

A REDE BÁSICA PARA O METRÔ DE SÃO PAULO E A PRIORIZAÇÃO DO AUTOMÓVEL

Cláudio Robert Pierini¹

RESUMO: De que adiantam planos e projetos para determinadas políticas públicas se as decisões do Executivo nem sempre os consideram? Este trabalho busca demonstrar que os planos e os projetos para o setor de transporte têm sofrido com a priorização dos modais individuais. Desde as políticas de incentivos às indústrias automobilísticas até isenções fiscais. A existência de planos e projetos para o metrô de São Paulo e seu conseqüente abandono por longos períodos apontam para a supremacia do automóvel sobre o coletivo, principalmente no período de 1968 até 1983. Todo o planejamento, inclusive nos períodos de supremacia dos planos e projetos para o território urbano, cai por terra se estes instrumentos não vão ao encontro dos interesses político-econômicos do momento.

THE BASIC NETWORK FOR METRO OF SÃO PAULO AND THE PRIORITIZATION OF AUTOMOBILE

ABSTRACT: What good plans and projects for certain policies are for if the Executive's decisions do not always consider them? This paper seeks to demonstrate that the plans and projects for the transportation sector have suffered from the prioritization of individual modes. From financial incentives for automakers to tax exemptions. The existence of plans and projects for the São Paulo subway network and their consequent abandonment for long periods point to the automobile supremacy over the public means of transport, especially in 1968 – 1983 period. All the planning, even during periods of the supremacy of plans and projects for the urban territory, falls apart if these instruments do not meet the political and economic interests of the moment.

INTRODUÇÃO

Diversos planos urbanísticos foram criados com o objetivo de proporcionar uma melhor infraestrutura para a cidade de São Paulo – o Plano da Light (1927); o Plano de Avenidas de Prestes Maia (1930); Robert Moses e as Avenidas Expressas (1949) e; o Plano Urbanístico Básico de São Paulo PUB-SP (1967). São Planos que podem ser considerados como de Embelezamento, Superplanos ou ainda Planos Simples de respostas imediatas.² Alguns deles serão importantes para o recorte deste trabalho, tais

¹Mestrando em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP de São Carlos; Bacharel em Administração Pública pela UNESP de Araraquara; e-mail: crpierini@gmail.com.

² O professor Renato Saboya do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, formulou um texto denominado Urbanismo e planejamento urbano no Brasil – 1875 a 1992. Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/2008/11/urbanismo-e-planejamento-urbano-no-brasil-1875-a-1992/>> e acesso em: 20/06/2012 e conseguiu compilar as ideias sobre os planos de Embelezamento, os Superplanos e os planos simplificados que foram aqui citados.

como o PUB-SP que de certa forma traz em sua concepção a importância dos transportes por metrô –, justa e juntamente com os estudos de grande expressão para redes de transporte por metrô em São Paulo: a Rede Básica para o Metrô de São Paulo (1968). O objetivo deste trabalho é apontar prováveis situações ocorridas desde a criação do metropolitano de São Paulo para que o tempo de execução das obras não fosse como aquele planejado para a Rede Básica.

O Plano Urbanístico Básico foi contratado pela Prefeitura do município de São Paulo. Este plano, elaborado pelo consórcio Asplan-Daly-Montreal-Wilbur Smith, relatava em seis volumes informações sobre a área metropolitana de São Paulo, dava direcionamentos sobre o desenvolvimento urbano no presente e orientava sobre ações futuras (MUNIZ, 2005). O volume quatro, que relata sobre circulação e transportes, contém informações sobre um plano de transportes para São Paulo, tais como modais e quilometragem a serem implantados e utilizados para os deslocamentos até o ano de 1990 (MUNIZ, 2005). Neste volume são encontrados direcionamentos de como estruturar um adequado sistema de transportes para São Paulo. É a partir do “casamento” entre PUB e Rede Básica do Metrô que São Paulo parecia iniciar uma desaceleração do caos urbano advindo de uma frota cada vez maior de automóveis. Fruto do estilo de vida norte americano. Considerando que o Plano Urbanístico de São Paulo data de 1968, seriam 22 anos de planejamento e implantações de sistemas até 1990, baseando-se nas metas do Plano e da Rede Básica.

Neste trabalho, a partir de um levantamento sobre a implantação do sistema de metrô em São Paulo, será possível verificar que os tempos de planejamento e de execução, assim como o pleno funcionamento demandam muitos anos no Brasil, isso quando conseguem sair do papel. Esses atrasos podem estar muitas vezes relacionados a fatores externos aos projetos. O ponto principal deste trabalho é focar na dificuldade de implantação de sistemas do porte de um metrô, que necessitam de planos e execuções adequadas, assim como de investimentos. Por isso, a visão em longo prazo deve ser entendida como fundamental para a criação de um sistema de transportes.

Será percebido que nos projetos citados haverá uma diferença temporal considerável desde a criação da empresa responsável pela implantação e operação do sistema, passando pelo início das obras, até a inauguração e efetivo funcionamento para uso da população. Isso quando o projeto original é seguido fiel ou proximamente. Porque então a demora é tão grande? Para isso será importante a diferenciação de Lacaze (2001) entre Projeto e Plano. O primeiro é de empenho de Arquitetos, Urbanistas e Engenheiros e o segundo, com maior carga política, é realizado por meio de interação complexa entre decisões e escolhas públicas, podendo levar em conta ou não os critérios técnicos do primeiro. O PUB-SP é um plano detalhado e que foi

elaborado na década de 1960, assim como o plano para a rede básica de transporte por metrô. Além disso, a previsão de conclusão para 1990 demonstrava uma preocupação quanto à mobilidade futura em uma cidade que crescia em termos populacionais muito mais do que todas as outras no Brasil (IBGE, 2000)³. Este trabalho teve como metodologia a utilização de referencial bibliográfico, inclusive para a distinção entre plano e projeto; análise do projeto da rede básica para o metrô e; análise histórica documental sobre as decisões do Senado Federal, além da utilização de dados do próprio Metrô SP para melhor entendimento da cronologia da implantação das estações e seus atrasos.

METRÔ SÃO PAULO

Em 1966 foi criado o Grupo Executivo Metropolitano, o GEM, na gestão do então prefeito José Vicente Faria Lima (1965-1969), o qual deu o início efetivo às obras de construção do metrô em São Paulo. A concorrência para a realização de estudos técnicos, econômicos e financeiros foi vencida pelo consórcio HMD (Hochtief, Montreal e Deconsult) em 1967 e, em 1968, esse mesmo consórcio apresentou um pré-projeto que continha a rede básica para o metrô de São Paulo (Figura 2). O GEM foi antecessor à Companhia do Metropolitano como é conhecida atualmente, foi esse mesmo GEM que começou a receber propostas nacionais e internacionais para a construção deste modal. O metrô de São Paulo foi então constituído pela lei n. 6.988, aprovada pela Câmara Municipal em 26 de dezembro de 1966, autorizando a criação da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

O governo municipal de Faria Lima foi inicialmente beneficiado pela destinação de recursos do Governo Federal, aprovados pelo Senado, e pode iniciar o investimento na infra-estrutura. Esse benefício foi devido a uma alteração na legislação tributária subordinada ao art. 20 da Constituição de 1946. O pedido partiu de Prestes Maia (na gestão 1961 – 1965) que tinha interesse em dar continuidade ao seu Plano de Avenidas. A alteração demorou e acabou beneficiando a implantação do metropolitano na gestão seguinte (ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009). O Metrô de São Paulo teve a inauguração de seu primeiro trecho em 1974, ligando Jabaquara até a Vila Mariana. Essa primeira linha com 6,4 km já atendia 7 estações constituindo o primeiro ramal em operação de São Paulo e do Brasil, formando a linha 1 azul⁴. No dia 26 de setembro de

³ População no município de São Paulo: 1940 - 1.326.261; 1950 - 2.198.036; 1960 - 3.825.351; 1970 - 5.924.612; 1980 - 8.493.217; 1990 - 9.626.880.

⁴ Aqui vale uma ressalva sobre o papel do arquiteto Marcello Fragelli na concepção das estações desta linha. A Montreal, uma das participantes do consórcio, indica Fragelli como consultor para a arquitetura. Fragelli encontra resistência por parte dos engenheiros das outras empresas do consórcio, pois queriam que Fragelli participasse na construção das fachadas das estações e somente após a entrega do anteprojeto. Fragelli começou a convencer esses técnicos de que

1975, a operação comercial foi estendida para toda a linha 1 azul, de Santana até Jabaquara. Este trecho representou a primeira linha de metrô de São Paulo, com 16,7 km de extensão e 20 estações.

O engenheiro e ex-membro do GEM, José Carlos de Figueiredo Ferraz, assumiu a prefeitura (1971-1973). Empenhou-se em acelerar a ampliação das obras do metrô, as quais tinham sido totalmente abandonadas no governo Paulo Maluf (1969-1971), prefeito entre as gestões de José Vicente Faria Lima e Figueiredo Ferraz. Figueiredo Ferraz foi beneficiado com o “milagre econômico” dos investimentos exteriores e ao final de seu mandato já havia concluído 11 km de vias permanentes entre Jabaquara e Liberdade e 16 estações prontas. Inclusive já iniciava a construção da interligação futura com a linha 2 verde, que seria inaugurada em 1991. Mas é desde 1927 – com o Plano da Light – que se tem tentado, por parte dos governos municipais e estaduais, projetar e executar sistemas de rápido transporte por uso de malhas ferroviárias. Mas só em 1968 que o metrô foi viabilizado e sua implantação iniciada no Brasil.

O Metrô de São Paulo é operado atualmente pela empresa de capital misto do Estado de São Paulo Companhia do Metropolitano de São Paulo. Foi fundada no dia 24 de abril de 1968 e é responsável pelo planejamento, projeto, construção e operação do sistema de transporte por metrô em São Paulo. Tendo a maior parte de seu controle acionário associado ao governo do Estado, é subordinada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo (STM/SP). Integra também a Rede Metropolitana de Transporte de São Paulo (RMSP). Em menos de 7 anos, desde a entrega da Rede Básica pelo consórcio HMD em dezembro de 1968 até a finalização das obras de Jabaquara à Santana em setembro de 1975, o Metrô de São Paulo contava com 16,7 km distribuídos em 20 estações, como dito anteriormente.

podia fazer um trabalho para além das fachadas das estações logo depois de encontrar problemas de funcionalidade em diversas estações planejadas. Foi Fragelli que estabeleceu o conceito para toda a linha norte-sul da Rede Básica. Para maiores informações: BARIANI, Márcio. Marcello Fragelli: arquitetura entre Rio de Janeiro e São Paulo. *Arquitextos*, São Paulo, 05.057, Vitruvius, fev 2005 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.057/499>>.



Figura 1 - Rede Básica do Metrô proposta em 1968. Fonte FREDERICO (2001)

A Rede Básica do Metrô de São Paulo, que previa 66 km de transporte sobre trilhos e 68 estações, tinha como meta o ano de 1990. A projeção do plano para 22 anos não se concretizou.

Evolução em número de estações de Metrô em São Paulo

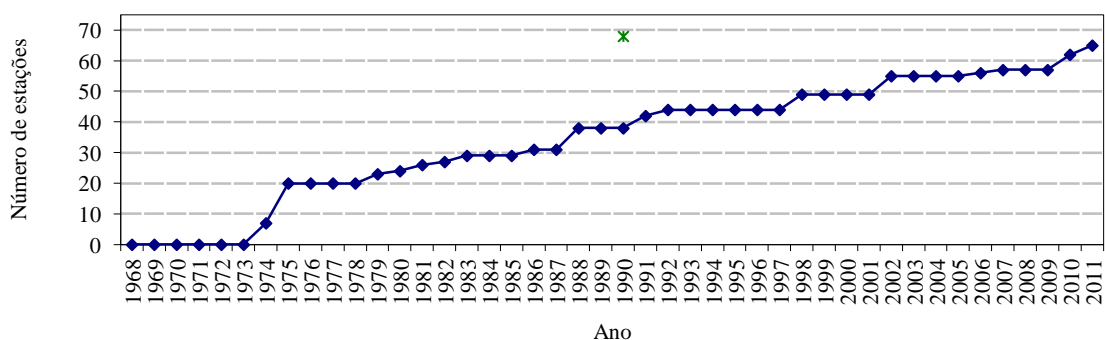


Gráfico 1 - Número de estações inauguradas a cada ano cumulativamente. **Fonte:** Metrô São Paulo⁵

⁵ Disponível em: <www.metro.sp.gov.br>. Acesso em: 30/06/2012.

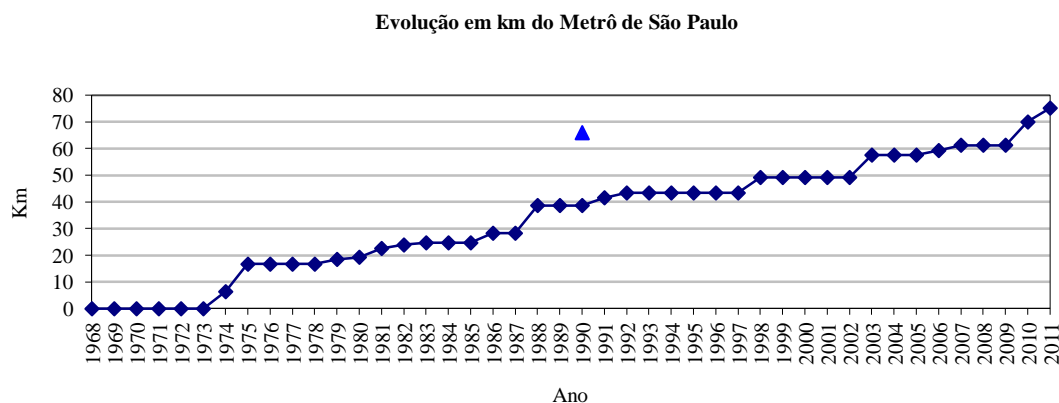


Gráfico 2 - Quilometragem da malha do metrô de São Paulo. **Fonte:** Metrô São Paulo⁶

Os gráficos 1 e 2 representam em números o total de estações e quilometragem que o metrô de São Paulo alcançou até o ano de 2011. O ano de 1990 seria o marco para o sistema colocar em operação a Rede Básica. O que não ocorreu.

Para tomar apenas um exemplo, o transporte urbano não poderia continuar em seu estado de virtual abandono e preso a técnicas obsoletas. Em particular, o ritmo histórico de implantação dos Metrôs de São Paulo e Rio de Janeiro, equivalente a 2 km de linha por ano na primeira dessas cidades, é insuficiente para sequer acompanhar o ritmo de crescimento de sua aglomeração urbana. Uma alteração qualitativa de tal quadro implicaria em algo como a quintuplicação do volume de investimentos para em torno de 0,5% do Produto Nacional por um período como 15 anos, para se chegar a uma rede da ordem de 300 km de extensão, o que deixaria o índice de atendimento a níveis ainda baixos segundo padrões internacionais – inclusive os latino-americanos –, mas já seria compatível com uma elevação considerável da produtividade do trabalho (DEÁK, 2001, p. 154).

Os planos citados neste trabalho fazem parte de um conjunto de estratégias técnico-científicas que compunham superplanos, estruturados sobre um conjunto de estudos, prognósticos e diagnósticos. Esses planos foram relegados às prateleiras e foram substituídos por planos mais modestos, os conhecidos Planos sem Mapas e que deixam abertas as possibilidades de realização, ou ainda, simplificar os planos para esconder os conflitos presentes no processo de planejamento e execução (VILLAÇA, 1999). Aquela cobrança que poderia nascer de um plano consolidado foi enterrada. Talvez fosse mais fácil acompanhar um crescimento promovido por um mercado e uma vontade de uma elite dominante do que se utilizar de planos que, apesar de extensos, apresentavam propostas detalhadas e importantes que poderiam tentar domesticar uma iniciativa privada. As cidades cresciam e os planos curtos, imediatos e efêmeros só tentavam acompanhar.

⁶ Idem 4.

O QUE PODE TER ACONTECIDO?

São diversas possibilidades sobre o que pode ter acontecido para a priorização do modal rodoviário. Muitos dos direcionamentos, que partiam do Governo Federal, eram para estimular a economia por meio de infraestrutura e produção de bens duráveis, premissas propostas pelo I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND); leiam-se obras viárias e automóveis, respectivamente, para o caso deste trabalho. Em São Paulo, ao final do mandato de José Vicente Faria Lima, o prefeito Paulo Maluf havia decidido destruir os exemplares do Plano Urbanístico Básico – PUB – por dizer que se tratava de material de divulgação política (ANELLI, 2007). Além disso, o prefeito Paulo Maluf havia decidido abandonar os projetos do metrô de São Paulo: as obras sofreram atrasos. Simultaneamente as obras viárias, priorizadas no Governo Paulo Maluf, foram a maior preocupação para a administração municipal⁷. A seguir, foi construído um quadro que demonstra diversas obras realizadas pelo prefeito entre 1969 e 1971 (Quadro 1). As informações constantes são provenientes de sítio de internet responsável por divulgação de obras e realizações do político em 42 anos de vida pública

Obras de Maluf na Prefeitura (1969-1971)
 Marginal Tietê, composta pelas avenidas:
 Av. Marginal Direita do Tietê (Vila Jaguará, Parque Anhangüera).
 Av. Otaviano Alves de Lima (Casa Verde Baixa, Vila Fiat Lux, Jardim das Graças, Jardim Pereira Leite, Limão, Vila Santa Delfina, Vila Arcádia, Freguesia do Ó, Nossa Senhora do Ó, Jardim das Graças).
 Av. Assis Chateaubriand (Parque Anhembi).
 Av. Morvan Dias de Figueiredo (Vila Guilherme, Vila Maria, Parque Novo Mundo).
 Av. Embaixador Macedo Soares (Parque Residencial da Lapa, Vila Ribeiro de Barros, Vila Anastácio).
 Av. Presidente Castelo Branco (Canindé, Parque Industrial Tomas Edson, Parque Residencial da Lapa, Várzea da Barra Funda, Bom Retiro, Ponte Pequena).
 - Marginal do Rio Pinheiros.
 - Elevado Presidente Costa e Silva, “Minhocão” (liga a Praça Roosevelt ao largo Padre Péricles, Zona oeste). Desengavetado por Paulo Maluf em sua primeira passagem pela prefeitura no ano de 1970, o projeto virou realidade quando após 11 meses de obras o “Minhocão” ocupou o espaço da Praça Franklin Roosevelt, na Consolação, até o Largo Padre Péricles, Barra Funda/ Perdizes, passando sobre a Rua Amaral Gurgel e a Avenida São João. Ele tem 3,4 quilômetros e liga a região central à zona oeste da cidade.
 - Avenida dos Bandeirantes (Planalto Paulista, Zona Sul):
 - Elevado do Glicério (No Brás, Zona Leste)
 - Avenida Francisco Morato (na Vila Sônia, Zona oeste).
 - Ponte Caio Pompeu de Toledo, ‘Ponte do Morumbi’ (sob o Rio Pinheiros, Vila Andrade, Novo Brooklin, Itaim Bibi – Zona Sul)
 - Avenida General Edgar Facó (na Vila Arcádia, Zona norte).

⁷ Os prefeitos, a partir de 1969, com a outorga do oitavo Ato Institucional, passaram a ser indicados pelo poder central quando se tratavam de capitais estratégicas para a “segurança nacional”. Faria Lima havia sido eleito prefeito de São Paulo à contra gosto do poder federal nas últimas eleições. Faria Lima foi apoiado por Jânio Quadros, o qual nem poderes políticos possuía. Para melhor entendimento ver os subcapítulos *Derrota nas urnas e reação da linha dura* (p. 93-100) e *A Repressão Autoritária* (p.165-171) em SKIDMORE, Thomas. Brasil: de Castelo à Tancredo 1964 - 1985. Editora Paz e Terra, Ed. 8, 1988.

- Construiu a Praça Roosevelt.
- Avenida Brigadeiro Faria Lima (no Itaim, Zona sul): alargamento do trecho da Rua Iguatemi compreendido entre o Largo da Batata, em Pinheiros e o cruzamento desta com a Avenida Cidade Jardim, no Itaim Bibi (atual praça Luís Carlos Paraná), cruzando todo o bairro denominado Jardim Paulistano.
- Todas as alças da Av. 23 de maio.
- Avenida Braz Leme (Casa Verde, Santana - Zona norte).
- Avenida Ordem e Progresso (Barra Funda, Jardim das Laranjeiras - Zona oeste).
- Avenida Santos Dumont (Luz, Santana - Zona norte).
- Viaduto Antártica (Água Branca, Zona Oeste)
- Ponte de acesso a via Dutra (sob o rio Tietê, Zona norte).
- Ponte Aricanduva (no Tatuapé - Zona leste).
- Viaduto Conselheiro Carrão, (Tatuapé, Zona leste).
- Avenida Juntas Provisórias (Ipiranga, Zona sul).
- Viaduto Grande São Paulo (Ipiranga, Zona sul).
- Viaduto Bresser (Brás - Zona leste).
- Viaduto Guadalajara (Belenzinho, Zona leste).
- Viaduto Mercúrio (Sé, Centro).
- Ampliação da Avenida Nicolas Boer (Barra Funda, Zona Oeste).
- Ampliação da Avenida Marquês de São Vicente (Barra Funda, Zona Oeste).
- Duplicação da Avenida Rudge (Bom Retiro, Centro).
- Ampliação da Rua Padre José Maria (Santo Amaro, Zona Sul).
- Viaduto 25 de Março. (Centro)
- Viaduto do Café (na Bela Vista, Centro)
- Viaduto Pompéia (Vila Pompéia, Zona Oeste)
- Tobogã do Estádio do Pacaembu.
- Viaduto Diário Popular (Parque D. Pedro)
- Viaduto Doutor Plínio de Queiróz (na Bela Vista, Centro)
- Viaduto Engenheiro Orlando Murgel (nos Campos Elíseos, Centro)
- Viaduto Doutor Eusébio Stevaux (Anhangabaú, no Centro).
- Viaduto Shuhei Uetsuka (Liberdade, no Centro.)
- Viaduto Guilherme de Almeida (Liberdade, no Centro).
- Viaduto Beneficência Portuguesa (Bela Vista, no Centro).
- Viaduto Engenheiro Antônio Carvalho Aguiar (sob a Avenida 23 de Maio, na Vila Mariana).
- Viaduto Pérola Byington (Bela Vista, centro).
- Viaduto Santo Amaro (Brooklin Paulista, na Zona Sul)
- Viaduto dos Bandeirantes (Indianópolis, Zona sul).
- Viaduto Austregésilo de Athayde (Brooklin, Zona Sul)
- Viaduto Oku Kara Koei (Centro).
- Viaduto 31 de Março (Parque D. Pedro).
- Viaduto Minhoquinha (Parque D. Pedro).
- Viaduto Miguel Mofarrej (Vila Leopoldina, Zona Oeste).
- Reformou o Viaduto Pacaembu (Zona Oeste).
- Túnel São Gabriel (Santo Amaro, Zona Sul)
- Garagem Alfredo Issa (Centro) – Praça Cásper Libero.
- Avenida Engenheiro Caetano Álvares, ao lado do Jornal Estadão.
- Viaduto 13 de maio, com Av. Brigadeiro Luís Antônio.
- Viaduto São Carlos do Pinhal, em frente ao MASP.
- Duplicação da Avenida Ibirapuera (Zona Sul).
- Viaduto Austregésilo de Athayde (Brooklin, Zona Sul)
- Túnel Presidente Roosevelt (Consolação).
- Viaduto Marginal-Ipiranga-ABC. - Viaduto Júlio de Mesquita Neto (Bela Vista, no Centro).
- Avenida Inajar de Souza (Limão, Vila Rica, Jardim Centenário, Jardim Peri- Zona Norte)
- Avenida Mofarrej (Vila Leopoldina, Zona Oeste).
- Passagem de nível da Av. Dr. Arnaldo com a rua Centro Corá.
- Passarela ao lado do Viaduto do Chá.
- Passarela em frente ao Detran, 23 de maio.
- Avenida Gastão Vidigal, em frente ao CEAGESP.
- Duplicação da Avenida Interlagos (Zona Sul) – entre a av. Rubem Berta e Interlagos.
- Duplicação da Avenida São Miguel (Zona Leste).
- Trechos da Avenida Aricanduva (Zona Leste).

- Avenida Cupecê (Zona Sul).
 - Trechos da Radial Leste até a Vila Matilde.- Ponte Freguesia do Ó sob a Marginal Tietê.
 - Complexo Viário Doutor Arnaldo-Rebouças, Paulista e Rua Major Natanael.
 - Avenida Ricardo Jafet (Ipiranga, Zona Sul) – Córrego Água Funda.
 - Construiu a nova Av. Doutor Arnaldo, duplicando-a.
 - Via Elevada sobre a Avenida São João
 - Inauguração do Palácio Anchieta (Câmara dos Vereadores)
 - Criação da Secretária Municipal da Cultura.
 - Casa de Cultura da Penha.
- Habituação: 6.586 casas entregues.Educação: 54 escolas inauguradas.
- Ampliação da rede de escolas primárias e de nível médio.
 - O Número de classes subiu de 3 mil para 4,5 mil.
 - Aumentou o número de vagas escolares de 120 mil para 180 mil.
 - Reformulou o ensino no município adotando a obrigatoriedade da frequência às aulas de crianças de 7 a 14 anos.
- Bem estar social: Criação das ruas de lazer.
- Construiu balneários e piscinas para a periferia.
 - Mercado Municipal da Penha.
 - Mercado Municipal de Pinheiros.
 - Mercado Municipal de Vila Mariana.
 - Mercado Municipal de Sapopemba.
 - Mercado Municipal de Vila Formosa.
- Saneamento Básico: Obras de combate às enchentes e saneamento básico.
- Progresso: Estendeu a iluminação a vapor de mercúrio por quase toda a cidade.
- Instalou na cidade 2 mil quilômetros de luminárias, o equivalente a cinco vias Dutra e 30 vias Anchieta.
 - Construiu 78 viadutos, pontes, passagens, pontilhões e passarelas numa extensão de 55.425 metros.
 - Construiu 88.231 metros de galerias pluviais.
 - Pavimentou 1.346.973 metros quadrados de ruas e avenidas.
 - Deu início às obras do Metrô no trecho Norte-Sul (Santana-Jabaquara).
- Saúde: Inauguração do Hospital do Tatuapé (o maior da Zona Leste da cidade e melhor Centro de Atendimento de Queimados na América do Sul).
- 12 postos de saúde para a periferia.

Quadro 1 – Obras realizadas na gestão Paulo Maluf da prefeitura de São Paulo de 1969 – 1971⁸

São diversas obras das mais variadas natureza, mas é muito superior o número de obras viárias projetadas e executadas. Não é explicação para todo o atraso e descaso que o Metrô de São Paulo tem sofrido, mas são administrações desta natureza que conseguem priorizar um modal em detrimento de outro. O projeto existe e está detalhado. Foi a decisão de tentar acompanhar o crescimento no número de automóveis que as obras foram sendo executadas. Como já foi dito anteriormente, é como correr para acompanhar. As grandes decisões públicas – modificação de planos de urbanismo, lançamento de novas operações, construção de infraestruturas de transportes – têm influência direta e indireta sobre as decisões dos empreendimentos privados (LACAZE, 2001). Nesta relação dialética, as vontades privadas também influenciam essas mesmas grandes decisões. As vendas de automóveis e, conseqüentemente, novas estruturas viárias retroalimentam um ciclo em que o transporte público fica à margem. Maiores vendas, melhor desempenho da economia

⁸ Disponível em: <<http://malufistasporsaopaulo.blogspot.com.br/>>. Acesso em: 10/07/2012.

industrial e automobilística, melhor para o ciclo desenvolvimentista – e que reproduz o subdesenvolvimento percebido nos meandros do modelo, como deixa claro Celso Furtado (FURTADO, 1999). Sendo necessário somente o aporte público em termos de infraestrutura para a economia não parar. Os planos que deveriam servir como modeladores urbanos e disciplinadores da iniciativa privada são relegados à níveis mais baixos. Percebe-se que no rol de obras viárias aparece uma obra inicial e discreta para o metrô de São Paulo – e que já estava planejada na Rede Básica – perdida em meio aos viadutos, pontes e avenidas de visibilidade política maior.

A escolha pelo modal rodoviário englobou inclusive maiores grupos de interesse, tais como o Governo – devido à política econômica e a contenção da inflação; os grupos industriais diretos e indiretos do setor automobilístico; os sindicatos e os usuários do transporte individual. Por outro lado, o transporte sobre trilhos, financiado pelo governo e como maiores interessados os usuários, não conseguiu fazer frente a todos os outros grupos. Mesmo porque o investimento em transporte sobre trilhos nem ao Governo daria qualquer ganho em curto prazo. Ao contrário, em 1976, só o binômio automóvel/petróleo respondia 21,8% do total de empregos e 48,3% do faturamento industrial no Brasil, sem contar com os subsetores diretos e indiretos (STEFANI, 2007). No âmbito federal, os presidentes Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, assim como Washington Luís, já haviam sinalizado para a indústria automobilística como uma componente base da resolução dos problemas econômicos nacionais. Tanto para Vargas como para Juscelino a ideia de desenvolvimento econômico, ou progresso econômico social estava praticamente contida no conceito de industrialização (IANNI, 1977). Na esfera estadual, os governadores Carvalho Pinto (1959 – 1963), Adhemar de Barros (1963 – 1966), Laudo Natel (1966 – 1967 e 1971 – 1973), Abreu Sodré (1967 – 1971), Paulo Egydio (1975 – 1979) e Paulo Maluf (1979 – 1982) foram responsáveis por vultosas obras viárias e, a promessa de um transporte rápido por trilhos havia ficado na intenção de Adhemar de Barros e, no caso do Prefeito José Vicente Faria Lima (1965 – 1969), um projeto mais elaborado encomendado ao consórcio HMD (Hochtief, Montreal e Deconsult).

Figueiredo Ferraz foi o sucessor de Paulo Maluf na prefeitura de São Paulo e procurou dar continuidade à construção do metrô⁹, mas os investimentos em obras viárias já alimentavam o ciclo desenvolvimentista. O I PND pode ter sido importante para o descaso quanto aos transportes públicos e ao aumento na produção e venda de automóveis de 1969 até 1974 (Gráfico 3). Nesse período, em São Paulo, as obras viárias foram priorizadas, os bens duráveis incentivados (os automóveis em especial) e a

⁹ Aliás, José Carlos de Figueiredo Ferraz fez parte do Grupo Executivo do Metrô (GEM) de 1966 até 1968) antes de ser prefeito na gestão de 1971 até 1973.

cidade já possuía 1,099 milhão de automóveis particulares (1 para cada 4 habitantes) (OKUBARO, 2001). Apesar de existirem planos para o transporte sobre trilhos em São Paulo, as decisões governamentais na esfera Federal, por intermédio de planos econômicos, podem ter colocado São Paulo em um regime obrigatório e ditatorial do automóvel. Ele foi base de diversos projetos para salvar indústrias, empregos (Gráfico 4) e arrecadações. Em São Paulo, a autorização para o início das obras veio em 1968 por parte do Senado. Após isso, foram anos de dotações orçamentárias gotejando no Metrô.

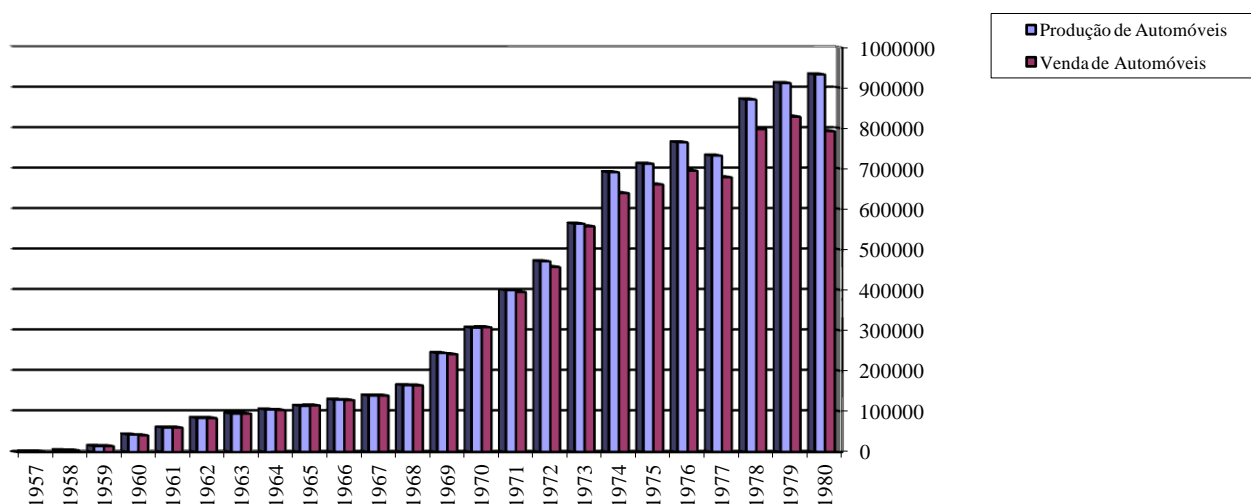


Gráfico 3 - Produção e venda de automóveis no Brasil 1957 - 1980. **Fonte:** OKUBARU (2001)

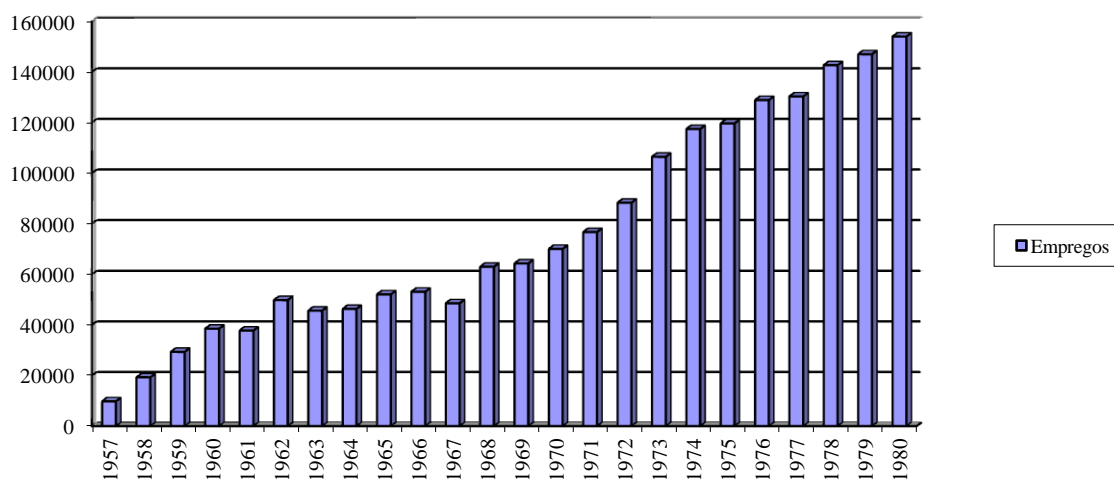


Gráfico 4 - Número de postos de trabalho gerados pela indústria automobilística entre 1957 - 1980. **Fonte:** OKUBARU (2001)

Outro fato importante, ao analisar as resoluções do Senado Federal, é que a contração de obrigações por parte dos Estados e Municípios foi proibida em 1968 e os montantes para investimento não poderiam ser aumentados. Só em 1974 os transportes por metrô puderam ver um pouco mais de investimento em São Paulo, porque a resolução número 22 de 1974 do Senado Federal permitiu esse aumento.

LISTA DE RESOLUÇÕES DO SENADO FEDERAL QUE INFLUENCIOU NAS OBRAS DO METRÔ DE SÃO PAULO¹⁰

RESOLUÇÃO N. 47 – DE 1967– Autoriza a Prefeitura da Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, a realizar operação de financiamento para contrato de elaboração do Estudo Econômico Financeiro e Pré-Projeto de Engenharia do Metrô daquela Capital.

RESOLUÇÃO N. 31 – DE 1968

Autoriza a Prefeitura da Cidade de São Paulo, Estado da São Paulo, a realizar contrato aditivo de financiamento para a execução das tarefas relacionadas com a elaboração do Estudo Econômico Financeiro e do Pré-Projeto de Engenharia do Metrô daquela Capital, bem como a realizar um novo contrato para execução dos projetos construtivos da linha norte – sul do referido Metrô.

RESOLUÇÃO N. 58 – DE 1968

Proíbe, pelo prazo de dois anos, a emissão e o lançamento de obrigações, de qualquer natureza, dos Estados e Municípios.

RESOLUÇÃO N. 44 – DE 1970

Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a realizar, através da Cia. do Metropolitano de São Paulo, operação do empréstimo externo destinada ao financiamento do projeto construtivo da linha norte – sul do metrô de São Paulo.

RESOLUÇÃO N. 79 – DE 1970

Prorroga pelo prazo de dois anos e vigência da Resolução nº 58, de 1968.

RESOLUÇÃO N. 8 – DE 1971

Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ –, a realizar operações de empréstimos externos destinadas a atender às despesas com a execução das obras da linha norte – sul do Metropolitano da cidade de São Paulo.

RESOLUÇÃO N. 55 – DE 1971

Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a adquirir, através da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ –, mediante financiamento externo, equipamentos a serviços para implantação do Sistema Terceiro Trilho da Linha Prioritária Norte–Sul.

RESOLUÇÃO N. 9 – DE 1972

Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a realizar, através da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ –, operação de empréstimo externo destinada à aquisição de equipamentos elétricos para complementar a instalação do metropolitano paulista.

RESOLUÇÃO N. 25 – DE 1972

Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a realizar através da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ –, operação de empréstimo externo destinada à cobertura de parte dos custos locais de construção da linha prioritária norte – sul.

RESOLUÇÃO N. 28 – DE 1972

Autoriza e Prefeitura do Município de São Paulo a realizar, através da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ – operações de empréstimos externos para atender às necessidades de reajuste, equipamentos para testes, supervisores para testes, alterações nos truques e nos engates, adicional de odômetros e miscelâneas, para complementar a instalação da linha prioritária norte – sul.

RESOLUÇÃO N. 31 – DE 1972

Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a realizar, através da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ –, operações de financiamentos externos destinadas à aquisição de sistemas de controle, sinalização, comunicações e serviços, oriundos dos Estados

¹⁰ Resoluções do Senado Federal 1960 – 1975, tomos II, III, IV e V. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/publicacoes/anais/pdf/Resolucoes/>>. Acesso em: 20/06/2012.

Unidos da América, Para complementar a instalação da linha prioritária norte– sul.

RESOLUÇÃO N. 37 – DE 1972– Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a realizar, através da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ – operação de financiamento externo destinada a cobrir e aquisição de anéis de segmento para revestimento dos túneis do trecho 3 da linha prioritária norte – sul.

RESOLUÇÃO N. 52 – DE 1972

Prorroga pelo prazo de dois anos a vigência da Resolução nº 58/68 e dá outras providências.

RESOLUÇÃO N. 5 – DE 1973

Autoriza a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ – a emitir notas promissórias necessárias à liquidação de compromissos assumidos com empreiteiros de obras.

RESOLUÇÃO N. 22 – DE 1973

Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a realizar, através da Cia. do Metropolitano de São Paulo – METRÔ –, operação de crédito externo, destinada à aquisição de equipamentos necessários á conclusão da linha prioritária norte – sul do Metrô de São Paulo.

RESOLUÇÃO N. 22 – DE 1974

Suspende a proibição contida nas Resoluções n.os 59, de 1968. 79, de 1970, a 52, de 1972, para permitir que a Prefeitura do Município de São Paulo, Estado de São Paulo, eleve o montante das operações de financiamento interno relativas ao projeto da Linha Prioritária Norte-Sul do Metrô paulista.

RESOLUÇÃO N. 4 – DE 1975

Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a realizar operação de empréstimo no valor de US\$ 50,000,000.00 (cinquenta milhões de dólares norte-americanos) a ser utilizado na construção da linha leste-oeste da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

RESOLUÇÃO N. 19 – DE 1975

Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a realizar operação de empréstimo externo no valor de US\$ 50,000,000.00 (cinquenta milhões de dólares norte-americanos), a ser utilizado na construção da linha leste-oeste (Lapa – Itaquera) da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

RESOLUÇÃO N. 87 – DE 1975

Autoriza o Governo do Estado de São Paulo a realizar operação de empréstimo externo no valor de US\$ 300.000.000.00 (trezentos milhões de dólares norte-americanos) destinado à complementação de recursos para as obras do "Metrô" e melhoramento nas rodovias do Estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os Superplanos concebidos para a melhoria da infraestrutura urbana da cidade de São Paulo, nas décadas de 60 e 70, não foram suficientes para demonstrar que a necessidade futura de mobilidade já se fazia presente. Podem até ter sido suficientes para demonstrar, mas acreditou-se que de alguma forma esses problemas de mobilidade pudessem ser sanados com novas obras viárias e mais automóveis produzidos e vendidos. São Paulo aumentava sua população em ritmo acelerado e a construção da rede de metrô com quase 70 km de extensão, tendo o ano de 1990 como meta, não se concretizou. Mas não foi pela falta de planos e sim pela falta de priorização deste tipo de modal. A necessidade econômica e o salvamento da produção nacional, estimulado pelo I PND, foram mais fortes. Seria impossível conceber redes como estas sem as dotações orçamentárias devidas para as etapas dos projetos. Percebe-se que na hierarquia Governo Federal, Estados e Municípios, estes últimos ficaram reféns das liberações de recursos do Governo Federal por parte do Senado ou da possibilidade de contração de empréstimos com o exterior, que também deveria ser autorizada pelo Senado.

A visão que imperava era a do imediatismo econômico, da determinação de classe e a manutenção de um *status* que o automóvel conferia nestas décadas. Era o sonho americano e a liberdade concretizada da classe média no Brasil. Mas no futuro representaria o caos urbano e o engarrafamento. De certa forma os projetos originais foram seguidos em sua essência, mas a preocupação recorrente é a velocidade que essas execuções ocorreram. Por isso, os superplanos – substituídos por planos mais imediatos – não foram o grande problema. As obras realizadas em dois anos de mandato de um único prefeito demonstram a visão reinante na época. Pode parecer estranho, mas as dotações orçamentárias conseguidas em meados de 1960 tinham na intenção a malha viária, porém acabaram possibilitando o efetivo início do metropolitano. Talvez, a definição de “um estado de futuro desejável”, como dito por Lacaze sobre a planificação estratégica, só não atingia seus objetivos quando não contemplava os interesses de uma classe dominante. Um futuro desejável e programado para o automóvel, que aparece como modelo de transporte ao acaso e em meio à desordem, na verdade foi muito bem calculado e escolhido.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANELLI, Renato Luiz Sobral. **Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo**: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. *Arquitextos*, São Paulo, 07.082, Vitruvius, mar 2007 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>>.
- DEÁK, Csaba. **À busca das categorias da produção do espaço** Tese de LD, FAUUSP, São Paulo, 2001.
- FREDERICO, Cláudio de Senna. “Do planejamento tradicional de Transporte ao moderno Plano Integrado de Transportes Urbanos”. **São Paulo em Perspectiva**, v.15, n1, p. 45-54. São Paulo, 2001.
- FURTADO, C. **O Longo Amanhecer**: reflexões sobre a formação do Brasil. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Ed. 2, 1999.
- HOCHTIEF; MONTREAL; DECONSULT. **Sistema Integrado de Transporte Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo**. Companhia Litográfica Ypiranga: São Paulo, 1968.
- IANNI, O. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil (1930-1970)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.
- IBGE (2000) **Censo Demográfico do Brasil**. São Paulo: IBGE; IBGE (2000) **Censo Demográfico do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE.
- LACAZE, J. P. **Os métodos do urbanismo**. Campinas: Papyrus, 1993. 132p.
- LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil: 1895-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva; FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurelio Filgueiras (org.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/FAUUSP/FUPAM, 1999.
- MUNIZ, Cristiane. **A cidade e os trilhos: o Metrô de São Paulo como desenho urbano**. Dissertação de mestrado. São Paulo, FAU-USP, 2005.
- OKUBARO, J. J. **O automóvel, um condenado?** São Paulo: Editora Senac, 2001, 144p.
- STEFANI C. R. B. **O sistema ferroviário paulista**: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências da Universidade de São Paulo, 2007.
- VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169 – 243.
- ZMITROWICZ, W., BORGHETTI, G. **Avenidas 1950-2000**: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo. São Paulo: Edusp, 2009.