

Implantação de ligação ferroviária ao longo do curso
do rio Tietê na Região Metropolitana de São Paulo
Comparação com a infraestrutura existente ao longo do curso do
rio Pinheiros

Caio César Carvalho Ortega

27 de novembro de 2018

Motivação

- Assimetria entre a infraestrutura de transporte existente ao longo do curso dos rios Pinheiros e Tietê na RMSP
- Processos de urbanização e alteração do meio físico distintos entre os dois rios
 - Pinheiros: retificado pela Light
 - Tietê: retificado pelo poder público
- Inserção dos dois cursos d'água “no contexto urbano das últimas quatro décadas, sendo a construção das avenidas marginais, aliada às obras de retificação e canalização, a consolidação dessa atitude” (MONTEIRO, 2010, p. 43)
- Considerar especialmente a caráter estratégico das várzeas (FRANCO, 2005, p. 63) e o “o papel das ferrovias ao conectar pontos distantes do espaço ocupado pela metrópole” (FRANCO, 2005, p. 63)

Pergunta

Considerando que há uma ligação ferroviária que acompanha o curso do rio Pinheiros, faria sentido implantar outra acompanhando o curso do rio Tietê em, pelo menos, parte da Região Metropolitana de São Paulo?

Figura 1: Marginal Tietê em 2013, observada a partir da Linha 7-Rubi da CPTM



Fonte: elaboração própria

Hipótese

A hipótese é de que a implantação seria positiva, para tanto, são considerados como fatores:

- Viagens realizadas pela Marginal Tietê
- Possibilidade de aproximar a população do rio e a configuração formada pela Marginal Tietê paralela (ainda que em parte) às linhas 3-Vermelha (esta da CMSP), 11-Coral, 12-Safira, 7-Rubi e 8-Diamante (estas últimas da CPTM)
- Densidade de estações por km^2
- Densidade de conexões entre linhas que se cruzam por km^2
- Ganho de capacidade/hora

Observações adicionais

Cabe ainda salientar que...

...a implantação de uma nova linha do sistema metroferroviário não é aqui pensada como uma obra de engenharia, mas como uma decisão política e de planejamento territorial

Pretende-se: (i) resgatar o contexto histórico; (ii) realizar uma breve comparação dos processos de urbanização e; (iii) refletir objetivamente acerca do possível impacto

Delimitação da área de estudo

Fatores hidrográficos que contribuíram para que eu me voltasse a uma parcela da Região Metropolitana de São Paulo:

- Bacia sedimentar: “situada no interior do planalto Atlântico, a região metropolitana está implantada na bacia sedimentar de São Paulo, por entre a Serra do Mar (ao sul) e da Cantareira (ao norte)” (MONTEIRO, 2010, p. 35)
- Várzea do rio Tietê: “a várzea do rio Tietê estende-se em 25 km do bairro da Penha a Osasco, numa largura que varia entre 1,5 a 2,5km. Já a várzea do Pinheiros, de Santo Amaro até o Tietê, estende-se em 20 km, numa largura entre 1 a 1,5km” (MONTEIRO, 2010, p. 35)

Espaço para algum ineditismo

Estudos atuais contribuem para ampliar a compreensão do território ligado ao rio Tietê e diferenciar sua retificação em relação àquela realizada no Pinheiros, ligada aos negócios da Cia. City (FRANÇA; JUNIOR, 2000, p. 53). Estes, entretanto, não respondem à pergunta colocada por mim. Não encontrei teses ou artigos que **se
debrucem especificamente sobre a possibilidade de construir
uma ferrovia metropolitana ao longo do Tietê.**

Figura 3: Dormente com a marca da Fepasa na Estação Cidade Jardim da CPTM em 2013



Fonte: elaboração própria

Questão do acesso à cidade

Conveniência sem distinção de renda, como Requeña (2016, p. 149) salienta com relação à Linha 9-Esmralda: “sua conveniência reside no fato de proporcionar, principalmente ao cidadão de menor renda, meios eficazes de acessar as áreas mais equipadas da cidade para seu uso, independentemente de suas condições financeiras”, trata-se de um atributo inexistente ao longo da Marginal Tietê, na qual o transporte individual motorizado é o principal protagonista como forma de acesso, conforme reflexão feita por Franco (2005, p. 147–149)

Figura 5: Plataforma sentido Grajaú da Estação Pinheiros, 2018



Fonte: elaboração própria

Questão da paisagem

A seguinte constatação de Monteiro (2010, p. 148–149) também foi suficientemente intrigante para que eu desse continuidade a este projeto:

“Curiosamente, portanto, ainda que se interponha entre o rio e a cidade como mais um elemento de obstáculo ao acesso direto aos rios, a via férrea da CPTM acaba por levar a população às margens dos rios duma outra maneira, ainda que não seja o Pinheiros o lugar de destino intencionado. As estações de trem, nesse sentido, compostas por um edifício de acesso na malha urbana, uma passarela sobre a via expressa e a plataforma, convertem-se em importantes elementos de acesso às mensagens contidas no sistema marginal”.

E a própria paisagem

Figura 7: Estação Socorro observada a partir do mezanino da Estação Santo Amaro, 2013



Fonte: elaboração própria

Metodologia

- Realização de uma pesquisa exploratória, envolvendo revisão bibliográfica pelo menos das obras contidas no projeto, sendo uma delas parte dos trabalhos desenvolvidos pelo grupo Metrópole Fluvial da FAU-USP
- Serão utilizados dados da Prefeitura do Município de São Paulo, especialmente da CET, além disso, prevê-se a utilização de dados do Governo do Estado de São Paulo, especialmente aqueles ligados à demanda e volume de passageiros da CMSP e da CPTM
- Para a elaboração de representações cartográficas das áreas de estudo, prevejo a utilização de *shapefiles* do IBGE, da Emplasa e da SMUL da PMSP, a serem utilizados em conjunto com o *software* de SIG QGIS.

Referências I

-  FRANÇA, E.; JUNIOR, A. S. F. *Guarapiranga: recuperação urbana e ambiental no município de São Paulo.* [S.I.]: M. Carrilho Arquitetos, 2000. ISBN 85-87681-01-X.
-  FRANCO, F. de M. *A construção do caminho: a estruturação da metrópole pela conformação técnica das várzeas e planícies fluviais da bacia de São Paulo.* Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2005. Disponível em: <http://www.metropolefluvial.fau.usp.br/downloads/projetos/GMF_pesquisa-dr_franco.pdf>.

Referências II

-  MONTEIRO, P. R. *São Paulo no centro das marginais: a imagem paulistana refletida nos Rios Pinheiros e Tietê.* Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16134/tde-17062010-152626/pt-br.php>>.
-  REQUEÑA, C. A. *Linha 10 turquesa da CPTM: a difícil transformação de uma ferrovia de cargas para o transporte de passageiros.* Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2016. Disponível em: <<http://tede.mackenzie.br/jspui/handle/tede/2883>>.