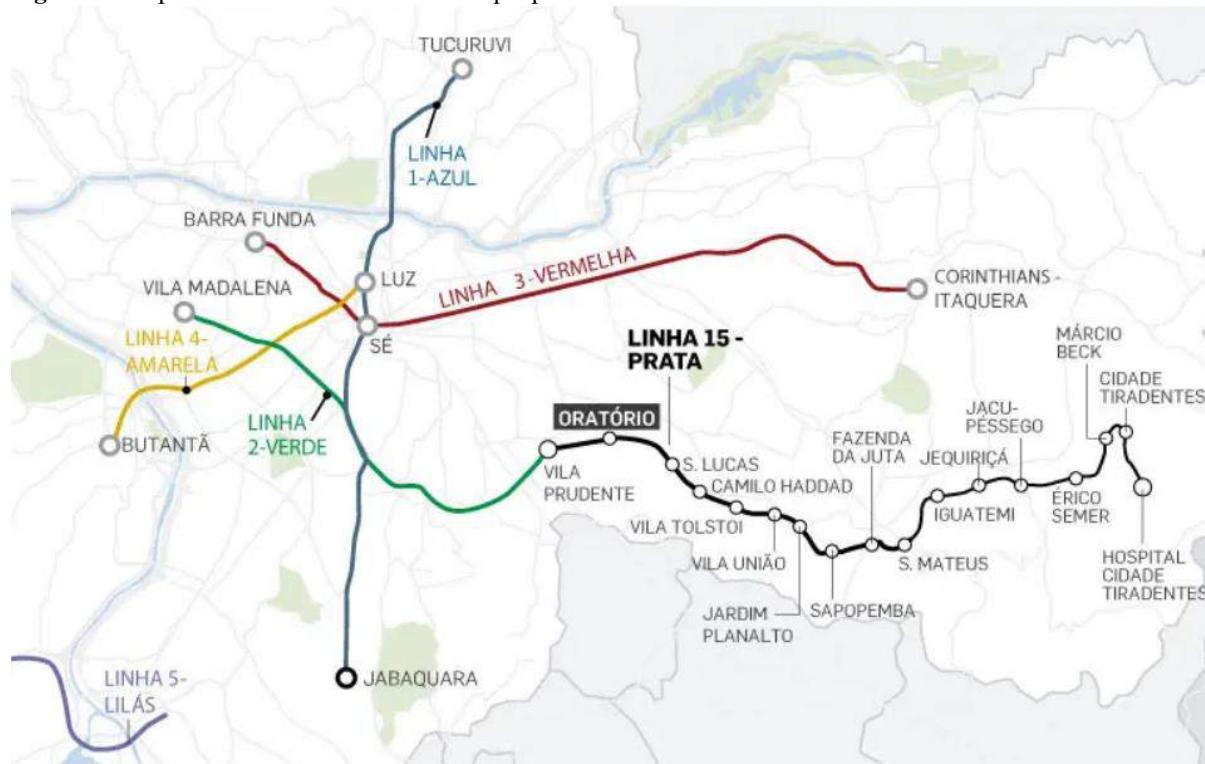
Por maior que seja a modernização a ser implementada numa cidade, devido à ação de interesses econômicos hegemônicos, uma grande área que se inova ou mesmo a implementação de um amplo sistema técnico de transporte, saúde ou educação, sempre se tratará, em casos semelhantes, de uma refuncionalização do espaço. Isso porque é sempre uma parte da cidade que conhece tal intervenção, que já tem uma dinâmica espacial, derivada de modernizações de várias idades e que atuam em conjunto, e várias idades de divisões territoriais do trabalho que são mais ou menos autônomas e que cooperam com menos ou mais intensidade (ANTAS JR., 2014, p.133).

Como é de se imaginar, os menos favorecidos sempre são os mais prejudicados nestes momentos em que a urbanização serve como instrumento para a reestruturação urbana vista como “destruição criadora” por Harvey (2011, p144). Entre outros períodos, são nos momentos de crise que o mercado se articula ainda mais ao ente público em busca de uma remuneração considerada aceitável para os investidores, exercendo grande influência em processos de reestruturação. Carrega com este movimento de destruição para construir algo novo, a “destruição criadora”, o aspecto de violência urbana que pode ser dimensionada em diversos níveis. No caso da Linha 15-Prata, pode-se dizer que a violência acontece em vista a ausência de consulta pública, na especulação imobiliária, quanto aos atrasos nas obras, quanto ao desperdício e possíveis desvios de verbas públicas, na privação do direito de se locomover da população, na falta de recursos que gera incapacidade de pagar o transporte coletivo, na baixa qualidade nos serviços de transporte, sem contar no processo de reestruturação em si, com

desapropriações, mudanças no desenho de distritos e bairros, além da falta de clareza quanto à melhor solução para as necessidades da população.

O trajeto do monotrilho, que pode ser visualizado na Figura 4 (Linha 15-Prata), tem um traçado importante para a zona leste. Por outro lado, a baixa capacidade de operação da linha, ainda que o Governo apresente como de média capacidade, ofereça problemas de atendimentos futuros superiores às Linhas de metrô tradicionais da cidade. Ainda assim, o principal problema talvez resida na possibilidade de concessão da Linha à iniciativa privada por um valor irrisório do que foi gasto pelo Governo em sua construção.

**Figura 4:** Mapa da rede do Metrô com destaque para Linha 3-Vermelha e Linha 15-Prata na zona leste<sup>41</sup>



Fonte: O Estado de São Paulo

Para finalizar o entendimento da influência dos transportes com ênfase no Metrô na zona leste, é fundamental compreender o pensamento trazido por Milton Santos na obra *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*. Segundo o autor, economia política da urbanização refere-se à divisão do trabalho, que se materializa em divisão territorial do trabalho

<sup>41</sup> No momento atual novas linhas de Metrô já tiveram avanços e se conectam com linhas antigas, como o caso da Linha Lilás que interliga a Linha Azul. Na figura é apresentado o traçado inteiro do projetado para o monotrilho, ainda que a continuidade a partir do que já está pronto seja alvo de dúvidas.

e economia política da cidade refere-se à forma como a cidade, ela própria, se organiza em face da produção e como os diversos atores encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade. Apesar de distintos, se adverte que ambos os conceitos são inseparáveis, unidos por uma relação de causa e efeito recíproca (SANTOS, 2009b).

Desse modo, toda análise urbana deve levar em conta aspectos gerais, de divisão do trabalho, que afetam a generalidade das situações e, ao mesmo tempo, aspectos específicos de cada cidade e das condições preexistentes. As condições preexistentes, por sua vez, são heranças de situações passadas, ou seja, formas que resultam de divisões do trabalho pretéritas. Já as novas divisões do trabalho vão, sucessivamente, redistribuindo as funções no território. Com isso, o espaço urbano é constantemente reorganizado. Neste contexto, o Estado atua como interventor nas relações de trabalho, estimulando de forma seletiva e discriminatória atividades que serão incentivadas, estabelece usos e ocupações do solo injustas, o que acaba por valorizar ou desvalorizar uma ou outra região da cidade (SANTOS, 2009b).

Com vistas para os ambos os casos do Metrô na zona leste analisados, fica claro que a chegada dos trilhos representa a reorganização do território frente às possibilidades trazidas pelos transportes, assimilando a divisão do trabalho e organizando-se perante a elas. Embora os planos diretores determinem diretrizes, na maior parte das vezes o Estado serve como instrumento de legitimação da ação do capital ou, ainda, como impulsionador de processos de reestruturação que levam a processos profundos de especulação imobiliária.

Conforme Santos (2009b), o estudo da economia política da cidade deve focar o capital geral e os capitais particulares e sua relação. Ele explica que o Capital Geral (Capital Social/Espaço Urbano), indivisível, é cada vez mais privatizado e o seu acesso não é o mesmo para os diversos entes sociais. Esta condição agrava “desigualdades originais”, o que gera marginalização para um lado e concentração monetária para outro. O mundo tecnológico e conectado faz com que esse Capital Geral seja cada vez menos utilizado pelos membros da sociedade local que contribuíram efetivamente para a sua construção que nada mais é do que o espaço urbano. Nesta etapa, pode-se pensar que o Capital Geral visto no Metrô, público, tem sido alvo do assédio privado para o qual algumas Linhas de outras regiões já foram concedidas para administração privada, sem contar na dificuldade de acesso ao transporte coletivo pelo alto preço de passagem que expulsa cada vez mais pessoas de seu uso diário. Esta situação, nada mais é do que a exclusão do contribuinte do Capital Geral do acesso ao seu bem que, se não

inteiramente gratuito, deveria ser mais acessível. Além disso, grandes processos de privatização visam atingir não só a áreas de transportes como todos os bens estatais passíveis de privatização.

Nesta situação comum em países de terceiro mundo, o espaço urbano é a cada dia mais apropriado pelas empresas transnacionais, pois elas têm mais recursos e poder para utilizar desse espaço do que as empresas do próprio país. Ou seja, no país subdesenvolvido a firma nacional extrai menos mais-valia de seu espaço do que uma firma estrangeira, evidenciando o controle de agentes externos no dia a dia das cidades. Dessa maneira, o maquinário de uma empresa não revela mais a relação entre capital Particular e Geral, mas sim o Espaço Urbano. Mas para isso acontecer existe a condição de urbanizações organizadas à reprodução do capital, o que geralmente traz uma lógica externa à realidade de um país que, quanto mais se volta para o mercado externo, mais torna seu capital Geral inigualitário (SANTOS, 2009b). As empresas construtoras e que ganham concessões para administração das Linhas, ainda que sejam nacionais, possuem capital aberto, portanto o controle fica na mão do mercado pelos acionistas.

A atuação que visa se utilizar do Capital Geral/Social pela especulação age, por exemplo, em infraestruturas como os transportes. Observando o processo de reestruturação da zona leste pelo monotrilho, vemos o quanto o projeto resguarda diversos e difusos interesses ao passo que o interesse público é posto em último plano. Ao tempo que estas infraestruturas são alvos das necessidades do mercado, acabam por não atender mais as reais necessidades da cidade. Esta correspondência será mais bem realizada, do ponto de vista das empresas, quanto mais uma cidade permitir que se tire mais lucro dela. Assim, as influências do Metrô na zona leste que antigamente guardavam teor de estruturação ou reestruturação capitaneado pelo Estado, hoje, respondem mais aos interesses privados e a refuncionalização de áreas visando a obtenção de maior lucro.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A oportunidade da realização dessa monografia permitiu observar como o processo de reestruturação da zona leste por meio dos transportes serviu para regular a região que, com o aumento demográfico, estava saindo do controle estatal por crescentes ocupações irregulares. Ao estender a malha viária da zona leste o tecido urbano avançou rapidamente a partir do centro sentido o interior da região e conectou localidades antes isoladas.

Com isso, um maior controle do meio público pode ser exercido, como também expulsou os mais necessitados ainda para mais longe, nas margens da cidade e para áreas da região metropolitana. Apesar da Linha 3-Vermelha do Metrô ser fundamental em seu sentido leste, rapidamente a sua capacidade foi exaurida sem alternativas efetivas para aumento de demanda, pois a sua linha encontra-se entre os trilhos da CPTM e a Avenida Radial Leste. O fato de correr em superfície tornou as obras mais rápidas e baratas para o Estado - sendo observado que na zona leste, a não ser o trecho entre Bresser-Mooca e Belém, o restante da linha corre em superfície ou em vias elevadas.

O grande projeto de refuncionalização dos transportes nesse eixo central da zona leste aproveitou o antigo traçado ferroviário, hoje utilizado pela CPTM, e estendeu o metrô, terminais de ônibus e uma grande avenida expressa em via radial. Pelo modo em que foram construídos, a não ser que ocorra um outro grande processo de refuncionalização nesse corredor multimodal, que mexeria com os ânimos de grande parcela da sociedade que utiliza diariamente estas vias, a tendência é que os problemas de congestionamento e superlotação permaneçam.

Com o avançar da pesquisa, observou-se como o Estado, indutor do planejamento urbano, visto até o início do século XXI, cada vez mais cede espaço para o nexo Estado-Finanças, ou Estado-Mercado, nas grandes obras realizadas na cidade. O mercado sempre teve participação nas grandes realizações, formando consórcios para disputar licitações. Porém, este cenário mudou e agora as grandes obras se realizam por meio de PPPs em que a influência das empresas é direta e, com isso, a lisura do benefício público das obras pode ser interrogada. Cada vez mais se pode questionar isso ao associar as áreas a serem “requalificadas” na cidade com o avanço de obras de transporte e a atuação do setor imobiliário.

Ainda que o investimento da Linha 15-Prata (monotrilho) tenha sido do governo de São Paulo e até agora ele seja operado pelo Metrô, provavelmente a Linha terá como destino a concessão para uma empresa privada. Isto aumenta a percepção de que estas obras tenham sentido mais voltado aos negócios do que um sentido público: um projeto que visa menores

custos, realização mais rápida, é custeado, mas não será administrado pelo ente público, e que não oferece solução para os problemas de transportes existentes.

Um ponto a ser observado com o funcionamento do monotrilho é a relação feita ao Minhocão (Elevado João Goulart). A implantação da Linha 15-Prata fez com que algumas vozes da sociedade apontassem um efeito “Minhocão” com o monotrilho rasgando a cidade a 15 metros de altura e a possibilidade da formação de guetos abaixo da linha. Aspectos como poluição, barulho e a ocupação abaixo são realmente diferentes, ainda que existam, porém a privacidade invadida dos moradores próximos à Linha é a mesma. Mesmo que seja uma obra de transporte tão requisitada pelos moradores da periferia, o modo como o monotrilho se relaciona com o ambiente ao redor soma mais uma crítica às outras feitas em relação ao projeto. Do interior do trem é possível olhar dentro das residências das pessoas, composta na maioria de prédios baixos e de casas em nível abaixo ao do trem. Apesar disso o mercado imobiliário próximo à Linha está aquecido, como foi colocado durante o trabalho.

De qualquer maneira não existiu agitação de críticas ao projeto similar ao movimento organizado que visa dar nova função ao “Minhocão” ou derrubá-lo. Assim, enquanto o Elevado faz parte de uma comoção pública de uma área que ganha novo impulso de valorização e atração de moradores, erguem-se monotrilhos pela cidade, sendo o da Linha 15-Prata o primeiro deles, sem ponderações quanto aos problemas urbanos similares que ele pode trazer. De formas diferentes, a nova possível utilização do Minhocão e a construção do monotrilho se inserem da mesma maneira no movimento que ocorre na cidade de destruição criativa, ou destruição criadora, conforme Harvey (2011, p.155): “A criação e recriação de relações de espaço cada vez mais novas para as interações humanas é uma das conquistas mais marcantes do capitalismo”.

Dessa forma, enquanto áreas da cidade passam por um sucateamento, outras são refuncionalizadas, em um movimento que parece estar se naturalizando de maneira nefasta pela atuação do mercado que age sobre o urbano com anuência dos administradores públicos. Após décadas de real abandono na área dos transportes, o eixo sudeste entre Vila Prudente, Sapopemba e Cidade Tiradentes entrou no escopo de reestruturação devido às obras do monotrilho que substituíram outros projetos ainda mais antigos.

Como já explorado, este é mais um ponto a ser considerado dentro de um campo muito maior de críticas que envolvem a efetividade do monotrilho. Criado sob o ponto de vista de ser mais barato que o Metrô convencional e com implantação mais rápida, o projeto total da Linha 15 teve anos de atraso, ainda não foi concluído, teve custo elevado e a capacidade de transporte

é ínfima perto do que o extremo leste necessita. Este efeito amplia o entendimento de que seria melhor implementar o projeto de Metrô subterrâneo, em que a capacidade de atendimento é maior.

Em aspectos gerais, as estruturações e reestruturações de transportes sob a égide do capital na metrópole corporativa de São Paulo ajudaram a moldar a zona leste como conhecemos. Assim, a pergunta que fica é como uma região com conexões de transportes tão determinados pode ser mais justa? Como ter meios de transportes com real função social e acessíveis? Como criar empregos serviços que não sejam apenas comerciais mais próximos às residências, melhorando o fluxo urbano da megalópole? As provocações em forma de crítica devem nortear qualquer pesquisa que vise criticar e entender a atribuição dos meios de transportes sobre um território.

Por hora, a realização deste trabalho visa inseri-lo de forma a contribuir como mais um passo às pesquisas relacionadas aos transportes e à zona leste, como também auxiliar em outras investigações sobre essa questão no entendimento de como a cidade e o urbano se relacionam. Dessa maneira, nosso intento aqui foi o de oferecer uma compreensão atual para que pesquisadores no futuro possam fazer uma análise comparada do momento em que vivem com a malha de transportes de hoje, com foco nas obras do Metrô e os seus projetos cambiantes.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

32XSP. **Quais as diferenças entre uma prefeitura regional, um distrito e um bairro?**

Disponível em: <<https://32xsp.org.br/2018/09/10/sao-paulo-divisao-territorial-e-administrativa/>>. Acesso em: 21/06/2019.

\_\_\_\_\_. **Morador da zona leste é o que mais sofre com distância até o trabalho.** Disponível em: <<https://32xsp.org.br/2019/02/20/morador-da-zona-leste-e-o-que-mais-sofre-com-distancia-ate-o-trabalho/>>. Acesso em: 21/06/2019.

AGORA SP. **Governo de SP promete monotrilho no extremo da zona leste em 2022.** Disponível em: <<https://agora.folha.uol.com.br/sao-paulo/2019/12/governo-de-sp-promete-monotrilho-no-extremo-da-zona-leste-em-2022.shtml>>. Acesso em: 15/01/2020.

ANDRADE, Margarida Maria de. **BRÁS, MOÓCA E BELENZINHO- “bairros italianos” na São Paulo além Tamanduateí.** In: Seminário Indagações sobre a presença italiana no Estado de São Paulo, Geografia FFLCH-USP, out. 1991. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/47331/51067>>. Acesso em: 18/02/2020.

ANTAS JR., Ricardo Mendes. **Complexo industrial da saúde e urbanização no estado de São Paulo.** Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege). p.117-140, V.10, n.13, jan-jun.2014.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos; Prefeitura de São Paulo; SP Trans. **Premissas para um plano de mobilidade urbana.** 2012. 215p. Disponível em: <[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/03/06/ABB0D95F-D337-4FF5-9627-F8D3878A9404.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/03/06/ABB0D95F-D337-4FF5-9627-F8D3878A9404.pdf)>. Acesso em: 06/01/2020.

AZEVEDO, Aroldo. **Subúrbios Orientais de São Paulo.** Tese de concurso à cadeira de Geografia do Brasil (XXV.º) da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras/Universidade de São Paulo. São Paulo, 1945.

CARDOSO, Felipe Saluti. **Reestruturação e reprodução da metrópole: as políticas metropolitanas de transporte como determinação da produção do espaço.** 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

CARVALHO, Carlos André Ferreira. **Deslocamento pendular entre os municípios de São Paulo e Guarulhos:** um enfoque no transporte público de alta capacidade. 2019. 88 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Leste-Oeste Em Busca de uma Solução Integrada.** Prefeitura de São Paulo 1979.

\_\_\_\_\_. **Linha leste-oeste, metrô tramo leste.** São Paulo S.N, 1976. 1v.

COSTANZO, Daniela. **Metrô de São Paulo: burocracia pública, decisões e financiamento.** In: MARQUES, Eduardo (org.). As políticas do urbano em São Paulo. São Paulo: Unesp, 2018a.

\_\_\_\_\_ . Riscos privados em lugares públicos: as PPPs do Metrô de São Paulo. Novos Estudos Cebrap. 2018b. Disponível em: <<http://novosestudos.uol.com.br/riscos-privados-em-lugares-publicos-as-ppps-do-metro-de-sao-paulo/>> Acessado em: **06/01/2020.**

DAMIANI, Amélia. **A cidade (des)ordenada: concepção e cotidiano do Conjunto Habitacional Itaquera I.** Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

**DCI. Empresas recebem incentivos para investir na Zona Leste.** Disponível em: <<https://www.dci.com.br/dci-sp/empresas-recebem-incentivos-para-investir-na-zona-leste-1.687664>>. Acesso em: 21/06/2019.

**EMPLASA. Atlas de inserção urbana de linhas de metrô: RMSP: linha 2 - verde, linha 6 - laranja, linha 15 - prata, linha 19 - celeste** /Secretaria da Casa Civil, Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano. — 1. ed. — São Paulo, 2015.

**FOLHA DE SÃO PAULO. Monotrilho acumula trapalhadas e vira herança maldita para Doria.** Disponível em:<<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/07/monotrilho-acumula-trapalhadas-e-vira-heranca-maldita-para-doria.shtml>>. Acesso em: 15/01/2020.

**G1. Com apenas um concorrente, Linha 15-Prata do monotrilho é concedida em leilão por R\$ 160 milhões.** Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/03/11/com-apenas-um-concorrente-linha-15-prata-do-monotrilho-e-concedida-em-leilao-por-r160-milhoes.ghtml>>. Acesso em: 15/01/2020.

\_\_\_\_\_ . Doria promete estender Linha 15-Prata do monotrilho até a Cidade Tiradentes e entregar estação em 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/12/16/doria-promete-estender-linha-15-prata-do-monotrilho-ate-a-cidade-tiradentes-e-entregar-estacao-em-2022.ghtml>>. Acesso em: 15/01/2020.

\_\_\_\_\_ . Governo anuncia retomada da expansão da Linha Verde do Metrô prometida para 2013. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/01/17/governo-anuncia-retomada-da-expansao-da-linha-verde-do-metro-prometida-para-2013.ghtml>>. Acesso em: 15/01/2020.

\_\_\_\_\_ . Justiça anula concessão da Linha15 - Prata do monotrilho; secretário diz que entrega das novas estações não será afetada. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/11/28/justica-anula-concessao-da-linha15-prata-do-monotrilho-secretario-diz-que-entrega-das-novas-estacoes-nao-sera-afetada.ghtml>>. Acesso em:15/01/2020.

\_\_\_\_\_ . Número de falhas na linha 15-Prata triplicou em 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/12/07/numero-de-falhas-na-linha-15-prata-triplicou-em-2019.ghtml>>. Acesso em: 15/01/2020.

\_\_\_\_\_ . PSDB vence 7ª eleição seguida para governo de São Paulo. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/eleicoes/2018/noticia/2018/10/28/psdb-vence-7a-eleicao-seguida-para-governo-de-sao-paulo.ghtml>>. Acesso em: 15/01/2020.

GARCIA, Moreno Zaidan. **Sistemas de monotrilho como transporte de massa: considerações a respeito de um novo modo de transportes para São Paulo.** In: Revista dos

Transportes Públicos. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, Ano 37, 3º quadrimestre, 2014, pp. 27-52. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/2016/9/15/rtp-138-e.pdf>>. Acesso em: 15/01/2020.

GAZETA VIRTUAL. **Polo Institucional de Itaquera emperra**. Disponível em: <<http://www.gazetavirtual.com.br/polo-institucional-de-itaquera-emperra/>>. Acesso em: 21/06/2019.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

\_\_\_\_\_. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. Trad. de João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1980.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo – estudo de geografia urbana**. Fundação IBGE Rio de Janeiro, 1971.

METRÔ SP. **50 anos 1968-2018**. Disponível em: <<http://50anos.metrosp.com.br/index.php/linha-do-tempo/>>. Acesso em: 07/01/2020

MONBEIG, Pierre. **O crescimento da cidade de São Paulo. (Grenoble: Institut et Revue de Géographie Alpine, 1953)**. In: SZMRECSÁNYI, Tamás. (Org.). História econômica da cidade de São Paulo. São Paulo: Globo, 2004.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Arcos - Estruturação Territorial**. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/arco\\_do\\_futuro/index.php?p=252037](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/arco_do_futuro/index.php?p=252037)>. Acesso em: 21/06/2019.

\_\_\_\_\_. **Cidade Tiradentes: o bairro que mais parece uma cidade**. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/cidade\\_tiradentes/historic](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/cidade_tiradentes/historic)>. Acesso em: 06/01/2020.

PORTAL DO GOVERNO SP. **Consórcio ViaMobilitade vence leilão de concessão da linha 15-Prata**. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/consorcio-viamobilidade-vence-leilao-de-concessao-da-linha-15-prata-de-monotrilho>>. Acesso em: 15/01/2020.

RAMALHOSO, Wellington. **Destino Itaquera: o metrô rumo aos conjuntos habitacionais da COHAB-SP**. 2013. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2013. Acesso em: 2019-08-07.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: Grandes obras e urbanização. Volume I**. Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial. São Paulo, 2010a.

\_\_\_\_\_. **Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: Grandes obras e urbanização. Volume II**. Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial. São Paulo, 2010b.

\_\_\_\_\_. **Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: Grandes obras e urbanização.**  
**Volume III.** Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial. São Paulo, 2010c.

\_\_\_\_\_. **São Paulo vila cidade metrópole.** São Paulo: Takano, 2004.

ROLNIK, R. e FRÚGOLI JR., H. **Reestruturação urbana da metrópole paulistana: a Zona Leste como território de rupturas e permanências.** In: Cadernos Metrópole n.6 (2º sem), 2001.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. **(I) Mobilidade na cidade de São Paulo.** Estud. av., São Paulo, v. 25, n. 71, p. 89-108, Apr. 2011. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142011000100007>> Acesso em: 06/01/2020.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4ed. São Paulo: Edusp, 2017.

\_\_\_\_\_. **A Urbanização Brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

\_\_\_\_\_. **Globalização e redescoberta da natureza.** In: Técnica, espaço e tempo. São Paulo: Hucitec, 1998.

\_\_\_\_\_. **Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo.** São Paulo: Edusp, 2009a.

\_\_\_\_\_. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo.** São Paulo: Edusp, 2009b.

SANTOS, Milton.; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA NETO, Manoel Lemes da. **Extensões urbanas: o caso da cidade de São Paulo.** Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização.** Contexto, 2000.

\_\_\_\_\_. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo.** Presidente Prudente, 2004. 508 p. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP.

SPTURIS. **Roteiro Temático Zona Leste.** Disponível em: <[http://cidadedesapaulo.com/v2/wp-content/uploads/2017/04/ZL\\_ENG\\_01.06\\_bxfinal.pdf](http://cidadedesapaulo.com/v2/wp-content/uploads/2017/04/ZL_ENG_01.06_bxfinal.pdf)>. Acesso em: 21/06/2019.

VEJA SP. **Shopping Itaquera ganha expansão e dobra de tamanho.** Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/blog/liquidacao-cia/shopping-itaquera-ganha-expansao-e-dobra-de-tamanho/>>. Acesso em: 15/01/2020

ZMITROWICZ, Witold. **As obras públicas de engenharia e a sua função na estruturação da cidade de São Paulo.** 1984. Tese – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984.

## **MAPAS**

COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA (SP). **Planta geral da cidade de São Paulo com indicações diversas/Escala 1:20.000, 1914.**

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Mapa do Transporte Metropolitano/ Sem Escala.** Governo do Estado de São Paulo, 2019.

Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa. **Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.** (Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/Dipro) Disponível em: <[http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/index.php](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/index.php)> Acesso em: 06/01/2020.

## 8. ANEXOS

Fotos de 1 a 4 por Murilo Tomaz



1. Novo prédio à esquerda e nova construção à direita vistas da plataforma de embarque da estação Brás do Metrô.



2. Interior da plataforma de embarque da estação Jd. Planalto com Cohab Teotônio Vilela ao fundo.

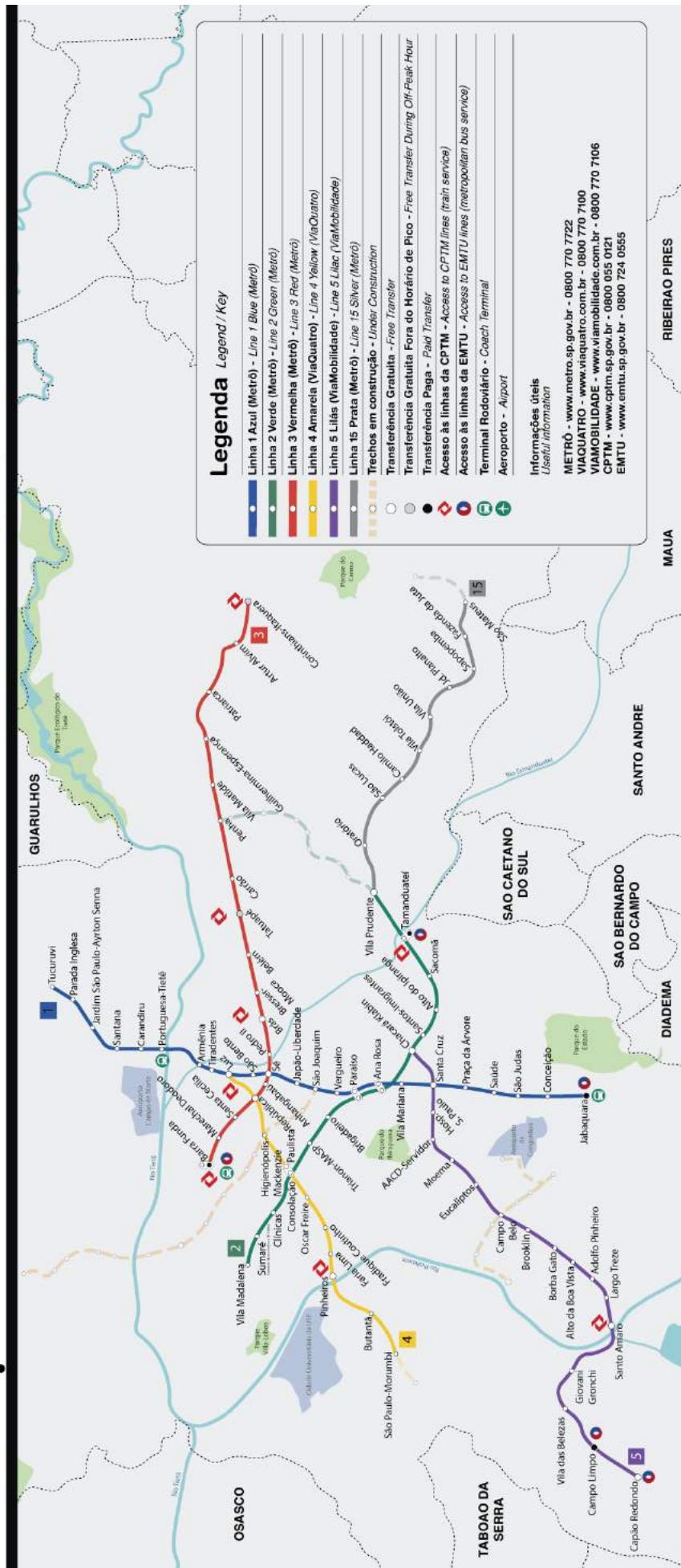


3. Panorama da Cohab Teotônio Vilela visto de dentro do monotrilho entre as estações Sapopemba e Fazenda da Juta.



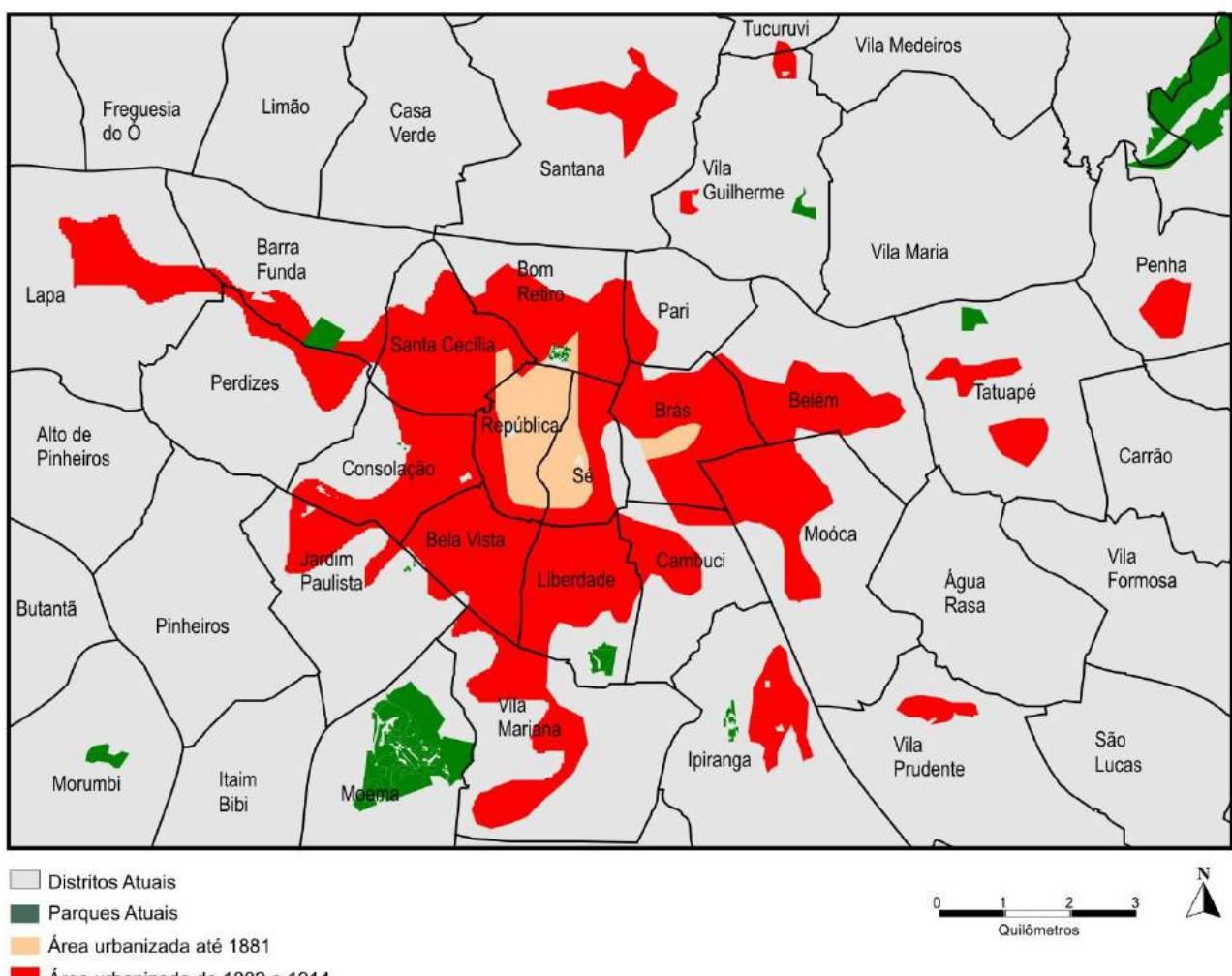
4. Etec Sapopemba e prédios do CDHU ao lado da estação Fazenda da Juta.

# Mapa do Sistema Metroviário Subway Map



## Área Urbanizada

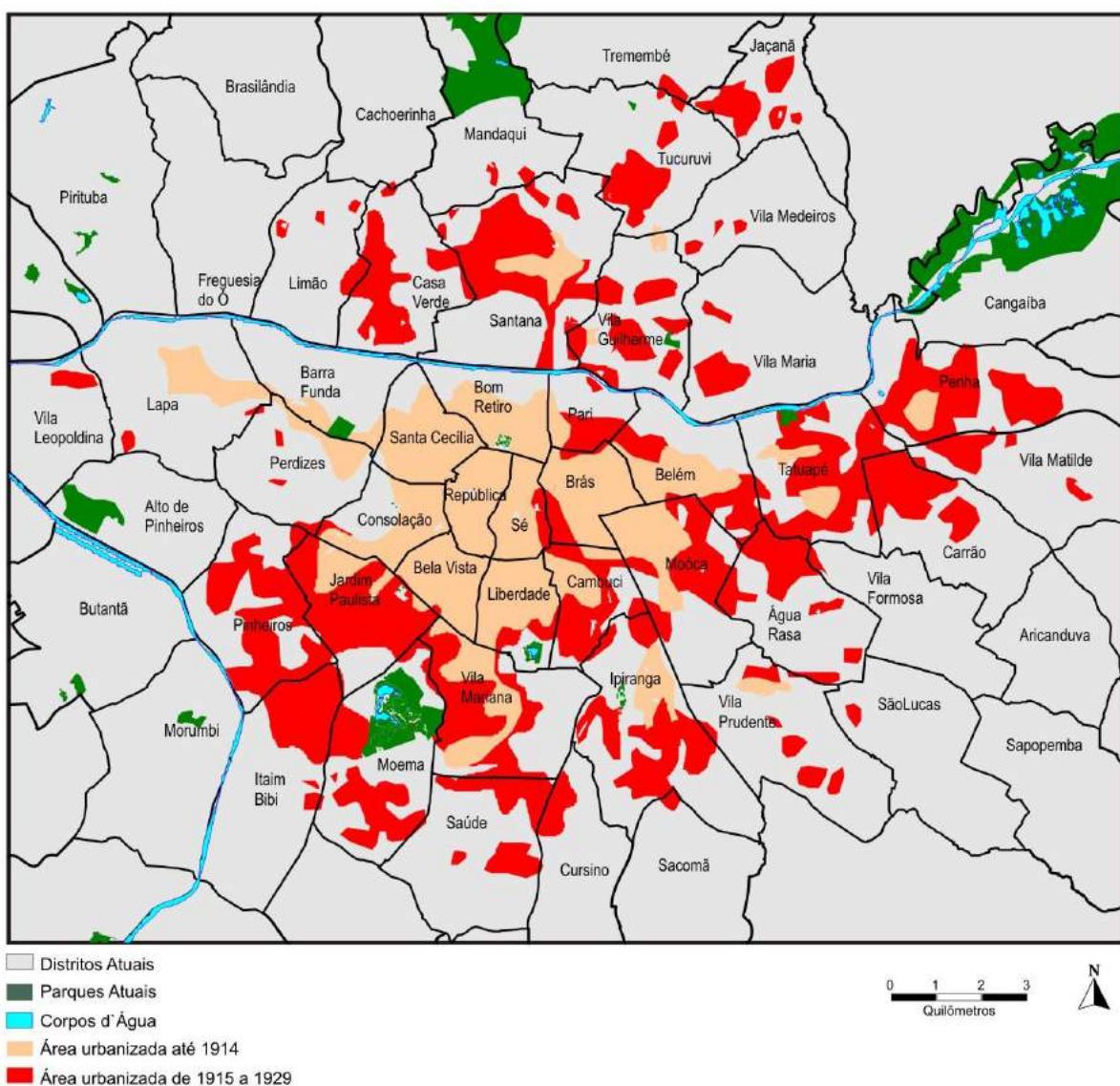
1882/1914



**Fonte:** Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplesia.  
**Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.**  
**Adaptação:** Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/Dipro

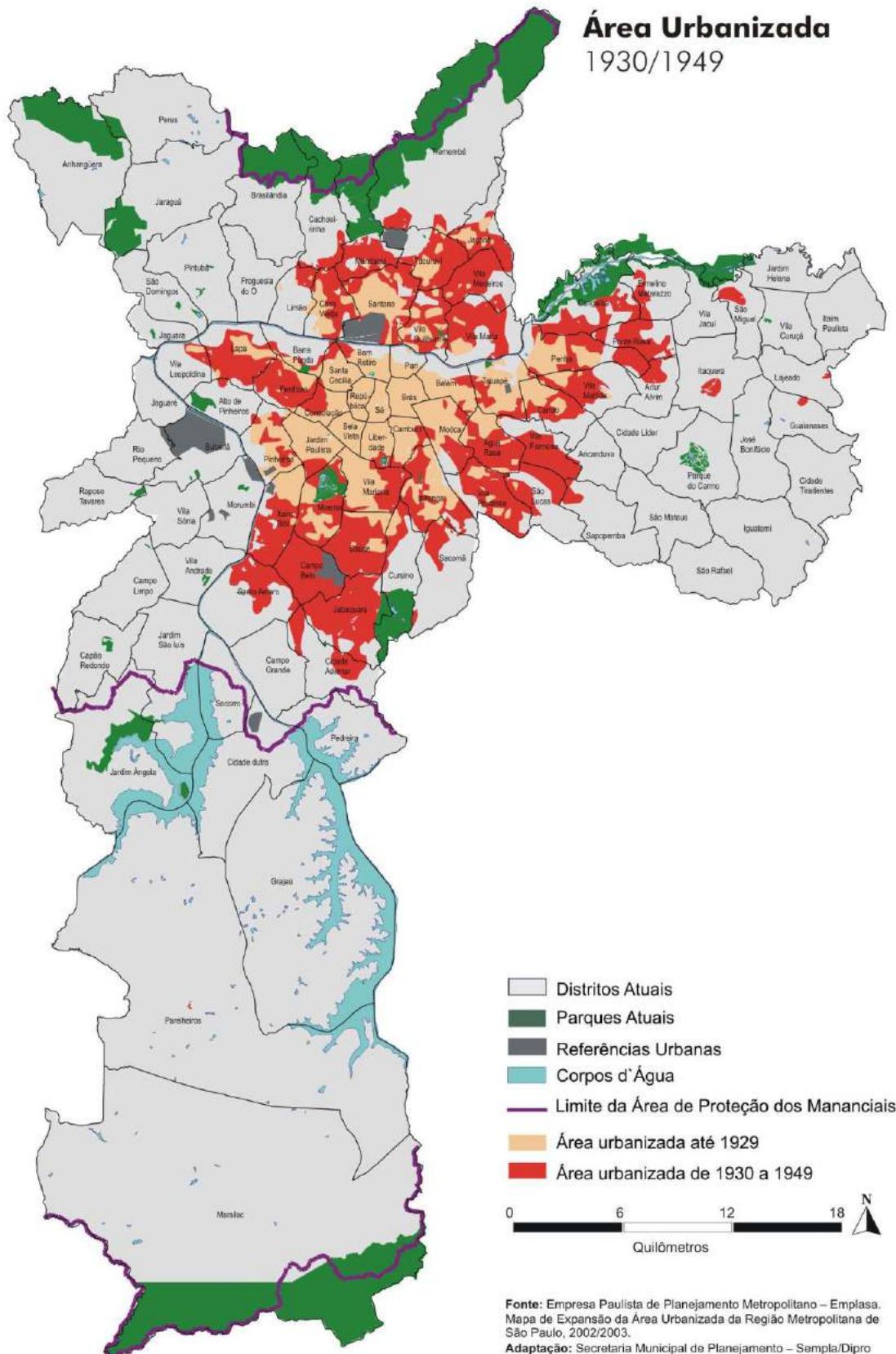
## Área Urbanizada

1915/1929

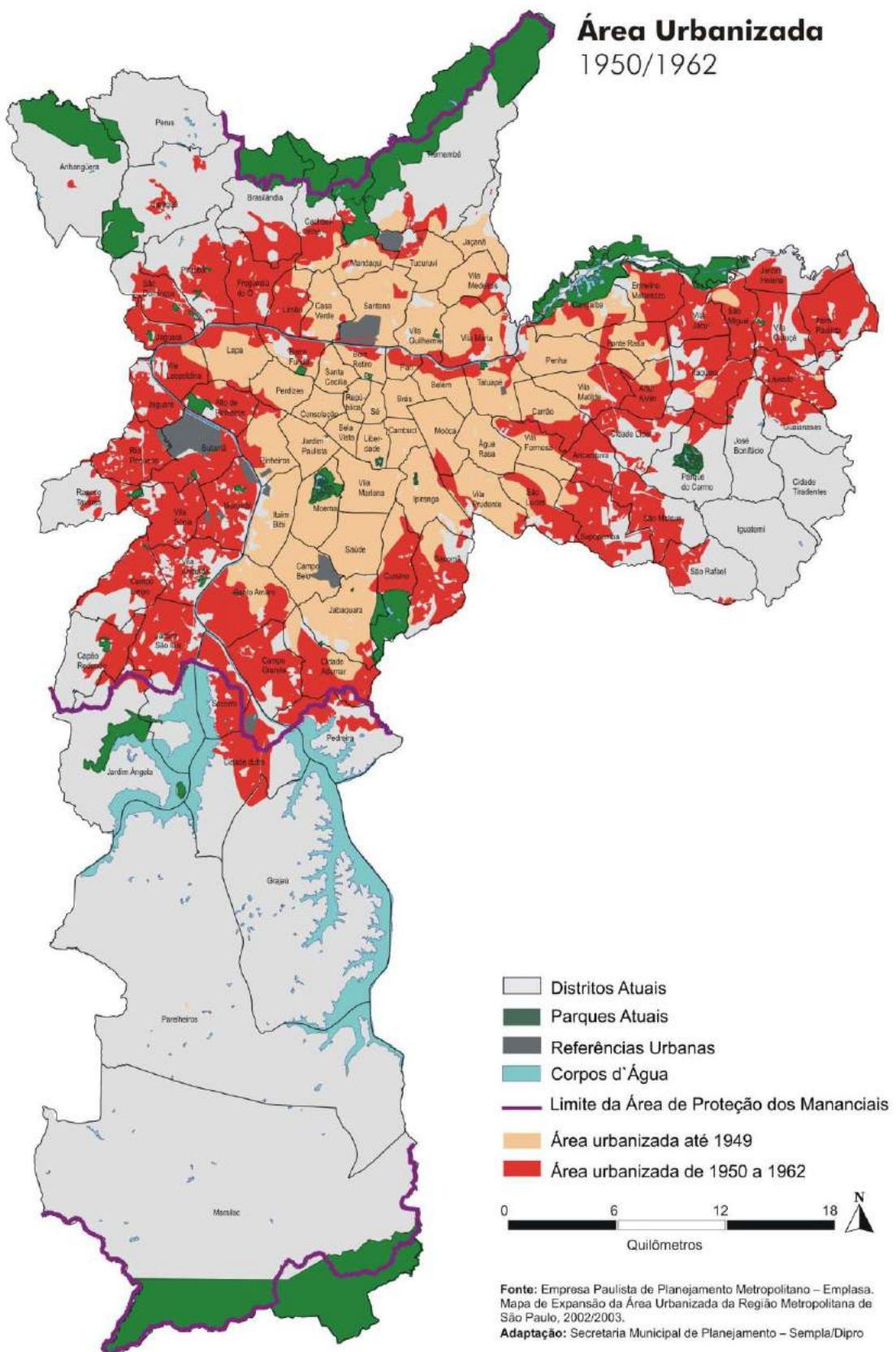


**Fonte:** Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa. Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.  
**Adaptação:** Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/Dipro

## Área Urbanizada 1930/1949

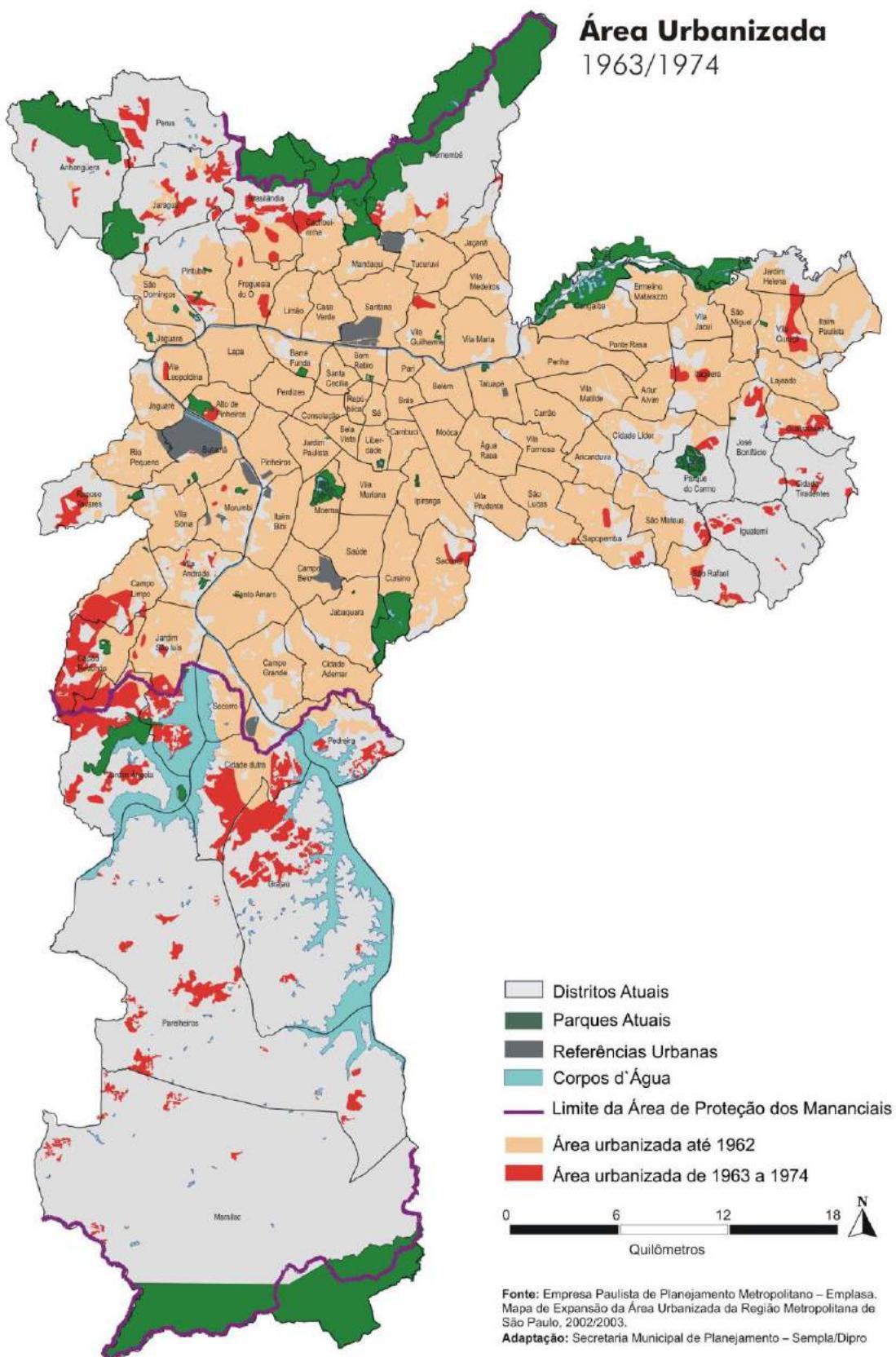


## **Área Urbanizada 1950/1962**

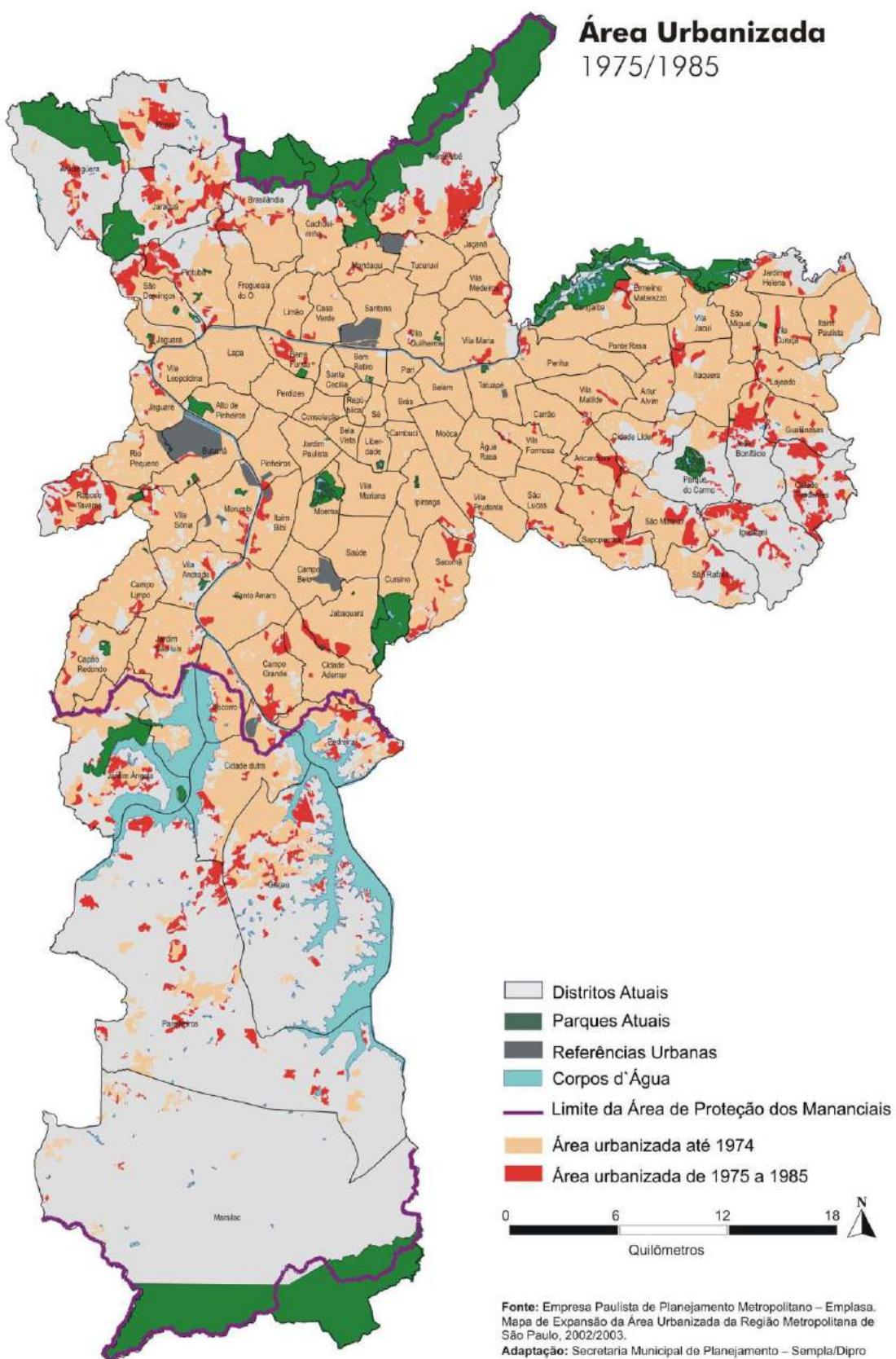


**Fonte:** Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa. Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.

## Área Urbanizada 1963/1974

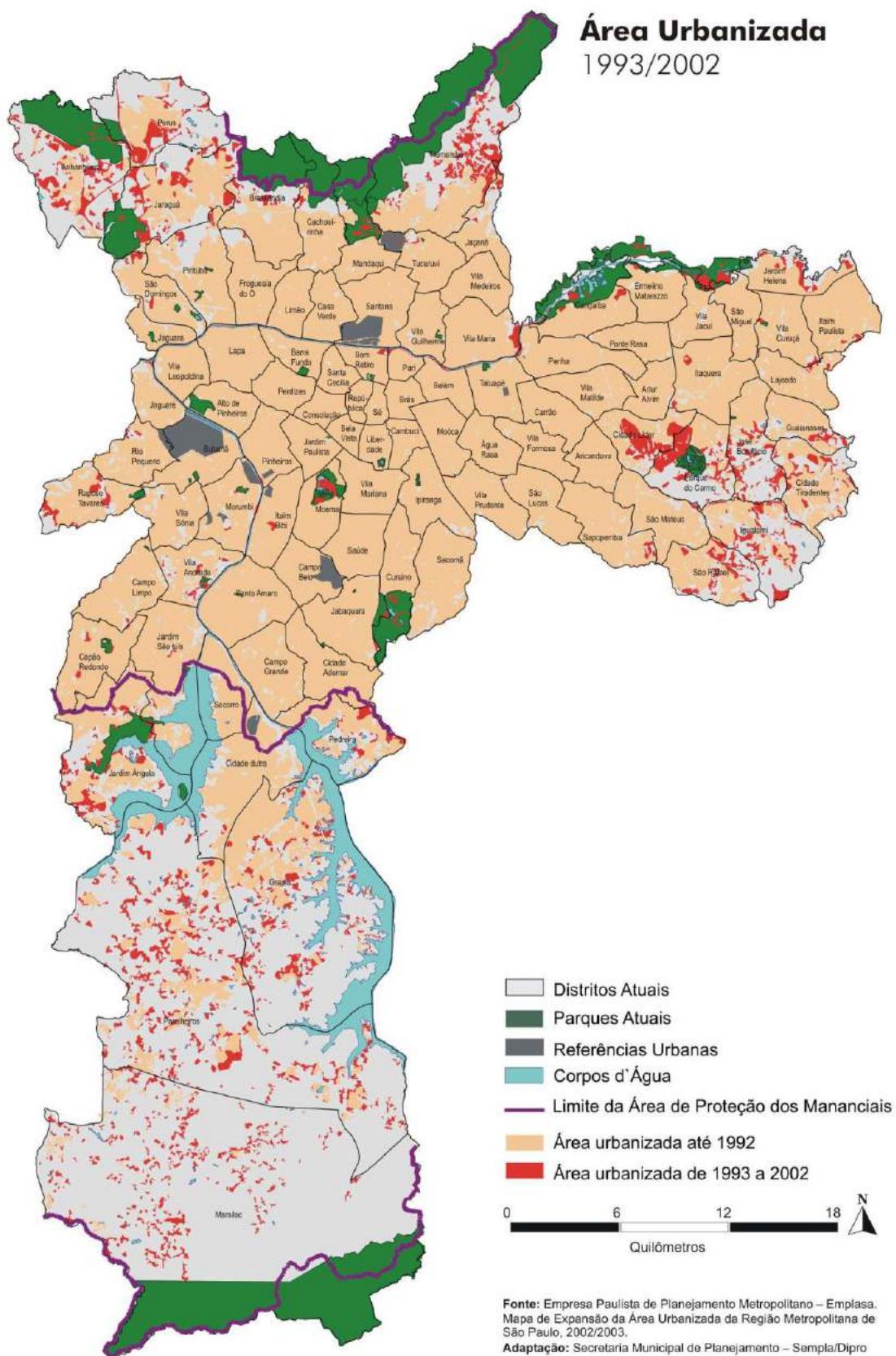


## **Área Urbanizada 1975/1985**



**Fonte:** Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Empresa. Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.

## Área Urbanizada 1993/2002



**Fonte:** Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Empresa, Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.  
**Adaptação:** Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/Dipro

**PLANTA GERAL DA CIDADE DE SÃO PAULO**  
COM INDICAÇÕES DE DIRECCAS

**COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA**  
ORGANIZADA PELA  
**COMISSIONES DIVERSAS.**

ESCALA 1:20000 Engº Júlio Pedro Cardoso / Cláss. 1914

卷之三

卷之三

