

Workshop Projeto Passagens – IVM /UPM, Novembro de 2015.

A formação e as transformações da metrópole: o Jardim Ângela.

Castro, Afonso C.

Bedendo, Ivana

Caldana, Valter

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Universidade Presbiteriana Mackenzie

INTRODUÇÃO

Esse artigo aborda questões da formação e da transformação do território metropolitano na cidade de São Paulo a partir de uma leitura das pressões demográficas associada ao processo de espraiamento da mancha urbana, feitas no contexto de pesquisa acadêmica. Considera como princípio indutor a mobilidade e a acessibilidade urbanas e, analisa na região do Jardim Ângela, zona sul de São Paulo – região selecionada pelo projeto de pesquisa promovido pelo Institut pour la Ville em Mouvement (IVM) e a Universidade Presbiteriana Mackenzie através da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAUMACK) - como a implantação de complexos sistemas de infraestrutura de transporte coletivo em áreas de urbanização precária não possui força suficiente para concluir a tarefa de inserir essas periferias metropolitanas nas dinâmicas urbanas da cidade moderna e rica, persistindo o processo da “modernização precária” conforme exposto por Meyer (2004).

A metropolização e a periferização

Determinado historicamente pelo vigor de sua economia – a partir de meados do sec. XIX com a produção cafeeira e nos primórdios do sec. XX pela industrialização - e a conseqüente atratividade exercida, a população da cidade de São Paulo cresceu em surtos demográficos longo dos dois últimos séculos. Esse crescimento ocorreu por fluxos migratórios e imigratórios e tiveram como

ápices o período pré-republicano brasileiro; logo após o advento da abolição do trabalho escravo em fins do sec. XIX, e ao longo das décadas até meados do sec. XX quando São Paulo consolida o papel de cidade industrial, percebendo altíssimos padrões de crescimento demográfico (Fig. 1). O fenômeno da interiorização das indústrias se inicia a partir dos anos 1960, com a transferência dos grandes parques industriais para municípios vizinhos situados a sudeste de São Paulo, na região do ABC Paulista¹, assim como para cidades próximas situadas ao longo das linhas férreas e de grandes eixos rodoviários. Esse fenômeno instala ao mesmo tempo um padrão de urbanização e novas dinâmicas quanto as formas de se viver e se deslocar na região com características metropolitanas.

Anos	População	TGCA (%)
1554	100	1,57
1580	150	2,70
1765	20.873	0,40
1803	24.311	-0,31
1836	21.933	1,00
1872	31.385	4,12
1890	64.934	13,96
1900	239.820	4,51
1920	579.033	4,23
1940	1.326.261	5,18
1950	2.198.096	5,58
1960	3.781.446	4,59
1970	5.924.615	3,67
1980	8.493.226	1,16
1991	9.646.185	0,88
2000	10.434.252	0,51
2010	11.253.503	0,76

Figura 1 – Evolução demográfica de São Paulo – 1554/ 2010

Fonte: Emplasa - Por dentro da RMSP (modificado pelos autores)

A esse crescimento populacional correspondeu uma expansão de seu território, concentrado em dois extremos – com o adensamento das áreas centrais e a expansão física d e sua periferia - e em parte orientado por ações de políticas

¹ Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano e Diadema.

publicas de gestão do solo urbano e de planejamento, como também á margem desses mecanismos de controle. Segundo Meyer (2004) ao analisarmos as transformações por que passa a metrópole paulista, podemos identificar dois padrões de ocupação do solo urbano em São Paulo: um padrão que por suas características é pelos autores chamado de “modernizado” em contrapartida a outro chamado de “precário”, que, todavia convivem de forma conflituosa dentro de permanente “processo de reestruturação urbana”. Essas transformações são perceptíveis através da análise de dados concretos, mas, sobretudo na vida cotidiana de seus moradores.

[...] o penoso deslocamento diário dos que moram longe do trabalho ou da escola; a presença diária de estudantes e trabalhadores atendendo a compromissos em todos os quadrantes da metrópole: (...) as avenidas que pelas mesmas razões são equipadas a assumir o papel das rodovias: os gigantescos emaranhados de alças viárias e túneis onde o pedestre não encontra nenhum amparo físico: enfim tudo remete a novas formas de ocupar e de se deslocar na dimensão social, espacial e temporal do território metropolitano.” (Meyer et al, 2004, p.10)

Por outro lado a ampliação de favelas e cortiços, a degradação ambiental decorrente das ocupações de áreas protegidas de mananciais, a acumulação de lixo e detritos nas ruas de áreas centrais onde vemos “pequenas multidões aguardando, sob sol e chuva, o parco e irregular transporte publico” testemunham “a permanência de formas de se ocupar e locomover” precárias que coexistem com o modelo modernizador das grandes obras viárias de transporte que tantos impactos e transformações causam no território urbano.

Porém, ainda que novas configurações espaciais sejam implantadas, mesmo em bairros periféricos onde prevalecem as características de um processo de urbanização precária, o que observamos é que a presença desse novo padrão urbano, longe de definir uma ruptura e uma descontinuidade dos padrões de ocupação precários dessas regiões, estabelece com eles uma relação de coexistência determinando o que Meyer (2004) chama de “modernização precária”.

Interessa-nos demonstrar nessa introdução o caráter linear e permanente dos padrões de urbanização modernizado e precário, mesmo quando certas regiões da metrópole são objeto de implantação de grandes obras e estruturas urbanas como as de obras de transporte público de massa, através da expansão das redes do sistema metroviário.

E também como esse processo de interiorização da industrialização fez prevalecerem as atividades mercantilistas como vetor predominante da economia da cidade de São Paulo redefinindo-a como polo de serviços avançados e comércio que oferecem sustentação às demandas de um mercado globalizado. Associado a essa transformação, o processo de metropolização das atividades da economia determinaram a expansão periférica de sua população, sujeitando-a deslocamentos e fluxos apoiados nos mais variados modais de transporte, para regiões cada vez mais distantes do seu centro. Os eixos de expansão da urbanização se deslocaram das regiões Leste e Oeste para a região Sul, em direção às áreas dos mananciais e do Parque Estadual da Serra do Mar, área protegida situada no extremo sul do município, em especial nas áreas das subprefeituras de M' Boi Mirim, Cidade Ademar, Capela do Socorro e Parelheiros (Figs. 2 e 3).

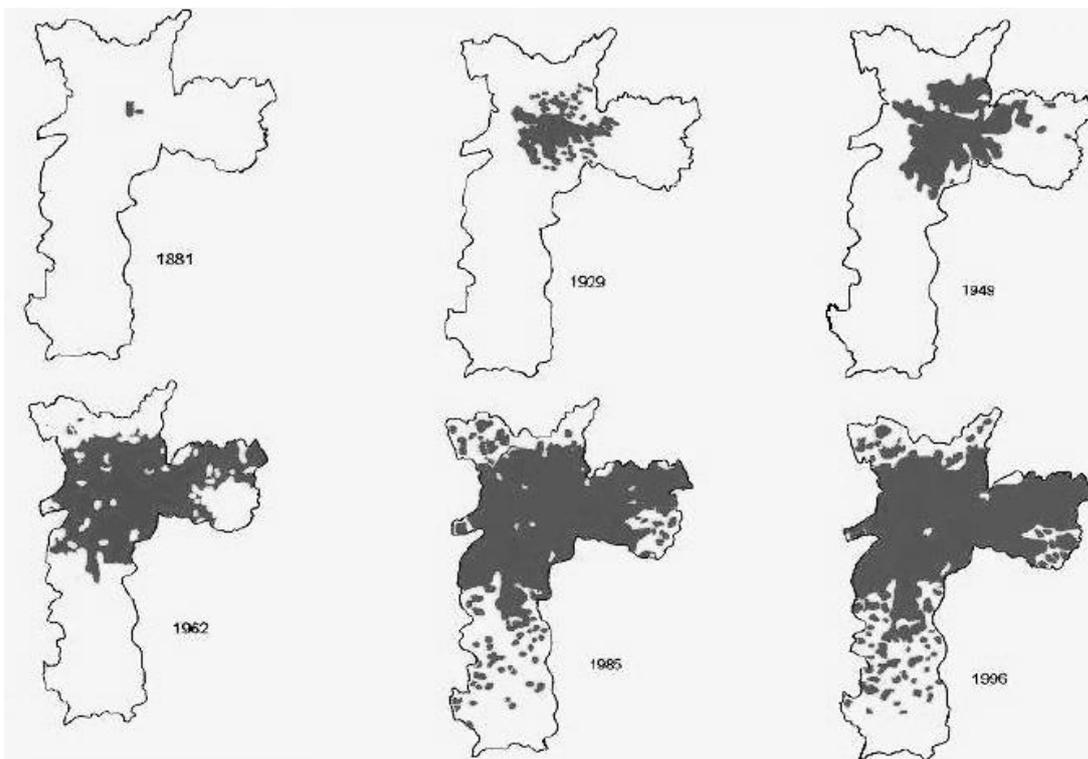


Figura 2 – Evolução da mancha urbana de São Paulo

Fonte: Atlas ambiental do município de São Paulo

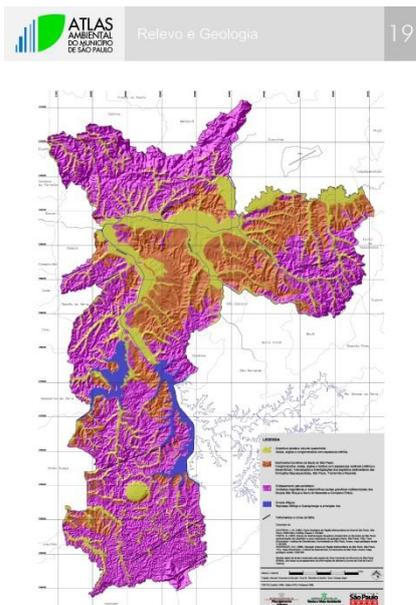


Figura 5 – Relevo e Geologia (em azul as represas Billings e Guarapiranga)

Fonte: Atlas ambiental do município de São Paulo

Nesse contexto mobilidade e acessibilidade são elementos importantes em nossas análises. Os deslocamentos e as possibilidades físicas de sua realização que caracterizam esses conceitos são reflexos das relações da população com o território metropolitano e colocam em evidência o tempo e o espaço. Manuel Castells (1989, apud Meyer, 2004) nos aponta hipótese interessante para a compreensão dessas questões urbanas contemporâneas onde, *o espaço organiza o tempo*. Essas duas funções urbanas tem como base três elementos notáveis: o sistema viário, os percursos urbanos e o meio de transporte. Os deslocamentos e os percursos feitos através de sistemas viários muito heterogêneos nos leva a avaliar que não se trata apenas de alcançar pontos distantes, mas, sobretudo de unir lugares distantes, centrais ou periféricos. O tempo de deslocamento por ex. através de ônibus entre o Terminal do Jardim Ângela ao Terminal Rodoviário Tietê, na Vila Guilherme próximo ao centro de São Paulo será determinado pelas características de seu percurso e não pela sua distância, considerando os sistemas viários, a quantidade de veículos que transitam por esse sistema simultaneamente, a quantidade de paradas necessárias para o embarque ou desembarque de

passageiros. O tempo estimado desse deslocamento será de aproximadamente 2 horas para um percurso de pouco mais de 30 km; enquanto que tempo semelhante será gasto por um ônibus interurbano para se deslocar a cidade de Campinas através da rodovia dos Bandeirantes, sendo que a distancia é de 98 km.

Meyer (2004) apresenta um postulado interessante. Analisando desde as origens o processo de metropolização de São Paulo, observa que mobilidade e acessibilidade são princípios e não resultantes desse processo urbano, dado comprovado por análises de séries históricas que relacionam a mancha urbana com a estruturação viária. Isso confere a mobilidade, nesse contexto, participação fundamental como indutor da expansão e da metropolização no início desse processo e, como agente de fortalecimento dessas relações posteriormente.

Afirma ainda que, o modelo de expansão horizontal da cidade de São Paulo foi determinado pelo automóvel, quando da conjugação de:

(...) abundância de terras disponíveis para a ação especulativa associada a ausência de uma política de ocupação e de uso do solo gerou uma “deseconomia urbana” (...) uma promessa de mobilidade e acessibilidade, um ciclo de subvenção do sistema viário e a criação de novas fronteiras (Ibid., p. 31)

Tendo como consequência o uso desequilibrado dos recursos: espacial, econômico e energético, provocando desajustes como as desigualdades dos cidadãos e a constante “destruição dos tecidos internos das cidades e das metrópoles” com altos custos ambientais acrescidos pela permanente pressão dos avanços da mancha urbana em seus limites.

A REGIÃO DE ESTUDO: JARDIM ANGELA

Conforme exposto, a força da economia industrial de São Paulo, em especial a partir dos anos 1950 até 1970, atraiu grande número de migrantes do campo para a cidade. A estagnação das economias agrárias locais, em especial na região nordeste do país, em decorrência de longos períodos de seca, provocou intenso crescimento populacional no município. Essa população

composta por segmentos de baixa renda e escolaridade chegava despreparada para a inserção no mercado de trabalho, mas acabavam por integrar-se a atividades da cidade que não exigiam maior preparo.

Desse modo, considerando-se a “eficiência” do Estado de São Paulo na retenção da migração, observa-se que, nos anos 70, este figurava no contexto interestadual como área de média absorção migratória (IEM de 0,43), com um ganho líquido populacional de quase 2 milhões de pessoas. Já no período 1981-1991, passava para área de baixa absorção migratória (IEM de 0,28), decrescendo seu saldo migratório para 1,2 milhão de pessoas (BAENINGER, 2005).

Essa população exerce grande pressão sobre a pequena quantidade de moradias ofertadas pelos poderes públicos, então restrita às ações das políticas federais do Sistema Financeiro da Habitação (SFH) através do Banco Nacional da Habitação (BNH). O padrão de moradias ofertadas por esse sistema era o de unidades inseridas em conjuntos gigantescos localizados em bairros periféricos do município, em especial nos vetores Leste, Sul e Sudeste, contribuindo ainda mais para o espraiamento da mancha urbana.

O mercado privado, detentor de estoques de terras, por sua vez, também colocava a venda terrenos em loteamentos residenciais que se beneficiavam da extensão das redes de infraestrutura promovida pela implantação desses grandes empreendimentos habitacionais. Essa rede compunha-se da implantação de redes de fornecimento de energia elétrica, água potável e transporte, através da abertura de grandes avenidas ou da incorporação de estradas vicinais à rede viária urbana, como no caso da SP 214 – Estrada de M' Boi Mirim.

Muitos desses loteamentos, porém foram entregues aos seus compradores sem documentação fundiária e com implantação parcial de infraestrutura, configurando-se ação especulativa criminosa e criando um imenso passivo ao poder público, obrigado a arcar com o ônus dessas regularizações e suprimento de infraestruturas e serviços públicos de saúde, educação e transporte.

Porém camadas ainda mais vulneráveis dessa população migrante não sendo atendidas nem pelo poder público e nem pelo mercado privado, sem alternativa que os proveesse de uma moradia, passaram a ocupar áreas livres existentes nesses novos loteamentos, grande parte dessas áreas ambientalmente vulneráveis ou destinadas à futura implantação de equipamentos públicos como praças, ou áreas de proteção às margens de cursos d'água ou de encostas, constituindo uma rede emaranhada de favelas (Fig. 6).



Figura 6 - Morro do Índio, Favela Caiçara, Jardim Ângela

Autoria – Newton re Junior Fonte: Flickr

As regiões leste, sul e sudeste de São Paulo sofreram sobremaneira os efeitos da interação da ação especulativa de loteadores associado à inexistência de políticas públicas eficientes e adequadas, da atuação inepta e fraca dos poderes públicos e do forte controle dos movimentos sociais ocorridos durante o período da ditadura militar. Esses impactos deixaram suas marcas e seus efeitos perversos são visíveis ainda hoje nas tristes paisagens que observamos quando visitamos essas regiões (Figs. 7 e 8).



Figura 7 – Periferia de São Paulo nos anos 1970

Fonte: BONDUKI, 2014

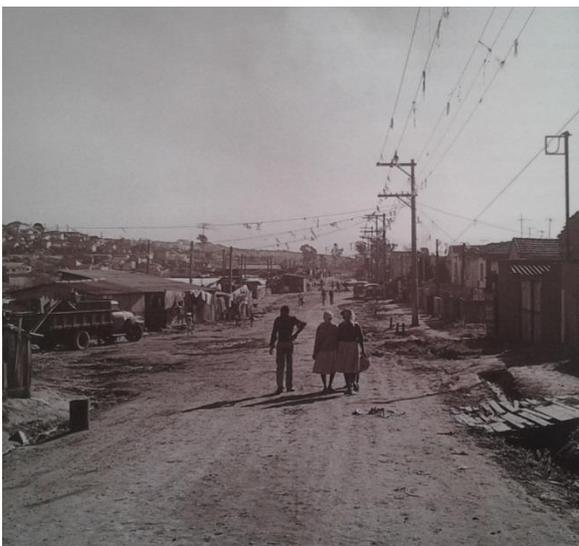


Figura 8 – Loteamento irregular na Vila Prudente, São Paulo

Fonte: BONDUKI, 2014

Na região, todavia será construído um Terminal Intermodal do Sistema Metropolitano de Transportes, conforme previsto no PITU 2025². O eixo de

² O Plano Integrado de Transportes Urbanos é um processo permanente de planejamento. Junto com o Sistema de transporte de passageiros, o projeto envolve diretrizes de política de uso do solo, política habitacional, de logística urbana de cargas, de financiamento expandida e de base fundiária e, por fim, de desenvolvimento. O transporte focaliza as dimensões econômica, social e ambiental e está dividido em questões de infraestrutura, medidas de gestão e políticas de preços e financiamento do projeto. Na prática, o PITU 2025 visa remodelar a logística urbana de cargas, expandir a rede de Metrô.

expansão do vetor sul do município contempla estratégias de transporte de cargas até os Terminais Portuários da Baixada Santista e integram sistemas de transporte de passageiros da rede metrorviária da cidade de São Paulo (Fig. 9). Segundo informações constantes do Estudo de Impacto Ambiental do sistema Monotrilho, o Terminal Intermodal Jardim Ângela reunirá em sua estrutura física uma estação do Monotrilho (Estação 14); duas estações de ônibus, sendo uma destinada ao atendimento das linhas locais municipais e intermunicipais e outra para as linhas municipais estruturais; promoverá a interligação com o Terminal Santo Amaro e com a Estação Capão Redondo do Metrô (linha 5 – lilás). Constituirá um sistema alimentador e distribuidor de caráter regional, além de representar uma centralidade importante da região com concentração de comércio, serviços e lazer.



Fonte: SPTrans, 2012

Figura 9 – Novo Terminal do Jardim Ângela – extraído do EIA do Sistema monotrilho, vol 1

Fonte: SPTrans

O estudo traz uma imagem aérea que mostra a localização da referida estação intermodal. Através dela pode-se identificar que o entroncamento da Estrada do M' Boi Mirim esquina com a Rua Agamenon Pereira da Silva, no Jardim Nakamura. Esse local conhecido como "Menininha" é formado por uma complexo encontro das duas pistas da estrada do M' Boi Mirim (rodovia SP 214) com seis ruas³, por onde transitam ônibus, carros, motocicletas e bicicletas e muitos pedestres. Trata-se de um importante centro de comércio e

³ Rua Simão Caetano Nunes, rua Hélio da Costa Manso, rua Pietro da Milano, rua Álvaro Ferreira (essas situadas á oeste da estrada) e as ruas Manoel da Costa Dantas e rua Agamenon Pereira da Silva (a leste da estrada).

serviços da região. Essa área é também reconhecida pelo grande número de acidentes e atropelamentos (Figs. 10 e 11).

O EIA descreve com detalhes as estruturas do referido terminal e apresenta plantas e perspectivas da estação, mas não analisa e não apresenta soluções para esse complexo entroncamento de vias, veículos e pessoas que se encontra exatamente na área de implantação, detendo-se tão somente a mostrar os acessos dos ônibus e dos trens; não obstante esse projeto fazer parte do PITU 2025 que agrega mobilidade e reestruturação urbana como premissa conceitual.

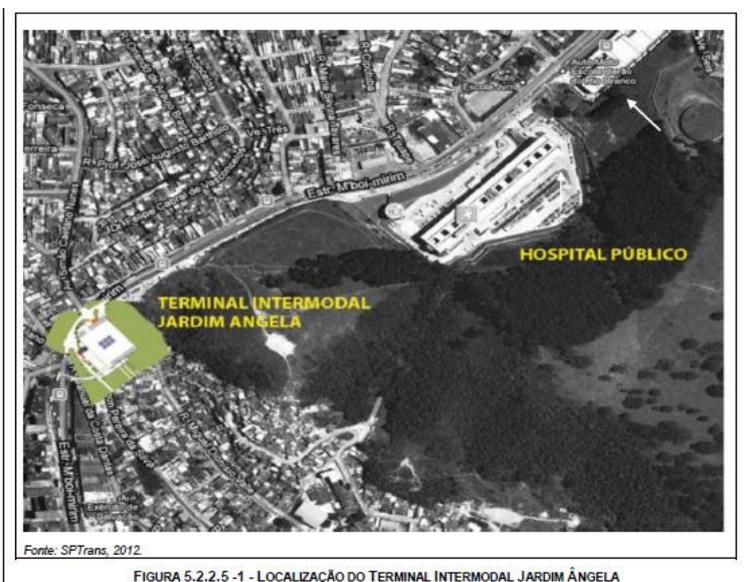


Figura 10 – Localização do Terminal Intermodal Jardim Ângela

Fonte: EIA Sistema monotrilho, vol 1, SP Trans

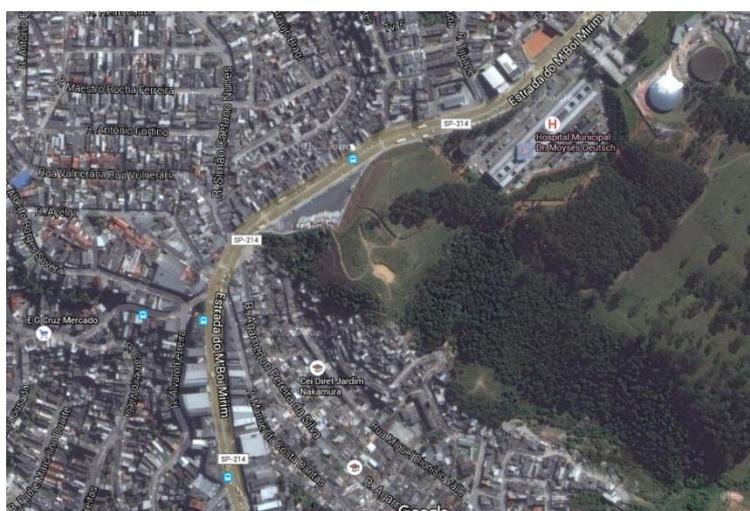


Figura 11 – Imagem aérea da área da implantação no novo terminal

Fonte: Google Earth.

Vale lembrar que a região recebeu recentemente dois importantes equipamentos urbanos: o Terminal de ônibus inaugurado em 2003 e o Hospital do M' Boi Mirim inaugurado em abril de 2008. Com previsão de atendimento por 9 linhas de ônibus, o terminal não conseguindo atender a demanda crescente de usuários e a ampliação das linhas de ônibus teve que adaptar uma nova área de embarque e desembarque num terreno ao lado do Hospital. Quando de sua implantação, aproximadamente 1 km do terminal, sentido centro (nordeste) existia um centro comercial que agregava pontos de ônibus, bancos, comércio de médio porte e um posto policial; e a aproximadamente 750 mts. Sentido bairro (noroeste) fica o "Menininha" (Fig 12). Mesmo com o aumento de ônibus e de usuários como consequência da implantação desses dois equipamentos, poucas melhorias aconteceram no entorno próximo. Nenhum espaço público de encontro ou fruição, praça ou jardim foram implantados, a ausência de calçadas, faixas de pedestres, sinalização e acesso a cadeirantes persiste, nem mesmo a abertura de mais estabelecimentos comerciais podem registrar algum impacto "urbanizador" desses equipamentos no cotidiano dos moradores dessa região. O cenário da região permanece árido e confuso. Seus jovens continuam sem opções de entretenimento e lazer que não uns poucos campos de futebol ou bares. Cinemas, bibliotecas, livrarias, continuam distantes, na cidade rica. Resta-lhes tomarem um ônibus, ou em no futuro, um metrô para poderem usufruir as delícias dessa fascinante metrópole, distante deles ao custo apenas de duas passagens e uma hora e meia de viagem de ida e uma hora e meia de viagem de volta.



Figura 12 – Vista do Menininha

Fonte: Google Earth

Conclusões:

De acordo com o postulado de Meyer (2004) que aponta para os efeitos de uma “modernização precária” resistente a mudanças no contexto da metrópole paulistana, podemos afirmar que a implantação de estruturas urbanas, equipamentos e sistemas de transporte coletivo em áreas de urbanização precárias não promoveram mudanças expansivas além de suas faixas de uso. A construção do Terminal e do Hospital na estrada do M' Boi Mirim não configurou *per si* elemento de transformação com poder de modernizar suas áreas vizinhas e não penetrou nas áreas de urbanização densa e caótica das ruas e vielas que se conectam com a estrada.

A ausência de planos e ações que articulem investimentos públicos e/ou privados na melhoria das estruturas urbanas do entorno desses equipamentos, como pudemos observar na análise dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA) do futuro Terminal Intermodal, apenas reforçam a constatação que mesmo que adotadas e implantadas, com inegáveis benefícios aos seus usuários, esses grandes planos tem em seu cerne a concepção de ações destinadas estritamente a valorizar investimentos e investidores, sustentando a segregação espacial e social dessas populações, acentuando as diferenças e promovendo a valorização da terra e dos meios de produção de riqueza.

BIBLIOGRAFIA

BAENINGER, S. São Paulo e suas migrações no final do século 20, in São Paulo em perspectiva, v. 19, n. 3, p. 84-96, jul./set. 2005. Disponível pelo sítio : <http://www.scielo.br/pdf/spp/v19n3/v19n3a08.pdf>

BONDUKI, Nabil. Os pioneiros da Habitação Social no Brasil, volume 1, 1ª edição, Editora UNESP: Edições SESC, São Paulo, 2014.

MEYER, R., GROSTEIN M., BIDERMAN C. São Paulo Metrópole, Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

MARCONDES, M.J. Cidade e Natureza Proteção dos Mananciais e exclusão social, Livros Studio Nobel, São Paulo, 1999.

VILLAÇA, F. Reflexões sobre as Cidades Brasileira, Livros Studio Nobel, São Paulo, 2012.

WILHEIM, J. São Paulo, uma interpretação. Editora SENAC, São Paulo, 2011.