

JEANINE MAFRA MIGLIORINI

(Organizadora)

PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL:

Minimizando dificuldades e crescimentos desordenados



Atena
Editora
Ano 2022

JEANINE MAFRA MIGLIORINI

(Organizadora)

PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL:

Minimizando dificuldades e crescimentos desordenados



Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Bruno Oliveira

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial**Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa



Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Prof^o Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof^o Dr^a Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Prof^o Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Prof^o Dr^a Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná
Prof^o Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^o Dr^a Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais
Prof^o Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^o Dr^a Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Prof^o Dr^a Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Prof^o Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^o Dr^a Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^o Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof^o Dr^a Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



Planejamento urbano e regional: minimizando dificuldades e crescimentos desordenados

Diagramação: Camila Alves de Cremo
Correção: Maiara Ferreira
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizadora: Jeanine Mafra Migliorini

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P712 Planejamento urbano e regional: minimizando dificuldades e crescimentos desordenados / Organizadora Jeanine Mafra Migliorini. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-258-0253-4

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.534222705>

1. Planejamento urbano. I. Migliorini, Jeanine Mafra (Organizadora). II. Título.

CDD 711

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br



Atena
Editora
Ano 2022

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



APRESENTAÇÃO

Muito se discute sobre a qualidade das cidades, que cresceram de maneira desordenada e hoje precisam de grandes intervenções para tentar resolver seus problemas. Esses problemas estão nas mais diversas áreas, mas a questão do planejamento urbano é um dos entraves para a qualidade de vida dos habitantes. Quando se fala em planejamento urbano surge uma série de possibilidades de ação, uma vez que a cidade é plural e extremamente complexa. Entretanto o planejamento deve atuar com grandes planos para a cidade, mas também deve ser preocupar de maneira pontual em diversas áreas, pois é na somatória desses aspectos que se constitui a urbe.

Os artigos que compõem este livro demonstram essas preocupações pontuais, mas que podem trazer grande reflexo na composição urbana, neles se discutem temas variados que podem, inclusive, ser a base para novas investigações.

Nos primeiros capítulos são debatidos temas referentes a metodologias de análise e leitura das cidades, permitindo diagnósticos mais precisos, assim como o debate da mobilidade urbana, tema tão urgente em nossas pautas. O livro segue com a preocupação com o conforto, através de estratégias bioclimáticas aplicadas à cidade. Nessa linha surge a discussão sobre os parques urbanos, sua manutenção e efetiva ação na qualidade de vida. Ainda sobre os espaços verdes, se apresenta a preocupação com a percepção da importância de praças após a pandemia de covid-19.

O debate segue com a temática da interferência da construção do metrô na cidade e regiões por ele percorridas e continua através de estudos estatísticos acerca do espaço das regiões metropolitanas. Finalizando o livro uma reflexão sobre as habitações de interesse social, elemento bastante presente no urbano e que impacta de maneira definitiva no espaço da cidade.

As discussões aqui apresentadas trazem em comum a constante preocupação em tornar nossas cidades espaços de qualidade, que atendam as mais diversas camadas da população.

Boas reflexões!

Jeanine Mafrá Migliorini

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

LEITURA DA PAISAGEM: DISCUSSÕES PARA IMPLEMENTAÇÃO DE UNIDADES DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL

Thamila Ribeiro Rocha

Rafaela Fric Zanatto

Juliane Florêncio Pepe

Daiane Regina Valentini

Renata Franceschet Goettems

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5342227051>

CAPÍTULO 2..... 16

ANÁLISE DA SAÚDE AMBIENTAL EM CIDADES MINEIRAS, SOB A PERSPECTIVA DE DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTES

Miriellen Augusta da Assunção

Antonio Carlos Freire Sampaio

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5342227052>

CAPÍTULO 3..... 24

COMPORTAMENTO MÉDIO DAS VARIÁVEIS METEOROLÓGICAS E INDICAÇÃO DE ESTRATÉGIAS BIOCLIMÁTICAS PARA SÃO BERNARDO DO CAMPO

Helenice Maria Sacht

Andrea de Oliveira Cardoso

Herlander Mata-Lima

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5342227053>

CAPÍTULO 4..... 37

OS PARQUES VERDES URBANOS ESTÃO CUMPRINDO COM A SUA FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL?

Rick Mauricio Ribeiro dos Santos

Giovana Graminha Pinheiro

Adriana Kazue Takako

Emerson Machado de Carvalho

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5342227054>

CAPÍTULO 5..... 52

PERCEÇÃO DA IMPORTÂNCIA DO ESPAÇO PÚBLICO A PARTIR DO ISOLAMENTO SOCIAL NA PANDEMIA DO NOVO CORONAVÍRUS: UM ESTUDO NA CIDADE DE FLORIANO - PIAUÍ

José de Souza Gomes Júnior

Júlia Santiago de Matos Monteiro Lira

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5342227055>

CAPÍTULO 6	61
A LINHA 5 – LILÁS DO METRÔ DE SÃO PAULO: DISCURSO E PRÁTICA Caio Aguiar da Silva Fernanda Figueiredo D'Agostini  https://doi.org/10.22533/at.ed.5342227056	
CAPÍTULO 7	69
ESTUDO ESTATÍSTICO DA CONFIGURAÇÃO SOCIOESPACIAL DAS ÁREAS METROPOLITANOS DA AMAZÔNIA ORIENTAL Magno Vasconcelos Pereira Junior Júlia Kátia Borgneth Petrus  https://doi.org/10.22533/at.ed.5342227057	
CAPÍTULO 8	83
REVISÃO DE LITERATURA: HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL Vitória Barros de Souza  https://doi.org/10.22533/at.ed.5342227058	
SOBRE A ORGANIZADORA	94
ÍNDICE REMISSIVO	95

CAPÍTULO 6

A LINHA 5 – LILÁS DO METRÔ DE SÃO PAULO: DISCURSO E PRÁTICA

Data de aceite: 02/05/2022

Caio Aguiar da Silva

Universidade Anhembi Morumbi (UAM)

Fernanda Figueiredo D'Agostini

Universidade Anhembi Morumbi (UAM)

RESUMO: Ao longo dos anos, principalmente no fim do século XIX e início do século XX, a morfologia espacial de Santo Amaro foi marcada pelos trilhos e pelo desenho viário na mobilidade e acessibilidade urbanas. Dentro deste contexto, esta pesquisa de iniciação científica realizada em conjunto com o trabalho de conclusão de curso, aborda um quadro de análise do trecho elevado da Linha 5 – Lilás do Metrô de São Paulo, com o objetivo de contribuir com a compreensão de determinados fenômenos materializados e territorializados na cidade por meio da análise contextual histórica, sob a ótica da mobilidade urbana e da estrutura de transportes, para tanto utiliza-se da revisão bibliográfica para o mapeamento dos processos de desenvolvimento da área de estudo embasando a análise dos impactos da infraestrutura de transportes no território e suas consequências socioespaciais. Como resultado desta pesquisa verifica-se que o planejamento urbano em São Paulo, seja ele em sua retórica e/ou prática, consolidou em Santo Amaro – entre os séculos XX e XXI, um verdadeiro recorte da cidade capitalista, cercado por desigualdades, cicatrizes e segregação por meio de instrumentos que favorecem a territorialização dos interesses das classes dominantes tanto na

cidade analisada, como na hegemonia global das cidades do capitalismo periférico.

PALAVRAS-CHAVE: Transportes, Infraestrutura urbana, Projetos urbanos.

THE LINE 5 – LILAC OF SÃO PAULO'S SUBWAY: MEANING AND PRACTICE

ABSTRACT: Over the years, especially at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, the spatial morphology of Santo Amaro was marked by the tracks and road design in urban mobility and accessibility. Within this context, this scientific initiation research carried out together with the course conclusion work, addresses an analysis of the elevated stretch of Line 5 - Lilac of the São Paulo Subway, with the objective of contributing to the understanding of certain phenomena materialized and territorialized in the city through historical contextual analysis, from the perspective of urban mobility and transport structure, to do so, use the literature review to map the development processes of the study area, supporting the analysis of infrastructure impacts of transport in the territory and its socio-spatial consequences. As a result of this research, it appears that urban planning in São Paulo, whether in its rhetoric and/or practice, consolidated in Santo Amaro - between the 20th and 21st centuries, a true cutout of the capitalist city, surrounded by inequalities, scars and segregation through instruments that favor the territorialization of the interests of the dominant classes both in the analyzed city and in the global hegemony of peripheral capitalism cities.

KEYWORDS: Transportes, Urban infrastructure,

1 | INTRODUÇÃO

O cenário de objetos relacionados à estrutura elevada da Linha 5 – Lilás do Metrô de São Paulo e seus interlocutores serão abordados a partir da lógica da cidade capitalista traçada por um quadro de autores os quais são referência na abordagem tanto deste modelo de cidade, quanto do planejamento urbano das estruturas de mobilidade e acessibilidade. A historiografia dos trilhos, norteia-se, principalmente, a partir da análise da construção das infraestruturas de transporte e suas inter-relações com o recorte de estudo (Santo Amaro), a partir da segunda metade do século XX. São tratados nesta pesquisa os vetores: viário, bondes e metrô, sendo todos referentes à esfera dos deslocamentos e transportes na escala regional, esta que forma um dos elos mais importantes da estrutura urbana, tanto em São Paulo quanto do recorte de estudos. As estruturas de transporte comportam-se como as mais importantes ao tecido urbano (VILLAÇA, 2001) e, de maneira geral, são analisadas sob a ótica de que, quando se constrói uma ponte, além do suprimento da necessidade de transpor um rio, também se faz necessário compreender os desdobramentos no entorno de suas margens, conforme afirma a autora Cristiane Muniz (2005).

A produção da cidade no que se refere ao recorte de estudos, além da consideração dos vetores citados acima, assume, por consequência, seu caráter de localização, dadas as infraestruturas de transporte, portanto, a industrialização de áreas como o distrito de Jurubatuba (ao sul de Santo Amaro) é oriunda de um modelo de centralidade logística dada, a priori, pela ferrovia Sorocabana e posteriormente pela Avenida Marginal do Rio Pinheiros. Esta industrialização da área no contexto histórico dos meados do século XX produziu bairros periféricos ocupados por classes trabalhadoras, tais como Capão Redondo, Jardim São Luiz e Jardim Ângela, por exemplo, intensificando a expansão urbana (Ibidem, 2001). O contexto da área, dada a localização logística, ao longo dos anos atraiu um polo empresarial corporativo, principalmente da década de 1970 até os dias atuais, representado por obras como o Centro Empresarial de São Paulo, o Centro de Processamento de Dados do Banco do Brasil, entre outros conglomerados corporativos, este localizado no bairro da Granja Julieta, majoritariamente ocupado por prédios de escritórios e corporações (ZIONI, BERNARDINI, 2014).

2 | OBJETIVOS DA PESQUISA

O objetivo desta pesquisa é contribuir à compreensão de determinados fenômenos materializados e territorializados na cidade por meio da análise contextual histórica, sob a ótica da mobilidade urbana e da estrutura de transportes. Ou seja, como as mesmas influenciam e são influenciadas pela práxis do planejamento urbano na cidade de São

Paulo. O recorte de estudo definido comporta estas diversas relações, as quais são dadas a partir da “rugosidade do espaço”, que se dá a partir das diversas relações sociais advindas de modelos de cidade guiados por interesses mercadológicos, hegemônicos, políticos e econômicos os quais São Paulo, uma genuína cidade do capitalismo periférico, se submeteu principalmente ao longo do século XX. Em linhas gerais, uma cidade dominada pelo planejamento rodoviário e imensa em extensão territorial, cuja desigualdade e segregação sociais podem ser observadas “à olho nu”, as quais são constantemente produzidas e reproduzidas a partir dos interesses dominantes e da força do trabalho humano (HARVEY, 2005). O tamanho da cidade (em extensão territorial), de acordo com Milton Santos (2002), é diretamente proporcional à visibilidade e percepção das mazelas sociais da mesma, ou seja, quanto mais vasta e populosa for a cidade, mais diferenciadas se tornam as atividades e a estrutura de classes dentro de seu tecido, este que ocupa uma vasta superfície (geográfica) entremeada de vazios.

3 | METODOLOGIA

Este trabalho procura, a partir da revisão bibliográfica de autores referenciais ao tema, contribuir com a compreensão de determinados fenômenos materializados e territorializados na cidade por meio da análise contextual histórica, sob a ótica da mobilidade urbana e da estrutura de transportes. Faz-se necessária a compreensão conceitual da cidade e de como agiram os ideais do planejamento ao longo dos recortes temporais estabelecidos. A análise espacial da área leva em conta o levantamento cartográfico destes planos e da morfologia local, além de iconografia para ilustrar determinados eventos ao longo do estudo, seguindo os princípios de que o espaço urbano e seus eventos derivam da superposição de um sítio social à um sítio natural (SANTOS, 1993).

4 | DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA

Localizada na Zona Sul da cidade de São Paulo, ocupando majoritariamente os distritos de Santo Amaro, Campo Limpo e Capão Redondo, o trecho elevado da Linha 5 - Lilás representa, desde o “Anteprojeto para um Sistema de Transportes Rápidos”, elaborado em 1956 por Francisco Prestes Maia (MUNIZ, 2005), a ligação de Santo Amaro tanto com os bairros periféricos adjacentes, quanto com os municípios da Região Metropolitana (Embu e Itapeverica da Serra). Porém o “projeto funcional da linha” deriva do Projeto HMD, de 1968 (Figura 1), o qual serviu de base para a implementação do Metrô de São Paulo. De 1968 até a publicação do Plano Integrado de Transportes Urbanos - PITU-2020, a linha passou por diversas alterações em seu traçado (GABARRA, 2016). As obras do primeiro trecho da Linha 5, assim como as de modernização da Linha 9, contaram com estações projetadas pelo arquiteto Luiz Esteves, exceto pela estação Largo Treze da linha do trem (atual estação Santo Amaro), a qual foi assinada por João Walter Toscano (Ibidem, 2005).

As estações da Linha 5 além do Rio Pinheiros, no trecho da estação Santo Amaro até a estação Capão Redondo e pátio Capão Redondo, concluídas em 2002, foram construídas a partir de técnicas construtivas industrializadas, com predominância de estruturas e fechamentos metálicos.



Figura 1 – Traçado do Projeto HMD e destaque para o eixo de Santo Amaro

Fonte: Acervo FAUUSP (1967); editado pelo autor

A Estação Engenheiro Jamil Sabino, atual estação Santo Amaro do Metrô (Figura 2), é uma ponte-estação que cruza o Rio Pinheiros, sendo esta a primeira ponte estaiada do Brasil, construída em 2002 (MAZARIM, 2011). De sua inauguração até 2019, o primeiro trecho da Linha 5 conectava-se apenas com o trem da CPTM da Linha 9 - Esmeralda, na estação Santo Amaro. A Linha 9, por sua vez, conecta-se à malha metroviária também pela estação Pinheiros, da Linha 4 - Amarela. Foi apenas após a conclusão do segundo trecho (subterrâneo) que a linha se ligou diretamente ao restante da malha metroviária da cidade, a partir das estações Santa Cruz (Linha 1 – Azul) e Chácara Klabin (Linha 2 – Verde). A opção pela via elevada da Linha 5, segue os mesmos princípios do Metrô como desenho urbano aplicados no Projeto HMD, visíveis na Linha 1 – Azul. De acordo com Muniz (2005, p.169):

A arquitetura do sistema de metrô de São Paulo é bastante significativa em relação ao sítio em que se implanta, sobretudo por levar uma unidade funcional e espacial ao tecido fragmentado e pouco consolidado. Foi realizada para dar máxima expressão aos aspectos técnicos que estavam em vias de implantação, e ganhou importância no processo conduzido essencialmente por técnicos alemães, respaldada pelo papel que a arquitetura moderna brasileira já havia adquirido, inclusive internacionalmente.



Figura 2 – Estação Santo Amaro com obras de expansão de plataformas

Fonte: Metrô CPTM (2021)

Conforme afirmado por Gabarra (2016), este trecho elevado conecta bairros periféricos distantes e populosos, cujas ligações viárias são escassas, porém a tecnologia de construção dos trilhos, “desconsiderada por décadas”, surgiu como uma opção para este caso, sendo implantadas em áreas pobres da cidade, onde a desapropriação de terrenos outrora ocupados seria, em tese, mais simples que nas demais regiões, onde foi adotada a construção por túneis.

Quando a linha adentra a região mais valorizada conformada entre os dois principais rios da cidade – Tietê e Pinheiros – é adotada via em subterrâneo e após a centralidade periférica representada pelo Largo Treze, centro da antiga municipalidade de Santo Amaro, [...] a linha passa por um longo trecho de zonas residenciais de baixa densidade populacional e construtiva [...] (Ibidem, 2016, p. 80).

A partir desta assertiva, o autor afirma que a situação do trecho elevado da Linha 5 é típico de uma região perimetral, esta do quadrante sudoeste da cidade, de modo a fazer com que os movimentos pendulares se potencializem e se alonguem, haja vista a concentração populacional nas periferias distantes e isoladas por esta faixa do centro onde concentram-se as principais atividades econômicas. O método construtivo desta linha é reflexo direto do padrão de ocupação destas áreas periféricas, uma vez que os terrenos são vistos como mais propícios à desocupação e construção por meio de via elevada. Concomitantemente, esta “menor densidade” (Figura 3) faz com que as estações da Linha 5 localizem-se, principalmente, em cruzamentos estratégicos de avenidas perimetrais, de modo que a utilidade das mesmas seja potencializada. Ou seja, a localização das estações, neste trecho da Linha 5, deriva das condicionantes viárias, de modo que suas demandas de funcionamento sejam atendidas (Ibidem, 2016).



Figura 3 – Densidades populacionais ao redor da Linha 5 - Lilás

Fonte: GABARRA (2016); Apud. CMSP (2008, p. 28)

A partir de dois exemplares estratégicos desta linha, Muniz (2005, p. 241-243) indica duas condicionantes que atestam a reprodução do mesmo desenho de cidade, adotado 30 anos antes, no Projeto HMD. Ambas são referentes à estação Santo Amaro (trem e metrô) e sua relação com o tecido existente da região, a primeira, referente à ponte-estação, é de que a mesma não constitui uma passagem pública de transposição do Rio Pinheiros, funcionando apenas como área paga, assim como foi feito na estação Ponte Pequena (atual estação Armênia, da Linha 1 – Azul); e, a segunda, refere-se ao fato de que, ambas as estações, não promoveram a reorganização do tecido urbano “caótico” da área na qual se implantam. É coerente levantar a hipótese de que estas assertivas também cabem às demais estações da linha em via elevada, uma vez que os modelos se repetiram, praticamente em um molde industrial, ao longo de toda sua extensão. Sobre as demais intervenções adjacentes ao trecho elevado da linha, cabe inserir neste escopo as obras de canalização do córrego Morro do “S” e o alargamento da avenida Carlos Caldeira Filho (do eixo da Estrada de Itapecerica), obras as quais seguem o mesmo padrão de ocupação de leitos de rio por viário observados no Plano de Avenidas e no Plano de Melhoramentos, de 1930 e 1949, respectivamente (Ibidem, 2005; ANELLI, 2007). Atualmente, a Linha 5 – Lilás é operada pela Via Mobilidade, do consórcio CCR e Grupo Ruas, esta, que, historicamente, controla a maioria dos transportes viários da região do recorte de estudos, e de 42% do mercado de ônibus da cidade, tais como as viações: Via Sudeste, Metrôpole Paulista e Campo Belo (CEM, 2019).

A conjuntura social, política e econômica do país no período referente à Redemocratização e à abertura de mercado, aos moldes do neoliberalismo, ao longo dos anos 1990, culminou em movimentos institucionais dos transportes urbanos, tomando

como exemplo a transferência da capitalização da esfera municipal para a estadual no Metrô de São Paulo (MOURA, 2016). A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM e o Metrô de São Paulo, juntos às demais companhias de transportes ligadas à Secretaria de Transportes Metropolitanos, a partir destas conjunturas, elaboraram, em sua expressão máxima, o Plano Integrado de Transportes Urbanos - PITU-2020, cuja aplicação prática na cidade teve, como símbolos, os exemplos das obras de modernização da Linha C (atual Linha 9 – Esmeralda, da CPTM) e da Linha G (atual Linha 5 – Lilás, do Metrô/ Via Mobilidade), ambas possuindo como palco principal a região de Santo Amaro, na Zona Sul de São Paulo. Este complexo plano atuou sobre escalas aquém da urbana, em primazia do contexto regional-metropolitano, e também da priorização dos empreendimentos privados (Ibidem, 2016). Em suma, é coerente afirmar que o trecho elevado da Linha 5 – Lilás, segue preceitos de um planejamento distante da realidade para a qual ele é concebido, tanto temporal, quanto administrativamente, uma vez que se trata de uma esfera maior do poder público que não a municipal. As inovadoras e contemporâneas estações da Linha 5 escondem, por baixo de seus fechamentos, trilhos que repousam sobre um modelo de cidade antiquado e incoerente com a realidade na qual se implantam, a partir de concepções técnicas, funcionais, ambientais e sociais totalmente questionáveis acerca de suas intenções, estratégias e interesses.

5 | CONCLUSÕES

Assim como a estruturação dos trilhos na cidade de São Paulo como um todo, compreende-se que as redes de mobilidade e planejamento em Santo Amaro seguiram este contexto, porém, como um segmento, possui suas particularidades dadas pelas relações do território. Estas condicionantes e o conhecimento das mesmas, a partir da história recente, permitem ponderar hipóteses acerca da fenomenologia dos eventos e como os mesmos se deram no território e podem seguir em materializações futuras, considerando os contextos atuais. Acima de tudo, é importante retomar a cidade para a concepção da arquitetura e da escala humana, a fim de construir cenários sociais e ambientalmente sustentáveis, de maneira a, além de contribuir para o escopo da disciplina de planejamento urbano, potencializar o desenvolvimento da cidade com um viés inclusivo, justo e democrático.

É necessário, portanto, retomar a concepção das estruturas de transporte da cidade para o ofício da arquitetura e do urbanismo, tanto no que se refere aos profissionais da área, quanto aos diversos segmentos da sociedade civil, atribuindo suas devidas participações na concepção e construção da cidade, a partir de inovação, educação, cultura, acessibilidade, inclusão social e digital, abastecimento, saúde, esporte, lazer, etc.. A práxis do planejamento urbano abordada nesta pesquisa, necessita ser superada, de modo que novos horizontes sejam traçados, a partir da democracia, da justiça social e da frenagem e redução dos impactos ambientais entre ambiente natural e construído, a

partir de novos projetos voltados à escala humana a partir de novas compreensões acerca do planejamento a partir da historiografia, encarando e materializando a cidade como um tecido diverso e plural a partir de seus fenômenos, interfaces e relações entre atores e agentes.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus familiares e amigos, os quais foram base e apoio para meu desenvolvimento neste trabalho, assim como a minha orientadora, cuja presença e motivação dadas se fizeram indispensáveis no amadurecimento deste trabalho.

REFERÊNCIAS

ANELLI, Renato. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/ perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. Vitruvius, 2007. Disponível em: < <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259Anteprojeto> > . Acesso em 19 set. 2020.

BERARDI, M. H. P.. História dos Bairros de São Paulo: Santo Amaro. Prefeitura Municipal – Secretaria de Educação e Cultura. São Paulo, 1981.

CEM CENTRO DE ESTUDOS DA METRÓPOLE. Mercado dos Ônibus Coletivos em São Paulo. CEPID; FAPESP. São Paulo, 2019. Disponível em: < <https://centrodametropole.fflch.usp.br/pt-br> >. Acesso em 18 mai. 2021.

GABARRA, Murilo. Industrialização e Padronização Para Expansão do Metrô em São Paulo. Tese de Mestrado, FAUUSP. São Paulo, 2016.

HARVEY, David. Produção Capitalista do Espaço. Annablume. São Paulo, 2005.

MAZARIM, D. M.. Histórico das Pontes Estaiadas e sua Aplicação no Brasil. Tese de Mestrado, Escola Politécnica da USP. São Paulo, 2011.

MOURA, G. J. C.. Diferenças entre a retórica e a prática na implantação do Metrô de São Paulo. Tese de Doutorado, FAUUSP. São Paulo, 2016.

MUNIZ, Cristiane. A cidade e os trilhos: o metrô de São Paulo como desenho urbano. Tese de Mestrado, FAUUSP. São Paulo, 2005.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. Hucitec. São Paulo, 2002.

_____. A Urbanização Brasileira. Hucitec. São Paulo, 1993.

VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-urbano no Brasil. Studio Nobel. São Paulo, 2001.

ZIONI, Silvana; BERNARDINI, S. P.. Mobilidade de Produção na Metrópole. Artigo publicado na Revista USP n. 102. São Paulo, 2014. Disponível em: < <http://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/97621> >. Acesso em 16 out. 2019.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Análise sociodemográfica 37

Áreas verdes urbanas 37, 39, 47, 49

C

Climatologia aplicada 24

Clima urbano 24, 26, 50

Configuração socioespacial 69

Conforto urbano 24, 27

D

Desigualdade espacial 69

E

Erechim 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 13

Espaços públicos 26, 52, 56, 58, 59, 60, 92

Estratégias bioclimáticas 24, 26, 27, 29, 35

G

Gestão ambiental 37, 38, 50

H

Habitação social 83, 84, 85, 87, 88, 89, 91, 92, 93

I

Inclusão social 67, 83

Infraestrutura urbana 61, 71

M

Mobilidade urbana 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 61, 62, 63

P

Planejamento urbano 1, 2, 3, 5, 9, 19, 23, 25, 26, 37, 61, 62, 67

Planejamento urbano e regional 1, 2, 3, 5

Plano diretor 11, 16, 18, 20, 21, 49, 88

Políticas públicas habitacionais 83

Projetos urbanos 8, 33, 61

Q

Qualidade de vida comunitária 16

R

Região metropolitana 27, 63, 69, 72, 75, 76

S

Sociabilidade 52, 53, 60

Sustentabilidade 3, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 50

T

Transportes 16, 18, 19, 20, 22, 61, 62, 63, 66, 67

U

Unidade de paisagem 1, 14

🌐 www.arenaeditora.com.br
✉ contato@arenaeditora.com.br
📷 @arenaeditora
📘 www.facebook.com/arenaeditora.com.br

PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL:

Minimizando dificuldades e crescimentos desordenados



Atena
Editora
Ano 2022

🌐 www.arenaeditora.com.br
✉ contato@arenaeditora.com.br
📷 @arenaeditora
📘 www.facebook.com/arenaeditora.com.br

PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL:

Minimizando dificuldades e crescimentos desordenados



Atena
Editora
Ano 2022