

A (TRANS) FORMAÇÃO DA CIDADE A PARTIR DAS GRANDES ESTRUTURAS DE ACESSIBILIDADE – UM ESTUDO DE CASO SOBRE OS SISTEMAS FERROVIÁRIOS E RODOVIÁRIOS NA ZONA LESTE DE SÃO PAULO.

Rafael Veríssimo Silva¹; Elvis José Vieira²

Estudante do curso de Arquitetura e Urbanismo; e-mail: rafa_verissimo@hotmail.com¹
Professor da Universidade de Mogi das Cruzes; e-mail: elvis.arquiteto@hotmail.com²

Área do conhecimento: Urbanismo

Palavras-chave: Urbanismo; Ferrovia; Guaianases

INTRODUÇÃO

Os meios de transporte tiveram papel fundamental no acelerado processo de metropolização de São Paulo. Vários motivos contribuíram para esta expansão, porém tais estruturas foram determinantes no sentido de crescimento da cidade. Atualmente já com a metrópole caracterizada nos deparamos com problemas (de locomoção, por exemplo) que segundo nossa hipótese inicial, são resultantes deste processo vultoso sem planejamento.

A ferrovia teve papel único no crescimento da cidade de São Paulo. No início do século XX, por sua força de atração e sua revolução nos transportes fora dos arredores já urbanizados da cidade, que até então se realizavam apenas pelas estradas de tropeiros, era inimaginável que indústrias se instalassem longe de ferrovias, e com isso junto a suas ocupações viam o aumento populacional destas regiões dando origem às “vilas indústrias” que posteriormente dariam origem aos atuais “subúrbios industriais” (Langenbuch 1971). Este processo aconteceu com bastante força nos atuais municípios de Santo André e São Caetano, que possuem atualmente um importante parque industrial.

Na Zona Leste da cidade o processo de crescimento e suas relações com os meios de transportes tiveram peculiaridades distintas das demais áreas da cidade, sendo que o transporte ferroviário teve papel fundamental na urbanização. Até o advento da ferrovia a região ainda era pouco habitada e seus principais aglomerados tinham como principais atividades econômicas o abastecimento da cidade e a prestação de serviços as tropas que trafegavam em direção ao interior do país. O principal aglomerado da região era o de Penha de França que servia como destino a viagens religiosas por conta da Catedral da Penha (Langenbuch 1971). Em um primeiro momento não houve nesta porção da cidade a citada ocupação industrial, isto pode ter se dado por questões geográficas, porém no livro “Itaquera” (1999) as autoras Amália Inês Geraiges de Lemos e Maria Cecília França, atribuem o fato a questões administrativas. O fato é que nessa porção da cidade a ferrovia potencializou sua principal característica atual que é a de um “subúrbio dormitório” (Langenbuch 1971). Na região o transporte rodoviário não foi determinante na formação de um novo tecido, sendo que normalmente serviu como um complemento do transporte ferroviário em direção aos extremos dos povoados que se formavam nos arredores das estações.

A ferrovia Central do Brasil iniciou suas operações em 1875, sua principal finalidade era o escoamento da produção de café dos produtores do Vale do Paraíba. A dinâmica nas antigas vias de tropeiros foi interrompida e a ferrovia potencializou uma nova organização. Em nosso estudo buscamos entender o quão grande foi esse poder reorganizador e o quanto essa relação interferiu no desenho atual do extremo leste de

São Paulo, para onde direcionamos nossos estudos mais a fundo. Para tanto temos como pano de fundo a implantação da nova estação ferroviária de Guaianases (2000) que provocou, ou não, o “deslocamento” dos usuários e seus “serviços satélites” ligados diretamente a este grande equipamento de transporte de massa.

OBJETIVOS

O objetivo principal da pesquisa foi o de fazer um levantamento do processo de implantação dos principais meios de transporte na Zona Leste de São Paulo, e como estes transformaram o tecido urbano do extremo leste da cidade. No decorrer da pesquisa percebemos o quão importante foi o transporte ferroviário para a região, com isso buscamos entender o quanto essa estrutura interferiu no bairro e contribuiu para o seu tecido urbano atual. Além disso, diante de sua deficiência em atender a população buscamos entender se o seu processo de implantação contribuiu para tal situação.

METODOLOGIA

O processo de implantação das grandes estruturas de transportes nos arredores da cidade de São Paulo está diretamente ligado ao processo de metropolização da capital. A análise de pequenas regiões da cidade e da metrópole, que são resultantes deste processo, é condicionada a análise do processo em toda a cidade. Com isso a metodologia de pesquisa se deu de forma a ir diminuindo as escalas de estudo a partir de uma grande região caracterizada pela cidade de São Paulo, passando pela zona leste da cidade, posteriormente para o bairro de Guaianases e por fim a região da atual estação do bairro, por ser esta uma área tangível aos nossos esforços. O estudo da implantação dos meios de transportes nestas regiões se deu com a análise de bibliografia, mapas, dados populacionais e dados de oferta de emprego. Na microzona caracterizada pela estação e por seus arredores fizemos o levantamento do uso do solo da região, comparativo do desenho do bairro antigo com o atual através de fotos, pesquisa de fluxo na atual e na antiga estação, já que são usadas pelos moradores para irem de um lado ao outro do bairro que é segmentado pela ferrovia.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O povoado do Lajeado, primeira ocupação da região de Guaianases, bairro do extremo leste da cidade de São Paulo, se situava as margens de uma estrada de tropeiros que ligava a cidade de São Paulo ao Rio de Janeiro. Este povoado tinha como principal atividade econômica os serviços prestados aos viajantes (Langenbuch 1971). Após a implantação da ferrovia e da estação que estava distante cerca de 1700 m deste povoado, o bairro passou a tomar outra forma e seu principal centro passou a ser os arredores da estação.

A ferrovia potencializou a vocação de grande subúrbio-dormitório da região, já que graças a ela, a partir de 1940 um grande número de migrantes se instalou na área e para eles os trens eram fundamentais para se chegar a outras regiões da cidade aonde havia maiores ofertas de empregos. A pesquisadora Daisy Del Nero no Filme “Guaianases: Expresso Uraraí – Lajeado” (2008) atribui esta migração ao desenvolvimento da capital e ao início de grandes obras de construção civil, como o plano de avenidas implantado pelo prefeito Prestes Maia, que necessitavam de muita mão de obra e em sua maioria sem qualificação, com isso estas pessoas que vieram principalmente do nordeste do país e de Minas Gerais se instalaram em grande número na periferia da cidade.

O fato é que em 1950 a população do bairro de Guaianases era formada por 6.704 habitantes e em 2010 a população passou a ser de 268.508 habitantes (Prefeitura de São Paulo). A não implantação de equipamentos industriais na Zona Leste como em outras

regiões da cidade foi determinante para a situação atual da região já que, segundo o sumário de dados 2004 da prefeitura de São Paulo, em 2000 existiam em Guaianases 13844 empregos para uma população em idade ativa de 166.282 habitantes (Prefeitura de São Paulo). Daí se explica o grande movimento pendular dos habitantes rumo a outras áreas da cidade e outros municípios frente ao reduzido número de empregos.

A importância da ferrovia para o bairro é comprovada pelo atual uso do solo do entorno da estação ferroviária já que lá se instalaram os principais estabelecimentos comerciais e de prestação de serviço. Já na região do antigo aglomerado a ocupação é predominante residencial.

A ferrovia fragmentou o bairro e através da estação os pedestres fazem a transição entre as suas duas porções. A estação de Guaianases já ocupou quatro prédios diferentes, sendo que o atual foi inaugurado no ano 2000. Através de estudo dos fluxos dos pedestres percebemos que o último edifício, que mesmo desativado ainda possibilita o trânsito sobre a ferrovia, ainda atrai mais pessoas, talvez pelo fato de comerciantes ambulantes ocuparem suas dependências, mas o fato é que a nova estação não desmantelou a dinâmica que se formou nos arredores do edifício anterior.

CONCLUSÕES

O transporte ferroviário foi determinante para o tecido urbano atual do bairro de Guaianases, já que foi responsável pelo deslocamento do centro para seus arredores. Além disso, possibilitou a migração de um grande número de pessoas para a região, sendo que atualmente é a principal estrutura de transporte para os moradores. Porém a baixa oferta de empregos do bairro obriga o grande deslocamento da população o que gera a saturação do transporte ferroviário urbano.

A ferrovia mostrou-se um transporte definidor do tecido urbano, considerando o momento histórico e geográfico do bairro, sendo que a falta de planejamento na definição do crescimento urbano que o bairro tomaria repercute até os dias atuais. Contudo o transporte ferroviário agiu de diversas formas em diferentes regiões da Zona Leste e que ainda necessitam ser pesquisadas, para assim termos condições de intervir no desenho urbano da região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CERDEIRA. Nereu. **Guaianases: Expresso Ururá - Lajeado**. DVD. Direção: Nereu Cerdeira. Produção: Fernando Andrade. 2008.

LANGENBUCH. Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971.

LÊMOS. Amália Inês; FRANÇA. Maria Cecília. **Itaquera**. São Paulo: Departamento do patrimônio histórico, 1999.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **História Demográfica do Município de São Paulo**. http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_dist.php (acesso em 20 de maio de 2011).

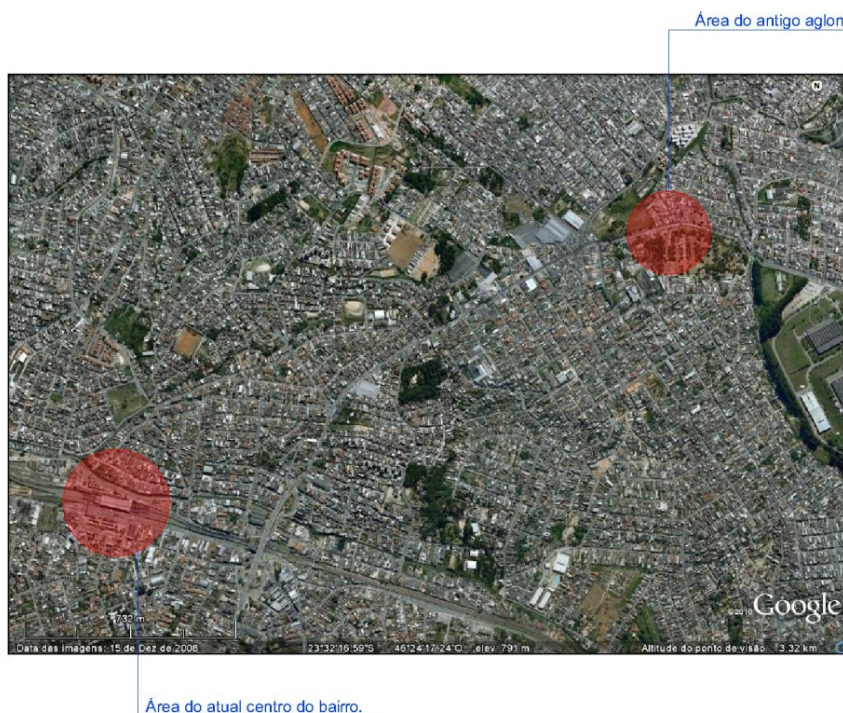
PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Sumário de dados 2004**. PDF. São Paulo, 22 de maio de 2011.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao professor Elvis que sempre esteve disponível para discutir o tema e a todos que contribuíram mesmo que com palavras de incentivo na elaboração deste trabalho, no qual dedico aos trabalhadores que dependem do saturado transporte ferroviário para chegarem a seus destinos.

IMAGENS

A distância do primeiro aglomerado da região e o atual centro do bairro.



Fonte: Google Earth, 2010; **Organização:** Rafael Veríssimo, 2011

Atual estação de Guaianases



Fonte: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

Primeira estação de Guaianases



Fonte: Jornal Folha de Guaianases