



II Simpósio de Pesquisa do Ecosistema Ânima:

Juntos pelo Conhecimento: um novo saber cria um novo amanhã

CIDADE E TRANSPORTE: UM ESTUDO SOBRE O RAMAL MOEMA E A LINHA 5–LILÁS DO METRÔ DA CIDADE DE SÃO PAULO

Ingrid Gomes da Silva, graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade São Judas Tadeu, ingridsilva.9213@aluno.saojudas.br

Pedro Henrique Soares Dourado Rodrigues, graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade São Judas Tadeu, pedrorodrigues.4467@aluno.saojudas.br

MsC. Bárbara Ramos Coutinho Vicalvi, Universidade São Judas Tadeu
barbara.vicalvi@gmail.com (Co-orientadora)

Profa. Dra. Cristina de Campos, Universidade São Judas Tadeu
cristina.campos@saojudas.br (Orientadora)

Resumo

A pesquisa visa contribuir sobre o debate acerca dos transportes na cidade de São Paulo com o estudo que envolve a implantação da Linha 5–Lilás do metrô. A pesquisa de base quantitativa/qualitativa utilizou-se de base cartográfica para visualizar as alterações espaciais a partir da implantação da linha do metrô. O material cartográfico permitiu acompanhar, ao longo das décadas, as alterações que ocorreram no espaço. Espera-se assim contribuir aos estudos de urbanização de São Paulo, com atenção ao papel desempenhado pelo sistema de transporte metroviário.

Introdução:

A pesquisa enfocou o metrô e sua Linha 5–Lilás, inaugurada parcialmente em 2002, que promoveu uma extensão da malha metroviária à região sul da cidade. O traçado da linha explorou uma antiga linha de bondes que conectava o centro da cidade com Santo Amaro. O estudo da relação entre transporte e urbanização dentro da cidade de São Paulo foi discutida por autores como Langenbuch (1971), Antonucci (2005) e Villaça e Zioni (2005). Sobre o sistema de transportes de São Paulo a referência é Vicalvi (2022). A pesquisa inseriu-se no entendimento das relações existentes entre a implantação de uma linha de metrô e seus desdobramentos no espaço, com o expressivo aumento da densidade construída e de habitantes. Assim, o espaço urbano



é uma construção social, fruto direto das relações humanas (CARLOS, 1982; VILLAÇA, 2011).

O objetivo da pesquisa foi entender como ocorreu a implantação da Linha 5–Lilás e as mudanças no espaço urbano ocasionadas pela instalação do metrô. Foram estabelecidas duas escalas para o entendimento sobre a linha: 1º, entender a implantação em escala metropolitana, para acompanhar o adensamento urbano e as regiões conectadas pela linha dentro da malha urbana; 2º entender a implantação da linha em escala local, tomando como estudo a abertura da Estação Moema e o adensamento em seu entorno com a chegada do metrô.

A pesquisa contribuiu com o debate sobre a mobilidade na região metropolitana no tocante à linha metroviária na região sudoeste da grande São Paulo. Visou ampliar e trazer contribuições sobre a relação entre os meios de transporte e o adensamento populacional.

Palavras-chave: urbanização, produção social do espaço, mobilidade.

Métodos:

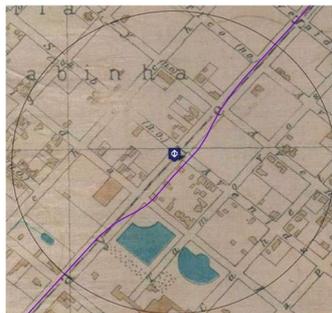
Pesquisa qualitativa e quantitativa, recolhidas em bibliografias, relatórios e documentos que permitiu reelaborar todas as etapas de implantação da linha. Foi analisada a relação da linha do metrô com o espaço urbano a partir de cartografias disponibilizadas pela Plataforma GeoSampa. O referencial teórico que guiou as análises foram Dutenkefer (2016) e Kuvasney (2016). O entendimento sobre a implantação da linha ocorreu em duas etapas: 1º, em escala metropolitana e em 2º, na escala local, tomando como ponto de referência a Estação Moema em um raio de 300 metros.

Etapa 1. Em escala metropolitana. As intervenções gráficas indicam o traçado da linha em mapa de 1954. Em roxo, linha contínua, representação da futura Linha 5 – Lilás. Circundado em amarelo a região do Capão Redondo, ainda sem um adensamento populacional. Adensamento urbano mais expressivo era somente em Santo Amaro.



Elaboração dos bolsistas a partir do Mapa Vasp/Cruzeiro (1954) do GeoSampa.

Etapa 2. Em escala local. A partir do mapa de 1930, intervenção no entorno em raio de 300 metros do local onde viria a ser a Estação Moema. Observou-se a linha de bondes (linha tracejada) com a indicação em roxo da implantação da Linha 5 – Lilás. Percebeu-se que o local era pouco adensado, com a presença de chácaras para recreação.



Elaboração dos bolsistas a partir do Mapa SARA de 1930 do GeoSampa.

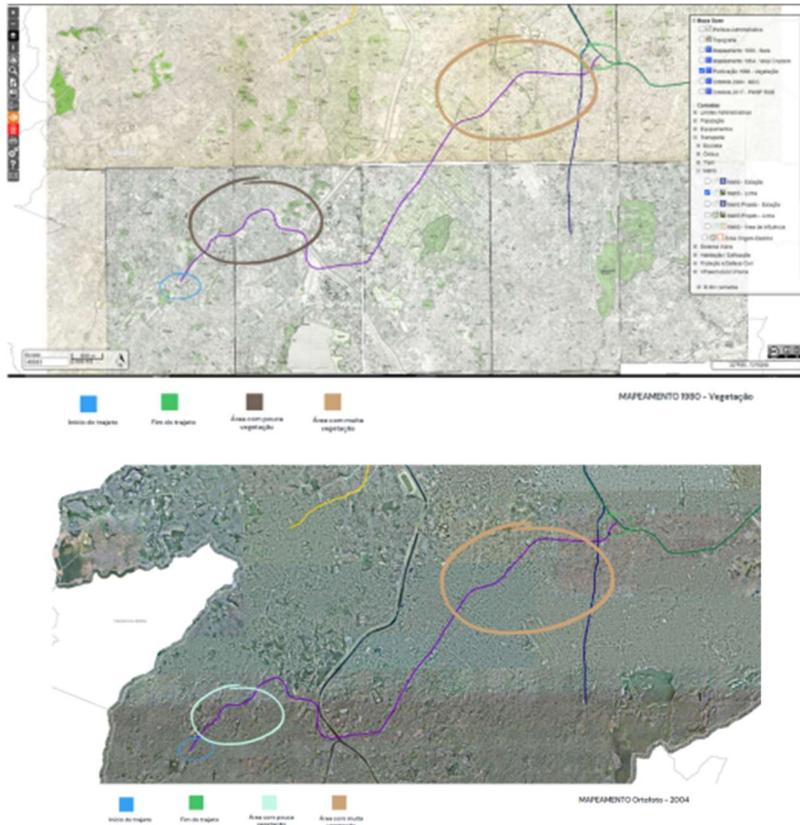
Resultados e Discussões:

Etapa 1. Escala metropolitana. Realização do estudo geral de implantação da linha, do bonde até a Linha 5–Lilás. Estudo com uso da cartografia permitiu acompanhar as regiões da cidade conectadas com a linha do metrô. Toma-se como referência a divisão por quadrantes realizada por Villaça (2011) (Figura 1).



Figura 1. Sobreposição entre mapas de 1995 e 2020, que indica a realização de 17 estações da Linha 5 – Lilás, de Capão Redondo até Chácara Klabin. O mapa indica o planejamento da nova expansão com duas estações até o Jardim Ângela. Elaboração dos bolsistas a partir do Mapa do Transporte Metropolitano de São Paulo de 1995 e o Mapa da Rede Metropolitana - Relatório Integrado do Metrô de 2020. Realizado em Set 2022.

A linha conectou duas áreas da cidade que tiveram um processo de ocupação e adensamento identificado ao longo do século 20. Tomou-se como divisa o rio Pinheiros, que em sua margem direita, situa-se a região do Ibirapuera, Moema e Brooklin, e na margem esquerda Santo Amaro até Capão Redondo. A linha do metrô estimulou e favoreceu o mercado imobiliário na margem direita, uma região que compreende áreas que concentram empreendimentos imobiliários para grupos corporativos próximos do aeroporto de Congonhas, Avenida Faria Lima, Avenida Berrini e Brooklin, que é denominada por Villaça e Zioni (2005) como “Região de Grande Concentração das Camadas de Mais Alta Renda da Região Metropolitana”. Essa região concentrou moradias, serviços e equipamentos que atendem aos moradores da área e a linha favoreceu os deslocamentos de pessoas que transitam entre esses locais. Na margem esquerda, situa-se Santo Amaro e bairros com alta densidade populacional constituído por classes de baixo poder aquisitivo. A Linha 5 – Lilás não promoveu adensamento, pois já existia núcleo populoso na zona sul. Constatou-se que é uma região carente de meios de transportes.



Figuras 2 e 3. Mapeamento de 1990 e 2004, onde indica-se o aumento da mancha urbana, especialmente nas regiões periféricas. Em roxo está a Linha 5 – Lilás. Elaboração dos bolsistas a partir dos Mapeamentos de 1990 e 2004 do GeoSampa. Realizado em Out/Nov 2022.

Foi realizado estudo do bairro Moema. Constatou-se que o bairro foi impactado pela implantação da linha de bondes, que estimulou a ocupação com chácaras de lazer em grandes lotes. Com a instalação de equipamentos como o Aeroporto de Congonhas, em 1936, a área atraiu novos moradores. Houve adensamento horizontal (ANTONUCCI, 2005). A partir da década de 1970, com a instalação do Shopping Ibirapuera, a área atraiu empreendimentos imobiliários e a construção de edifícios. Há adensamento vertical (ANTONUCCI, 2005).

Etapa 2. Escala local. Realização de estudo da Estação Moema e a ocupação em seu entorno com a intenção de analisar as transformações



Figura 4. Linha cheia em lilás, representa o traçado da Linha 5 – Lilás do metrô. Observa-se que a linha do metrô está entre quatro regiões altamente adensadas por população de baixa renda, não servida por um sistema de transporte público por trilhos. Elaboração dos bolsistas a partir da Plataforma GeoSampa. Realizado em Out/Nov 2022.



no espaço a partir das linhas de bonde e metrô, bem como o adensamento. Amplo recorte temporal permitiu observar as transformações no espaço quando esse tipo de equipamento de transporte é instalado. A análise entre 1930 e 2020 indicou alterações no entorno da estação. De uma área pouco adensada em 1930, com lotes com chácaras recreativas ao longo da linha de bondes, houve no correr das décadas aumento significativo do adensamento horizontal, estimulado pela inauguração do aeroporto (1936). Nas décadas seguintes, a desativação do bonde e a retirada dos trilhos da Avenida Ibirapuera (1968) e a abertura do Shopping Ibirapuera (1976) promoveram o adensamento vertical (ANTONUCCI, 2005). O adensamento é acompanhado da instalação de serviços e equipamentos públicos.

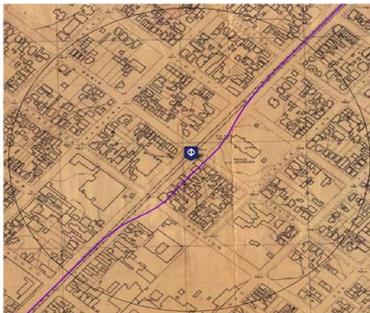


Figura 5. Estação Moema e seu entorno em raio de 300 metros. Elaboração dos bolsistas a partir do mapa Vasp/Cruzeiro de 1954 da Plataforma GeoSampa. Realizado em março 2023.



Figura 6. Mapeamento de 2017 com as obras da Estação Moema em execução. Elaboração dos bolsistas a partir do mapeamento de 2017 da Plataforma GeoSampa. Realizado em abril 2023.



Estação Moema e seu entorno, com predominância do adensamento vertical. Elaboração dos bolsistas a partir do mapeamento de 2020 da Plataforma GeoSampa em maio de 2023.

Conclusões:

Referente à etapa 1, a análise concluiu que a Linha 5–Lilás favoreceu o quadrante sudoeste “Região de Grande Concentração das Camadas de Mais Alta Renda da Região Metropolitana” (Villaça e Zioni, 2005). Referente à etapa 2, concluiu-se que a instalação da estação de metrô trouxe serviço público de transporte de qualidade para o bairro em uma região com adensamento expressivo e provida de serviços e equipamentos públicos.

Referências:

ANTONUCCI, Denise. **Morfologia urbana e legislação urbanística: estudo de setores de bairros na cidade de São Paulo no período de 1972/2002**. 2005. Tese (Doutorado) - Estruturas Ambientais Urbanas - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

CARLOS, A. F. A cidade e a organização do espaço. **Revista do Departamento de Geografia**, v. 1, p. 105-111, 10 nov. 1982.

DUTENKEFER, Eduardo. Metodologia para um saber e um fazer geo-histórico: análise de espacialidades pretéritas utilizando instrumentos computacionais. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, n. 65, p. 57-71, 2016.

KUVASNEY, Eliane. Os mapas como "operadores espaciais" na construção da cidade de São Paulo do início do século XX. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, n. 64, p. 167-182, 2016.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo**. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

VICALVI, Bárbara Ramos Coutinho. **Espaços residuais no entorno das estações de metrô da cidade de São Paulo: um estudo comparado das Estações Santa**



Cruz e Eucaliptos da Linha 5 – Lilás. 2023. Dissertação (Mestrado), Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, 2023.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, 25 (71), 2011.

VILLAÇA, Flávio; ZIONI, Silvana. **Os transportes de sobre trilhos na região metropolitana de São Paulo: o poder público acentuando a desigualdade.** São Paulo: Concurso de Monografias CBTU, 2005.

Fomento: Programa ProCiência de Iniciação Científica. Instituto Ânima.