UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

SÍLVIA MARIA DE CARVALHO FERNANDES

OS IMPACTOS DO EXPRESSO TIRADENTES NA RUA SILVA BUENO
As ações e reações do comércio frente às mudanças no transporte público

São Paulo

2012

SÍLVIA MARIA DE CARVALHO FERNANDES

OS IMPACTOS DO EXPRESSO TIRADENTES NA RUA SILVA BUENO

As ações e reações do comércio frente às mudanças no transporte público

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL,
SOB RESPONSABILIDADE DO AUTOR E ANUÊNCIA DO ORIENTADOR.

O original se encontra disponível na sede do programa.
São Paulo, 08 de maio de 2012.

Dissertação apresentada à
Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade de São
Paulo para obtenção do título de
Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração:
Planejamento Urbano e Regional

Orientadora: Prof^a. Dra.
HELIANA COMIN VARGAS

São Paulo
2012

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTES
TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA
FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL AUTORA: silnandes@ig.com.br

E-MAIL ORIENTADORA: hcvargas@usp.br

Fernandes, Sílvia Maria de Carvalho
F363i Os impactos do Expresso Tiradentes na Rua Silva Bueno. As
Ações e reações do comércio frente às mudanças no transporte
público / Sílvia Maria de Carvalho Fernandes. --São Paulo, 2012.
200 p. : il.

Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: Planejamento
Urbano e Regional) – FAUUSP.

Orientadora: Heliana Comin Vargas

Exemplar revisado e alterado em relação à versão original

1.Comércio lojista 2.Transportes coletivos 3.Ruas e avenidas
4.Planejamento Territorial Urbano I.Título

CDU 339

FERNANDES, S. M. C. **Os impactos do Expresso Tiradentes na rua Silva Bueno:**

As ações e reações do comércio frente às mudanças no transporte público.

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

AGRADECIMENTOS

À meus pais Albino e Alzirinha, que sempre me estimularam a estudar e foram compreensivos com minha ausência.

À minha irmã Ana Claudia, que espontaneamente compensou minha ausência nas horas mais difíceis. Você é incrível!

À minha orientadora Prof^a Dr^a Heliana Comin Vargas, que além da sapiência tem o dom das palavras mágicas. Obrigada por tudo!

À minha amiga Designer Susy Hill. Sem sua mão este trabalho não teria ilustrações próprias e cores. Obrigada por todo apoio e acolhida.

À minha amiga Arqt^a Elisângela Yoshikawa, cuja amizade começou trabalhando com o Expresso Tiradentes e vou levar para o resto da vida.

À Arqt^a Maria Célia Dias Carrilho Soares de Carvalho, que durante sua supervisão profissional e por suas mãos conheci a Pós graduação da FAU USP.

À meu ex chefe Eng^o Teidy Hirasaka, que sempre respeitou e elogiou minha dedicação a este trabalho.

À meu chefe Eng^o Douglas Simões Nunes, que além de extremamente compreensivo com minhas angústias para elaboração deste trabalho, dividiu comentários e fez contribuições.

Ao colega de trabalho Edson Walter L. Ferreira, por suas prestimosas colaborações. Sem seu comentário sobre o esvaziamento da rua Silva Bueno este trabalho não teria sido desenvolvido.

À meus colegas Operadores de Trânsito Eduardo Seki e Deivid Oliveira Alves pelo apoio para obtenção de imagens da rua Silva Bueno.

A todos os colegas do Departamento de Engenharia de Campo Ipiranga da CET SP, que sempre foram colaborativos e compreensivos nas minhas ausências. Um agradecimento especial à Flavia Peluso Oliveira Souza pelas colaborações.

À Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo (CESAD), em especial à Maria Andrade Leite, pelo semestre que me acolheram e toda a atenção dispensada para realização da pesquisa sobre o Fura-fila.

À bibliotecária Maria José Poletti e demais funcionários das Bibliotecas da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP), pela atenção e auxílio prestados.

Em especial, à Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo por possuir um programa de incentivo aos empregados para continuidade nos estudos, ao qual faço parte, e, graças a ele, pude desenvolver esta pesquisa.

A presença de trânsito de possíveis consumidores, em quaisquer meios de transporte, apresenta-se como o elemento fundamental para o desenvolvimento das atividades de comércio e serviços, com fortes repercussões sobre o funcionamento da cidade.

HELIANA COMIN VARGAS

RESUMO

FERNANDES, S. M. C. **Os impactos do Expresso Tiradentes na rua Silva Bueno: As ações e reações do comércio frente às mudanças no transporte público.** 2012. 200 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

Este trabalho discute as interferências no ambiente urbano provenientes de ações e intervenções realizadas nas cidades tendo como principal elemento de análise o transporte público centrado no projeto e na obra do Expresso Tiradentes e seus efeitos sobre o comércio da Rua Silva Bueno, no Ipiranga, São Paulo. A partir de notícias veiculadas na mídia impressa foi elaborado, inicialmente, um histórico da concepção, projeto e obra do Expresso Tiradentes e do contexto socioeconômico e político de todo o seu processo, destacando os efeitos no entorno urbano, com destaque para as imediações da estação Sacomã e seu reflexo na principal rua de comércio do bairro do Ipiranga. Para a análise do comércio foram realizados mapeamentos dos estabelecimentos comerciais, entrevistas com comerciantes e consumidores, levantamento de notícias na mídia impressa e de demais ações envolvidas com a área. Com base nessas análises foi possível reforçar a amplitude das interferências decorrentes de intervenções urbanas e da necessidade de uma compreensão mais sistêmica de tais projetos, principalmente no que se refere às deficiências presentes nas análises de estudos de impacto urbano sobre os efeitos em áreas predominantemente comerciais, bem como da importância de ações pró ativas no enfrentamento e apropriação das mudanças observadas.

Palavras chave: Comércio lojista. Transporte coletivo. Ruas e avenidas. Planejamento urbano.

ABSTRACT

FERNANDES, S. M. C. **The impacts of the Expresso Tiradentes at the Silva Bueno street: The actions and reactions of the trade caused by changes in public transport.** 2012. 200 p. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

This paper discusses the interference in the urban environment from actions and interventions in the cities with the primary element of analysis focused on public transportation project and the work of the Expresso Tiradentes and its effects on trade of Silva Bueno Street, in Ipiranga, São Paulo. From reports in the print media was developed, initially a historical concept, design and workmanship of the Expresso Tiradentes and the socioeconomic and political context of the whole process, highlighting the effects on the urban environment, especially in the vicinity of the station Sacomã and its reflection in the main shopping street in the neighborhood of Ipiranga. For the analysis of trade were made mappings from business premises, interviews with traders and consumers, survey on news print and other actions involved in the area. Based on these analyzes it was possible to enhance the amplitude of interference from urban interventions and the need for amore systemic understanding of such projects, especially with regard to the deficiencies present in the analysis of urban impact studies on the effects in predominantly commercial and the importance of pro active in dealing and ownership of the changes that was observed.

Keywords: Trade merchant. Transportation. Streets and avenues. Urban planning.

SUMÁRIO

Apresentação	9
---------------------------	----------

Capítulo 1 - FURA FILA PAULISTÃO EXPRESSO

A ausência de políticas, a fragilidade dos planos e os interesses eleitores	11
1.1 As políticas públicas e o papel do Estado no planejamento dos transportes urbanos	12
1.2 Planos para o transporte público na Cidade de São Paulo	16
1.3 Fura-fila: a proposta como parte da campanha do candidato Celso Pitta à Prefeitura de São Paulo (1996)	27
1.4 O projeto Fura-fila no governo Celso Pitta (1997-2000)	34
1.4.1 O polêmico primeiro ano do mandato (1997)	34
1.4.2 Uma gestão sem fim (1998-2000).....	48
1.5 A retomada das obras do Paulistão – o rebatizado Fura-fila no governo Marta Suplicy (2001-2004)	59
1.6 Demolir ou continuar? O dilema do governo José Serra (2005-2006)	70
1.7 Expresso Tirandentes – entram em operação os trechos 1 e 2 no governo Gilberto Kassab (2006-2008)	77
1.8 Algumas considerações	86

Capítulo 2 - RUA SILVA BUENO. IPIRANGA. SÃO PAULO

Os deslocamentos, o lugar e o comércio	91
2.1 A conquista do planalto e o comércio para reabastecimento	92
2.2 A localização estratégica	102
2.3 Rua Silva Bueno: do comércio de garagem às grandes redes de varejo ...	105
2.4 O bairro a partir do comércio ou o comércio a partir do bairro?	110
2.5 O que a rua Silva Bueno tem para oferecer e quem quer comprar	115

Capítulo 3 – A TRANSFORMAÇÃO DA RUA SILVA BUENO

As ações, reações e resultados da rua de compras após o início das atividades do Expresso Tiradentes	134
3.1 O comércio e as expectativas pelo Expresso Tiradentes	136
3.2 A rua amanheceu vazia	139
3.3 Outras ações e seus efeitos não imaginados	140
3.4 Recuperar, adaptar, modernizar. A reação do comércio	150
Considerações finais	153

Referências bibliográficas

Anexo A – Entrevistas com os comerciantes

Anexo B – Técnicos entrevistados e pessoas ligadas ao comércio

Anexo C – Figuras

APRESENTAÇÃO

Uma das grandes dificuldades enfrentadas pelos gestores urbanos refere-se à identificação e dimensionamento dos impactos gerados por intervenções no ambiente urbano, sejam estas intervenções físicas, ou apenas programas e políticas públicas que atuam, por exemplo, no âmbito de mudanças de comportamento. Uma destas ações cujos efeitos tem merecido a atenção de planejadores urbanos comprometidos com a qualidade de vida na cidade refere-se às ações na área de transporte público, embora nem todas as variáveis tenham sido objeto de estudos mais criteriosos, como em áreas urbanas predominantemente comerciais.

Reflexos das ações relativas à implantação ou mudanças no transporte público, manifestados negativamente sobre o espaço da cidade, já fazem parte de seu histórico recente, como o ocorrido na rua Celso Garcia, localizada próxima à área central, e na avenida Santo Amaro, na Zona Sul. Assim, quando os comerciantes da rua Silva Bueno começaram a reclamar do Expresso Tiradentes, havia um indício de que tal fenômeno pudesse se repetir.

Neste sentido, a preocupação que motivou o presente trabalho, foi buscar elementos que permitissem avaliar os impactos gerados pelo projeto, obra e operação do hoje denominado Expresso Tiradentes, nas atividades da principal rua de comércio do Ipiranga, a rua Silva Bueno, buscando contribuir para o estudo de impacto urbano gerado por intervenções do setor de transporte público.

Diante da inexistência de documentação formal sobre o projeto do Expresso Tiradentes, cuja entrada em operação demorou dez anos, passando por quatro gestões, muitas paralisações principalmente ao longo de toda gestão de Celso Pitta (1997-2000) e ao início e final do governo de Marta Suplicy (2001-2004), e suas várias denominações a cada governo: Fura-fila (Pitta), Paulistão (Marta) e Expresso Tiradentes (José Serra (2005-2006) e Gilberto Kassab (2006-2008)), o primeiro capítulo buscou dar conta da recuperação deste histórico. Para tanto, foi realizada pesquisa documental junto à mídia impressa a fim de levantar todos os passos realizados pelo poder público municipal para realização da obra, desde seu início em 1997 ao início de operação dos primeiros trechos em 2007. São

apresentadas as ações dos governantes a cada um dos quatro mandatos municipais sob os quais a obra prosseguiu, as alterações e transformações sofridas pelo projeto desde sua concepção até a entrada em operação do novo sistema.

O segundo capítulo dedica-se a entender a formação da rua Silva Bueno tratando da história do bairro do Ipiranga, sua importância dentro da cidade de São Paulo, assim como apresenta um levantamento, mapeamento e análise do comércio aí existente na contemporaneidade.

O terceiro capítulo busca identificar a amplitude dos efeitos gerados pela entrada em operação do Expresso Tiradentes, e das ações complementares necessários à conclusão do sistema, sobre o comércio da rua Silva Bueno. Foram analisados os projetos de intervenção propostos para a rua e realizadas entrevistas com diversos comerciantes na rua Silva Bueno e em algumas transversais em estabelecimentos próximos a ela, no sentido de avaliar as expectativas, receios e as reais ocorrências frente às mudanças .

Como complementação destas análises foi feita uma pesquisa de campo de caráter exploratório buscando entender as mudanças ocorridas e as dificuldades experimentadas pelos consumidores da área, assim como o seu perfil.

Por fim, pode-se explicitar a parcela de envolvimento de cada uma das partes, a amplitude do processo de impacto gerado por intervenções urbanas, as preocupações do planejador, as posturas dos governantes, os impactos sofridos e a reação do comércio, mostrando quão difícil é a previsibilidade dos impactos no meio urbano e o quanto ações pró-ativas, não pensadas a priori, podem colaborar para transformar possíveis dificuldades em oportunidades.

1.1 As políticas públicas e o papel do Estado no planejamento dos transportes urbanos

Mesmo que especialistas em políticas públicas afirmem que nos últimos 30 anos vem ocorrendo mudanças nas decisões governamentais, através do aprimoramento de técnicas e métodos de programação e planejamento, muitas soluções ainda são aplicadas de forma pragmática, colocando em questão sua eficiência.

Para a tomada de decisões faz-se necessária a definição do objetivo e o planejamento das ações, sendo que esta medida cabe a qualquer entidade, seja uma empresa ou ao Governo. Para a composição do planejamento, há um longo caminho a ser trilhado e, no caso de ações governamentais, faz-se necessária a formulação de políticas e mecanismos de tomada de decisão. (Barat, 1979)

Os planos devem indicar ao Estado o melhor curso e direção do processo, definindo seus objetivos com base nas demandas coletivas. Mas a busca pelo consenso deve ser moderada, pois muitas vezes essas discussões engessam soluções em vez de dar lugar a respostas criativas e mais adequadas. Segundo Barat (1979, p. 22), a decisão política de planejar exige modificações no processo decisório, com a formação de uma burocracia técnica e bem treinada, e mecanismos de representatividade para que os objetivos da política sejam socialmente aceitos.

A análise das políticas e a avaliação dos benefícios, ou prejuízos, por meio do estudo de impactos, diferenças de valores ou posicionamentos, propiciam o detalhamento das características e reforça o papel dos planejadores na sociedade capitalista. Faz-se necessário o enfoque sociológico nas questões abordadas, enfoque este oriundo do técnico e do social, acrescido de fundamentos sociológicos e políticos, com privilégio do coletivo sobre o individual. As políticas públicas, entretanto, são formuladas e implementadas de acordo com o resultado do conflito entre o Estado, a burocracia, a tecnocracia e a classe dominante. (Vasconcellos, 2001)

Nos países capitalistas desenvolvidos o planejamento se dá com baixa intervenção direta do Estado, sistemas complexos de planejamento e variação da intervenção de mecanismos de mercado (bens e serviços).

Já, nos países em desenvolvimento, segundo Barat (1979, p. 24), o planejamento oscila entre modelos descentralizados e centralizados, mas, frequentemente, frustrado pela desvinculação do “plano”, como artefato do processo decisório real e pela perpetuação de distorções na economia e na estrutura social, apesar da existência do plano. É claro que o planejamento não é totalmente ineficiente. Mas a burocracia, com capacidade de decidir sobre os orçamentos, tem seu poder de barganha extraordinariamente ampliado em função dos programas e projetos concebidos no seu círculo restrito e que consegue impor aos que tomam decisões (...) Como entre a burocracia estatal e a sociedade os vínculos de representatividade são, em geral, muito tênues, as prioridades de governo não correspondem, necessariamente, às reais necessidades das comunidades e empresas.

O planejamento não pode ser dissociado da elaboração das políticas no processo decisório, pois a autoridade governamental pode tomar decisões sem estarem plenamente avaliadas e definidas como certas. Ou seja, as decisões a curto prazo devem estar atreladas ao processo como partes de uma decisão maior a longo prazo.

Quando a organização do planejamento, em sentido objetivo, (...) se estrutura separadamente da organização de formulação de políticas, o plano se esvazia de conteúdo e as decisões (mesmo planejadas) se distanciam dos planejadores e da estratégia concebida em termos de desenvolvimento. Entre os formuladores de política e a burocracia governamental que aplica os recursos e implementa programas e projetos, reduz-se a intermediação dos planejadores que, esvaziados do poder de intervir na formulação de políticas, restringem sua atuação ao delineamento de estratégias a longo prazo, elaboração e acompanhamento dos planos. (Barat, p. 25)

Órgãos de planejamento integrados aos de formulação política formam novos níveis de decisão e resolvem os problemas com os quais se deparam durante o processo. Essa integração facilita a busca de resultados, pois forma a base conceitual ideal no processo de planejamento. A forma organizacional ganha

coerência devido à racionalização e ordenação das decisões, evitando o distanciamento das reivindicações legítimas e da participação dos colaboradores.

Há falta de sinergia entre as atividades do Estado e o setor empresarial privado, responsável pela execução do que foi planejado. A ausência de informação entre as partes e a programação desordenada das atividades afeta diretamente o plano de ação, criando insegurança na execução, dificultando correções em curto e médio prazo, assim como o reaproveitamento de bens de capital já adquiridos e gerando ociosidade e encarecendo o produto final. Pode haver perda de equilíbrio no fluxo de caixa, divergências quanto a metas e impontualidade na previsão da conclusão de etapas.

Diretamente, estas ações, ou a falta delas, repercutem sobre a vida da comunidade. Cabe ao planejador criar soluções comprometidas socialmente, tornando-se presente no processo, acompanhando a evolução da tecnologia. Devido à complexidade das estruturas sociais, esse acompanhamento torna-se o cerne para a preservação da estabilidade democrática que necessita de formas pluralistas de representação.

Não é suficiente apenas a racionalidade técnica, mas a criação de um sistema de revisões permanentes com base na realidade. Entretanto criar essa representatividade democrática não é uma tarefa fácil e nem sempre possível devido aos vários atores envolvidos no processo de planejamento.

Planejar, portanto, é uma prática que tem profundas conseqüências políticas, uma vez que é através da busca do consenso que se ampliam as bases de representatividade do sistema decisório e se tornam mais equânimes os critérios de distribuição de recursos entre grupos sociais, regiões e setores. Mas o próprio consenso pode cristalizar estruturas de poder técnico burocrático que passam a oligopolizar o processo decisório com partidos políticos e grupos mais organizados de pressão, marginalizando grupos sociais, culturais e étnicos não subordinados integralmente ao controle político. (Barat, p. 30)

O interesse de grupos empresariais se sobrepõe ao comunitário, os parâmetros utilizados são os de mercado e os custos mostram-se elevados, principalmente os sociais, em função do descumprimento de prazos ou pela

descontinuidade na aplicação de instalações ou equipamentos, aliados a tempos de paralisação, desaceleração ou degradação dos investimentos pelo governo.

Cabe destacar que as externalidades geram ônus à população e inflacionam a obra. Congestionamento, inacessibilidade ao comércio, falta de segurança, incômodo. As diversas externalidades causadas pelas obras são geradoras de custos sociais e também elevam os custos das obras. Se, para que obra seja realizada, tal custo social se faz necessário, o mesmo custo devido à ocupação, mas com a obra parada, não se justifica. Pior fica quando não houvera preocupação por parte dos planejadores e dos tomadores de decisão quanto aos reflexos gerados pela obra quando da escolha da localização. A centralização do poder no Governo, oca de informações sociológicas e de decisões técnicas, acaba por gerar prejuízos à coletividade de forma desordenada.

O planejamento pode oferecer à burocracia e à tecnocracia propostas e medidas mitigadoras a fim de sejam desenvolvidos sistemas e metodologias que permitam assegurar providências mais acertadas, minimizando conflitos e maximizando a eficiência, contando com a participação da sociedade democrática e comprometendo-se com a sociedade pela equidade.

Entretanto, o poder de influência do planejador depende da estrutura e do sistema político do Estado. As decisões das políticas e as mudanças tendem a ser efetuadas devido às pressões das classes e setores mais poderosos, podendo afetar o uso do solo, os serviços urbanos e a infraestrutura, individual ou conjuntamente. Cabe ao Estado, enquanto centralizador e formulador de políticas, trabalhar as relações entre os envolvidos e usar ferramentas de planejamento para objetivar suas ações e investimentos sociais. (Vasconcellos, 2001)

No que se refere à cidade de São Paulo, esta sofreu tantas transformações quanto as idéias implantadas que mudaram sua estrutura. Foram várias ações locais, realizadas de acordo com a tecnologia disponível à época e promovendo, por vezes, o surgimento de problemas sociais. As obras estiveram frequentemente ligadas a decisões políticas e os recursos financeiros muitas vezes

dependentes das perspectivas futuras visualizadas pelos grupos econômicos interessados. (Zmitrowicz, 2009)

1.2 Planos para o transporte público na Cidade de São Paulo

Make no little plans. They have no magic to stir men's blood and probably themselves will not be realized. Make big plans. Aim high in hope and work, remembering that a logical diagram once recorded will never die, but long after we are gone will be a living thing, asserting itself with ever-growing insistency. Remember that our sons and grandsons are going to do things that would stagger us. Let your watchword be Order and your beacon Beauty. (Burnham, 1890)¹

Além de vencer a geografia acidentada, permeada por córregos e rios, com a presença de ônibus e trens e o deslocamento das pessoas, coube aos administradores e técnicos a tarefa de trabalhar o tecido urbano a fim de promover melhorias para o ordenamento do crescimento da cidade através do planejamento.

O Eng^o Francisco Prestes Maia em parceria com João Florence de Ulhôa Cintra, entre 1924 e 1926, elaborou um projeto de melhoramentos para a cidade de São Paulo, publicando-o através dos Boletins do Instituto de Engenharia, os quais declarava serem apenas partes de um programa de estudo. O objetivo era propor um plano conjunto, sob uma visão urbanística de uma cidade planejada.

¹ Daniel Hudson Burnham (1856-1912. Arquiteto e urbanista estadunidense.) Não façam planos acanhados. Eles não têm magia para mover os homens e provavelmente nunca serão realizados. Façam planos grandiosos. Almejem o alto na esperança e no trabalho, lembrando que um diagrama lógico uma vez registrado nunca morrerá mas, muito depois de termos partido, permanecerá como um elemento vivo, afirmando-se sempre com crescente insistência. Lembrem-se que nossos filhos e netos farão coisas que nos surpreenderão. Façam o seu lema ser Ordem e seu guia Beleza. (Toledo, p.226)

Antes de tudo, Prestes Maia e Ulhôa Cintra vislumbravam que o viário deveria satisfazer os movimentos da cidade através de seus corredores de circulação.

A proposta baseava-se na criação do que se chamou de Perímetro de Irradiação, um anel viário em torno do centro, cortado por vias radiais, que propiciaria a distribuição do fluxo veicular na cidade, baseado na proposta de Ulhôa Cintra em 1924, derivada dos estudos de Eugène Hénard. A Fig. 1 mostra o esquema teórico de João Florence de Ulhôa Cintra e a Fig. 2 o esquema do Perímetro de Irradiação, vias radiais e os parques, por Francisco Prestes Maia e João Florence de Ulhôa Cintra.

Figura 1 - Esquema teórico de João Florence de Ulhôa Cintra. (Toledo, p. 122).

O objetivo do Perímetro de Irradiação era criar uma logística de distribuição de tráfego, ordenando-o, de forma que as avenidas que ligavam os bairros ao centro, não concentrassem o destino de todo esse volume veicular num único ponto, ou região, o centro da cidade.

Prestes Maia era um defensor das aglomerações urbanas e via no urbanismo a base para torná-las racionais e eficientes. Sua visão para ordenação do sistema viário estava baseada no modelo radial-perimetral, como forma de descongestionamento da área central. (Toledo, 1996)

Figura 3 - Plano de Avenidas. (Toledo, p. 160).

Suas análises e sugestões se baseavam na concepção que fazia da cidade e na observação e estudo de experiências urbanísticas internacionais. Não limitava seu pensamento a padrões pré estabelecidos, criticando-os e adaptando-os.

A versão definitiva implantada parcialmente por Prestes Maia, a partir da assunção da Prefeitura em 1938, foi uma síntese das propostas anteriores, com variações significativas. Prestes Maia, mesmo ciente de que apenas o tempo de seu mandato não seria suficiente para implantar todo seu plano, fez muitas obras voltadas ao sistema viário, mas os prefeitos seguintes não deram continuidade à sua proposta. São Paulo sofreu sensíveis alterações urbanísticas entre 1938 e 1945.

A população no município de São Paulo cresceu de 1.326.261 em 1940 para 2.198.096 em 1950, ou seja, aproximadamente 60%, segundo Levantamento Censitário no Município e Região Metropolitana de São Paulo, Estado de São Paulo e Brasil, conforme registra o Histórico Demográfico do Município de São Paulo. Na década de 1940, as vias da cidade eram ocupadas por bondes, automóveis e auto ônibus, veículos estes que cresceram significativamente; na década de 1950, trazendo impactos significativos à rotina de viagens diárias no município. (PMSP; Stiel, 2001)

Em 1956, por meio de Portaria Municipal, o Prefeito Juvenal Lino de Mattos constituiu a Comissão do Metropolitano, que tinha como objetivo traçar as diretrizes para o transporte coletivo público no município de São Paulo e criar um sistema de trânsito rápido, nomeando como presidente o Eng^o Francisco Prestes Maia.

A primeira idéia a respeito de um metropolitano foi apresentada pela própria Light em 1927, proprietária e gestora dos bondes na cidade de São Paulo. O sistema de bondes era bastante restrito e com a chegada do ônibus, com muito mais mobilidade, esse tipo de veículo estava fadado à extinção. Mas mesmo o ônibus, com a cidade crescendo sem planejamento, principalmente no que diz respeito ao transporte público de massa, não tinha capacidade e fluidez para atender as necessidades da cidade. O único estudo anterior à Comissão do Metropolitano, e declarado por esta como o mais detalhado, foi apresentado em 1948 pela

Companhia Geral de Engenharia S.A., onde ficou registrado que um transporte rápido deveria ser implantado “imperativamente”. Assim, propôs um sistema com três linhas diametrais, uma norte-sul (ligando Santo Amaro à Santana), outra oeste-leste (ligando Perdizes à Penha) e uma terceira denominada sudoeste-sudeste ligando a Marginal do Pinheiros ao Sacomã, passando pelo centro. Mas, com o passar do tempo e o crescimento da cidade, o estudo já se tornara obsoleto.

O novo estudo desenvolvido pela Comissão do Metropolitano, intitulado “Ante-projeto de um sistema de transporte rápido”, não se voltou apenas a implantação do sistema, mas aos problemas de urbanismo e ao tráfego geral da cidade.

Este estudo destacou que um plano geral de descongestionamento e transporte seria composto por três partes: melhoramento e racionalização dos transportes de superfície, obras de urbanismo (principalmente viárias) e a implantação do metropolitano.

Cabe destacar que esta Comissão assim definira o metropolitano:

Na realidade os metropolitanos devem constituir redes mistas, sendo as modalidades de linha escolhidas de acordo com as circunstâncias de cada trecho: topografia, caráter do bairro, espaço disponível etc. Em regra as linhas são subterrâneas no centro, nos pontos monumentais e nos melhores bairros residenciais; elevadas em zonas industriais, nas artérias muito amplas e mais movimentadas; em vala nos arrebaldes médios, parques etc., havendo largura disponível; e em superfície nos subúrbios, nas faixas verdes das avenidas sem cruzamento, na zona rural e na margem dos rios, quando as pontes lhe concederem altura livre e suficiente. Do ponto de vista por assim dizer fisiológico, os metropolitanos são meios de transporte de massa, coletores, e os seus veículos correm reunidos em trens rápidos e freqüentes, sobre trilhos. (PMSP, 1956, p.113)

Quanto às argumentações contrárias recebidas à proposta, estas mostravam o sucesso na implantação do metropolitano em várias cidades dos Estados Unidos (Nova Iorque, Chicago, Nova Jersey, Filadélfia), Europa (Londres, Paris, Madri, Moscow, Milão, Estocolmo), Canadá (Montreal, Toronto) e Japão (Tóquio), destacando o aproveitamento da geografia acidentada. Outra questão importante era a equivalência. Para transportar a mesma quantidade de

passageiros, à mesma distância e numa única viagem, para se igualar à capacidade de um trem metropolitano com 8 carros seriam necessários 9 bondes com reboque ou 11 ônibus com capacidade para 60 lugares, mostrando que o metropolitano se mostra mais vantajoso que a avenida expressa, além desta incentivar o uso do automóvel e facilitar a concentração de veículos no centro da cidade.

Entretanto a existência de avenidas expressas não era totalmente descartada. O exposto pela comissão baseava-se na questão da construção de obras de arte para vencer a composição do tecido urbano numa cidade compacta, o que faria com que as avenidas expressas se tornassem mais caras que a do metropolitano, sendo que este era voltado ao transporte de massa e aos trabalhadores e o outro privilegiava o uso do automóvel. As avenidas expressas e o metropolitano não precisariam ser incompatíveis, mas poderiam se integrar.

Além da aplicação do sistema, foram apresentados nesse trabalho detalhes construtivos, veiculares e operacionais, proposta de cronograma da obra e estimativa do uso do sistema numa projeção de 10 anos (1955-1965).

O mapeamento das linhas projetadas e seus respectivos dimensionamentos foram exibidos num projeto tipo intitulado Esquema Geral das Linhas (Figura 4)

Como o propósito era não apenas tratar das questões voltadas à implantação do metropolitano, mas também aos problemas de urbanismo e tráfego geral da cidade, o estudo propôs a criação da Segunda Perimetral. Esta funcionaria como um anel ao redor do centro, interligando as avenidas radiais de forma a possibilitar que o acesso entre estas ocorresse sem a passagem obrigatória pela região central, desafogando-a dos congestionamentos. Mais uma vez a Comissão foi buscar em outros países os resultados obtidos com este tipo de solução, que vinha ao encontro dos sistemas propostos anteriormente pelo próprio Prestes Maia. A Segunda Perimetral foi traçada com extensão aproximada de 10 km e, em sua maior parte constituída por terrenos públicos.

Figura 4 - Esquema geral das Linhas (Hochtief, Montreal, Deconsult, V.2 anexo à p. 164)

Em 1957, o Departamento de Urbanismo, a pedido da Prefeitura, revisou os planos do metropolitano: traçado não centralizado; interligação de zonas de densidade demográfica equivalente e o traçado das linhas seguindo, preferencialmente, faixas de vias públicas. O estudo avaliou, entre vários pontos, a situação do transporte coletivo na cidade. Cabe destacar que a frota de bondes já circulava sem investimentos desde 1927, quando a Light propôs à Prefeitura a construção do metrô.

Em 1966 é criada a Companhia do Metropolitano de São Paulo tendo por objetivo a implantação, operação, manutenção e expansão de um Sistema de Transporte Rápido. Desta vez, a proposta com vistas à execução estendeu sua investigação aplicando pesquisa Origem Destino (1967) em usuários do transporte público, simulando redes do sistema de transportes, levantando o uso do solo, a distribuição espacial da população e os aspectos econômicos. Foram feitas projeções de demanda para 20 anos, ou seja, até 1987, não só para o metrô, mas para todos os demais modais.

O metrô não esperava oferecer um sistema de transporte capaz de resolver o problema das viagens dentro da cidade de São Paulo, mas se integrar ao sistema existente de forma a propiciar deslocamentos mais rápidos e com mais conforto.

A proposta inicial pode ser observada na Figura 5, onde estão destacadas as linhas do metrô (em cores) e sugestões para futuras expansões (em cinza).

A primeira linha a ser construída foi a norte-sul, em 1968, cujo início da operação comercial se deu em 1974, no trecho entre a estação Jabaquara e a estação Vila Mariana. Em 1975 se estendeu até a estação Santana.

Em 1972 iniciou-se a construção da linha leste, que inicialmente iria da Casa Verde até a Vila Maria, com apenas 7km de extensão. Mas seu percurso foi alterado para o trecho entre a Sé e Guaianazes, totalizando 30km. Em 1979 foi entregue o trecho até o Brás e 1988 a linha foi concluída, ligando a Barra Funda (zona oeste) a Itaquera (zona leste).

Figura 5 - Rede de metrô e proposta de expansão futura. (Hochtief, Montreal, Deconsult, V.2, p.119).

Em 1973 a linha Paraíso-Sumaré foi eleita como prioritária. Mas devido a mudanças no governo e a construção da linha leste-oeste, esta linha, que passava pela Av. Paulista, passou a ser construída somente em 1982. A proposta original foi ampliada com duas novas estações, uma a cada extremidade, sendo a Estação Ana Rosa, após a Estação Paraíso e a Estação Vila Madalena, após a estação Sumaré, sendo que estas foram as últimas da linha a serem inauguradas, em 1998.

Figura 6- Mapa das Linhas do Metrô de São Paulo, década de 1990. (Metrô).

Apesar da continuidade do investimento no sistema metropolitano e consolidação deste como transporte de massa para a cidade, em meados de 1990,

um novo sistema de transporte coletivo de passageiros foi proposto para São Paulo, o qual inicialmente foi chamado de Fura-fila. Por ser objeto motor desta pesquisa, serão apreciadas suas diversas etapas, desde a concepção até a implantação, com destaque às medidas adotadas pelos governos em cada gestão pela qual se estendeu a obra.

Cabe observar que a linha amarela proposta na rede básica do Metrô passava nas proximidades da rua Silva Bueno (Figura 5).

1.3 Fura-fila: a proposta como parte da campanha do candidato Celso Pitta à Prefeitura de São Paulo (1996)

Como carro chefe em sua promessa de campanha, o candidato à Prefeito de São Paulo Celso Pitta, apresentava o Fura-fila e era pressionado pela imprensa a esse respeito. Tratava-se da proposta de um sistema de transporte público em vias confinadas, inspirado no sistema “O-Bahn” da Mercedes-Benz

Figura 7 - Sistema “O-Bahn”, Mercedes-Benz, Alemanha (FSP, 27/08/1996).

alemã. O sistema alemão era composto por um ônibus biarticulado elétrico, alimentado por catenárias, e com rodas com pneus que trafegavam por duas canaletas, centralizadas por rodas guia. Esse sistema só existia em duas cidades: em Essen, na Alemanha, e em Adelaide, na Austrália, cuja população girava em

torno de 700.000 habitantes. (FSP, 27/08/1996). Em Essen ficava a sede da Hochtief, que juntamente com a Montreal (brasileira) e Deconsult (também Alemã)

compuseram o consórcio (H-M-D) que elaborara o estudo econômico financeiro e pré projeto de engenharia para a implantação do Metrô de São Paulo em 1968.

A proposta inicial do candidato Celso Pitta previa a construção de um anel, distante do centro da cidade aproximadamente 15 quilômetros, que faria ligações radiais através de quatro vias estruturais, dentre elas três vias muito importantes para a cidade: a Av. do Estado, que faz a ligação entre rodovias, principalmente para o escoamento de mercadorias para o porto de Santos; a Av. 23 de Maio, que liga a zona sul à zona norte da cidade, e a Av. Faria Lima, importante centro financeiro e comercial. Esta proposta vem mais uma vez reforçar estudos anteriores de elaboração de um anel em torno do centro para interligação de vias radiais sem passar obrigatoriamente pela área central, só que desta vez aplicada especificamente para o transporte público coletivo.

Bem mais singelo do que o proposto para São Paulo, sistema “O-Bahn” possuía apenas 12km de vias, ligando o centro à periferia e, em nenhuma das duas cidades onde existia era utilizado em sistema de vias troncais ou destinado para o atendimento de altas demandas de passageiros. (FSP, 27/08/1996)

Outra questão a ser esclarecida era o tipo de via. O plano descrevia o sistema sobre viadutos, mas as concepções não indicavam se o deslocamento dar-se-ia também em nível ou somente em vias elevadas. O consultor na área de transportes, Engº João Alberto Correa, declarou em entrevista ao Jornal Folha de São Paulo, que ônibus em vias elevadas, saindo das ruas, resultariam em melhorias nas condições do trânsito. Em vias confinadas, o Fura-fila poderia atingir a velocidade média de 30 km/h (contra os 5 a 12 km/h em tráfego comum), equiparando-se à velocidade média do metrô. (FSP, 27/08/1996)

O Plano previsto pelo Candidato Celso Pitta totalizava 200km de Fura-fila distribuídos pela cidade, com o custo estimado de R\$ 12.000.000,00 por quilômetro, totalizando R\$ 2,4 bilhões. A estimativa mostrava-se bastante atraente pois com o mesmo valor somente poderiam ser construídos 24km de linhas de metrô. (FSP, 27/08/1996)

A fim de garantir que a investida fosse aceita, o então Prefeito Paulo Maluf, principal incentivador do candidato Celso Pitta ao mais alto cargo do executivo municipal, incentivou empreiteiros e empresários de suas relações a mostrarem que sua implantação seria um bom negócio, tanto para a população de São Paulo quanto para a iniciativa privada.

A proposta previa que os empresários financiassem o projeto em troca da exploração do serviço por regime de concessão. Com o apoio dos empresários, o projeto certamente teria pauta na agenda do futuro governo. E quanto mais cedo esse interesse fosse despertado, mais facilmente seria transformado em sistemas de consórcio entre empresários e banqueiros. (FSP, 12/09/1996)

Duramente atacado por seu principal oponente na corrida ao executivo, o Senador José Serra, o candidato Celso Pitta defendia-se alegando que o Fura-fila não podia ser comparado ao metrô, pois era um veículo de transporte médio, baseado no sistema “O- Bahn”, ou seja, um VLP (veículo leve sobre pneus) com aproximadamente 24,5 metros de comprimento e capacidade de transporte de 221 passageiros, sendo 52 sentados e 169 em pé. Ressaltava que não se tratava de uma solução para o problema do transporte público em São Paulo, mas uma alternativa. A expectativa é de que tivesse capacidade de transportar 30.000 passageiros/dia, com velocidade duas vezes maior que a do ônibus convencional, servindo como alternativa para o metrô e o ônibus. (FSP, 12/09/1996)

Para apresentação da proposta à população, foram elaboradas animações,

Figura 8 - “A idéia original da SPTrans modificada por publicitários de Pitta” (ESP, 12/09/1996).

apresentadas durante o horário eleitoral, que levavam a imaginação dos expectadores a um projeto realmente futurista - um trem de alta velocidade, um exagero visual, admitido pelos próprios publicitários, já que se tratava apenas de um ônibus biarticulado (velho conhecido dos paulistanos), alimentado por energia elétrica (como um trólebus), que andava numa via confinada (como os corredores de ônibus). (FSP, 12/09/1996)

Professores da USP, especialistas em assuntos de transporte, Cândido Malta Campos Filho (FAU) e Hugo Pietrantonio e Nicolau Fares Gualda (POLI), destacaram, em entrevistas concedidas à imprensa, que o metrô leva vantagem comparativamente ao VLP. O metrô é o transporte de massa com maior capacidade de transporte de passageiros, rápido e econômico, além de não ocupar vias públicas, apesar de sua construção se dar a médio/longo prazo e os investimentos iniciais serem bem mais elevados do que num sistema rodoviário. (ESP, 13/09/1996)

Em defesa ao sistema do Fura-fila, o presidente da São Paulo Transportes (SPTrans) à época, Francisco Christóvam, posicionava-se a favor, enfatizando que um sistema de média capacidade seria uma alternativa para melhorar o transporte público, pois, nas condições do sistema rodoviário à época, não havia como aumentar a frota de ônibus e novas extensões do metrô levariam alguns anos para serem concluídas. Destacou que a proposta ainda estava sendo detalhada e que o projeto definitivo estaria pronto em três meses, ou seja, em dezembro de 1996. (FSP, 13/09/1996)

Mediante a toda essa polêmica, mesmo sem projeto definitivo, o Prefeito Paulo Maluf declarava que incluiria no orçamento de 1997 a quantia de R\$ 300 milhões para implantação do sistema Fura-fila, o que representava aproximadamente 4% do orçamento previsto para 1996 e 12,5% do total da verba prevista para conclusão da obra. A proposta orçamentária iria para a Câmara dos Vereadores ainda naquele mês e, caso fosse aprovada, com previsão de conclusão da análise até o final do ano de 1996, a verba para o Fura-fila estaria garantida. (FSP, 25/09/1996)

No final de setembro de 1996, a fim de mostrar o encaminhamento dos estudos para a implantação do Fura-fila, a Prefeitura divulgou que estava bastante firme a proposta da parceria com a iniciativa privada para divisão dos custos, em troca da concessão do direito de exploração do serviço e que os Técnicos da SPTrans ainda estudavam as melhores avenidas para a instalação do Fura-fila. Baseavam-se na proposta inicial de um anel ligando os bairros do Jabaquara, Sacomã, Tatuapé, Santana, Barra Funda, Pinheiros, retornando ao Jabaquara, com diversas linhas, sendo estas radiais ou transversais que poderiam se interligar a linhas de metrô. (FSP,12/11/1996)

Figura 9 - Croqui ilustrativo da proposta do anel, suas ligações radiais e transversais.
Elaborado pela autora a partir de jornal (ESP, 26/11/1996).

Quanto aos veículos, nada estava definido, se seriam ônibus biarticulados, elétricos ou com canaletas e guia.

O governo do então Prefeito Paulo Maluf, que teve como uma de suas políticas na área de transportes a construção e reforma de corredores e terminais de ônibus, no ano de 1996 realizou reforma e construção de 6 corredores e 7 terminais,

correspondendo, respectivamente, à 1ª e 2ª fase do projeto de revitalização desses subsistemas. O resultado da votação na Câmara dos Vereadores, quanto a proposta de orçamento para 1997, foi divulgado em novembro de 1996, poucos dias antes da eleição municipal. Com a redução da verba destinada à área de transportes, definida em R\$ 766,9 milhões, e a priorização do Fura-fila na próxima gestão, com consumo de verba pública estimado em R\$ 300 milhões, a continuidade ao projeto de corredores de ônibus (3ª fase) precisaria ser repensada. Para a reforma e construção dos 13 corredores e 11 terminais previstas no projeto, foram orçados R\$ 274,3 milhões, mas o orçamento proposto para 1997 previa apenas R\$ 116,3 milhões para qualquer ação voltada a questão do transporte público. (FSP, 12/11/1996)

Se o Fura-fila se tornasse prioridade nas políticas de transporte do próximo governo, como vinha sendo anunciado, com certeza se desenharia uma nova proposta de transporte na cidade.

O Prefeito eleito Celso Pitta, poucos dias após a eleição, foi a Londres acompanhado pelo Presidente da SPTrans, Francisco Christovam, visitar um sistema de transporte que utilizava ônibus sobre trilhos. Após a visita, declarou à imprensa, que, se ainda restassem dúvidas, o presidente da SPTrans visitaria outras cidades (Sul da Inglaterra, Austrália e ou Estados Unidos) para colher mais dados, aproveitar experiências e não repetir erros. Segundo Francisco Christovam, o projeto inicial já se encontrava em poder do prefeito Paulo Maluf, mas, posteriormente, ainda passaria pela aprovação na Câmara dos Vereadores. (FSP, 19/11/1996)

No final de 1996, o projeto do Fura-fila foi divulgado. Previa a construção de 135km de faixas exclusivas para tráfego do VLP. Com isso, seriam construídas vias elevadas, fosse para sua utilização ou para eliminação de cruzamentos, ao longo de trechos onde este utilizasse novas faixas ora ocupadas por canteiros centrais. Conforme o Presidente da SPTrans, Francisco Christovam, declarou à imprensa, o sistema tinha capacidade de reduzir o tempo de viagem dos passageiros em até 50%. Em defesa do projeto, Francisco Christovam afirmou que São Paulo necessitava de um sistema com capacidade intermediária, entre o ônibus e o metrô, pois este último dependia de altos investimentos para sua construção.

Nessa comparação, Francisco Christovam afirmou que o governo estadual gastava cerca de R\$ 100 milhões para cada quilômetro construído de metrô e que o sistema proposto gastaria entre R\$ 10 e 12 milhões para cada quilômetro. Os Técnicos da SPTrans estimavam que o Fura-fila teria capacidade para transportar 30 mil passageiros/sentido/hora, com um custo quase dez vezes menor, contra os 70 mil passageiros/sentido/hora transportados pelo Metrô. Isto significaria transportar a metade por um décimo do valor, ou o montante por vinte por cento. A fim de não dar margem à quaisquer argumentações, Christovam afirmava que em todo o mundo se buscava alternativas ao Metrô devido ao seu alto custo de implantação. (ESP, 12/11/1996)

Consultada pelo Jornal O Estado de São Paulo, a Arquiteta Raquel Rolnik afirmou concordar com um transporte de média capacidade mas discordou veementemente das vias elevadas. Ela destacou os efeitos negativos, como por exemplo a deterioração da Av. São João, e dos bairros vizinhos, em função da construção do elevado Costa e Silva, popularmente conhecido como Minhocão em zona nobre no centro oeste de São Paulo. (ESP, 26/11/1996)

Outra questão, era sobre parte do traçado ser coincidente com o proposta de expansão do Metrô. Segundo o Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos, Claudio de Senna Frederico, uma linha do VLP passaria sobre uma mesma avenida, sob a qual passaria o Metrô, o que traria dificuldades para a construção dessa linha. Segundo o Secretário isso já havia ocorrido: a estrutura (sapatas) do Elevado Costa e Silva (Minhocão) implicaram na alteração do projeto da linha Leste-Oeste do Metrô. Além da questão estrutural, o traçado coincidente iria disputar passageiros, o que segundo o Secretário seria uma ação sem lógica, ainda se tratando de trechos de alta capacidade. Por que, então, não implantar em locais onde a demanda fosse de média capacidade, propunha o Secretário. Mas para a Prefeitura, o Fura-fila seria complementar e a demanda não podia esperar até que as linhas do Metrô estivessem prontas. (ESP, 29/11/1996)

Segundo estimativas dos Técnicos da SPTrans, divulgadas por seu presidente Francisco Christovam, a primeira linha do Fura-fila seria construída com

custo e prazo muito inferiores ao do Metrô. Os 16 km da Av. Ibirapuera seriam construídos em 18 meses. (ESP, 29/11/1996)

O projeto Fura-fila dependia de aprovação do Legislativo Municipal. E somente após a aprovação dos vereadores, no que diz respeito à criação do novo modelo de transportes e de sua exploração através de concessão, a Prefeitura poderia abrir licitação para as empresas que iriam operar o sistema. O Prefeito Paulo Maluf não enviou à Câmara dos Vereadores a proposta, deixando para ser o primeiro encaminhamento a ser feito por seu sucessor. Pela composição das bancadas na Câmara, a aprovação do projeto na Câmara já se dava por certa.

1.4 O projeto Fura-fila no governo Celso Pitta (1997-2000)

1.4.1 O polêmico primeiro ano do mandato (1997)

O prefeito Celso Pitta iniciou seu mandato alterando o projeto do Fura-fila, reduzindo o tempo máximo de concessão para exploração das linhas para 15 anos (a previsão inicial seria de 30 anos). Estava previsto na agenda parlamentar o encaminhamento à Câmara dos Vereadores ainda no mês de janeiro. A expectativa era que o Legislativo levasse aproximadamente três meses para dar seu veredito. (FSP, 10/01/1997)

O projeto previa um sistema composto por veículos biarticulados alimentados por catenárias, semelhante a dos trólebus, com capacidade para transporte de 221 passageiros por veículo, com tráfego em vias exclusivas dotadas de canaletas guia, que poderiam ser no nível da rua ou elevadas. A rede básica contaria com 170km de extensão e as linhas seriam montadas por consórcios privados, que teriam o direito de exploração. Conforme informação do Secretário Municipal de Transportes, Carlos de Souza Toledo, a construção da primeira linha iniciar-se-ia no final de 1997. Até lá, precisariam ser definidas as linhas prioritárias, efetuar as licitações e as desapropriações necessárias. (FSP, 10/01/1997)

Com relação à abrangência, mantinha-se a mesma: um anel de 60 km de extensão ao redor do centro de São Paulo, passando pelos bairros de Santana (norte), Pinheiros (oeste), Jabaquara (sul) e Tatuapé (leste). Corredores saindo do centro se ligariam a essas quatro zonas através de terminais de transferência. Nestes pontos de interligação, os passageiros poderiam mudar de direção sem ter que pagar outra passagem. As linhas secundárias não constaram nesse projeto e deveriam ser definidas através de decretos municipais. (FSP, 10/01/1997; ESP, 22/01/1997)

O projeto baseava-se num sistema de transporte de média capacidade, onde os investimentos seriam feitos por empresas através de concessão pública. A Prefeitura poderia bancar as obras de infraestrutura nos trechos com pouco interesse comercial. Em troca do investimento as empresas poderiam explorar comercialmente o sistema, mas a tarifa seria fixada pela Prefeitura. No julgamento da concorrência seria levado em consideração o menor valor de tarifa proposto e a maior oferta em infraestrutura e equipamentos. Não estava incluído o traçado, número de desapropriações, de elevados, a sua extensão e o seu custo total. (FSP, 10/01/1997; ESP, 22/01/1997) Estava longe de ser um relatório técnico circunstanciado, um estudo econômico financeiro ou um pré projeto de engenharia tal como fez o Metrô em 1968.

Conforme divulgado na imprensa, o projeto de lei para criação do Fura-fila foi encaminhado à Câmara municipal no final do mês de janeiro de 1997. Foi o primeiro projeto analisado pela nova Câmara, e serviu de

Figura 10 - Croqui com proposta da 1ª linha.
Elaborado pela autora a partir de jornal
(JT, 26/02/1997).

termômetro para mostrar as relações entre o Legislativo e o Executivo municipais. (ESP, 22/01/1997)

A primeira linha prevista para ser construída era a do Corredor Ibirapuera (Av. Ver. José Diniz, a Av. Ibirapuera e a Av. 23 de maio), mas, para evitar conflitos com o Governo do Estado em função da sobreposição desta com a linha 5 do Metrô, a SPTrans desistiu do local antes mesmo que o projeto fosse votado. Assim, a nova primeira linha do Fura-fila ligaria o Sacomã ao Parque D. Pedro II, cuja demanda encontrava-se em torno de 20 mil passageiros/hora. Esta linha começaria elevada a partir de um Terminal no Sacomã, prosseguiria elevada pela Rua das Juntas Provisórias e Av. do Estado até a Pça Alberto Lion, onde desceria em nível com a pistas sobre o rio Tamanduateí (Tampão), voltando a ficar elevada apenas nos cruzamentos, até chegar ao Parque D. Pedro II, onde se integraria ao Metrô e ao Terminal Urbano de Ônibus. Esta linha teria 8,5km de extensão e custo estimado em R\$ 102 milhões, somente para as obras e infraestrutura viária. (ESP, 22/01/1997; JT, 26/02/1997)

A segunda linha em estudo era a ligação do Parque D. Pedro II com a região de São Mateus. Passaria pela Av. Sapopemba e teria extensão de aproximadamente 20 quilômetros.

Em fevereiro de 1997 a Prefeitura iniciou os testes com veículos. Mesmo que o modelo tivesse que posteriormente ser adaptado com um motor elétrico e dotado de roda guia em sua lateral, foi utilizado um biarticulado a diesel para obter informações mais precisas sobre desempenho. A intenção era verificar a dirigibilidade do veículo, principalmente no que diz respeito a curvas, subidas com lotação máxima, consumo de combustível e de pneus. O ônibus, com 25m de comprimento, transportou 270 passageiros e manteve velocidade média de 23km/h. O teste foi realizado no corredor Santo Amaro, onde a velocidade média se dava em torno de 18km/h e cujo ideal seria de 25km/h. Explicou o Gerente de Engenharia da SPTrans, Edilson Reis, que os 49 passageiros a mais (seriam apenas 221) foram assim posicionados para completar a capacidade operacional do veículo, que prevê 7 passageiros/m². O uso de biarticulados já se dava havia alguns anos em Curitiba, mas o relevo em São Paulo era bem mais acidentado e o Fura-fila previa vias

elevadas. As informações obtidas também, segundo Edilson Reis, serviriam para avaliar o desempenho do veículo e a possibilidade de substituição da frota comum por uma com maior capacidade de transporte. (ESP, 25/02/1997)

Figura 11 - Ônibus biarticulado utilizado para medir desempenho (ESP, 25/02/1997).

Outra alteração no projeto original se deu no início em março de 1997, quando os Técnicos da SPTrans concluíram que não havia demanda que justificasse a construção do Fura-fila no trecho Norte. A extensão do anel ficaria reduzida em mais de vinte quilômetros, ficando este ainda com pouco menos de 150km. (ESP, 07/03/1997)

No final de março de 1997, a expectativa é que o projeto fosse aprovado no meio do ano. Depois de aprovado, o Prefeito Celso Pitta teria que publicar um decreto com o traçado das linhas e abrir a concorrência pública, caso não houvesse contestação jurídica ou impugnações num prazo de 60 dias. (ESP, 28/03/1997)

Os partidos que faziam oposição ao Prefeito Celso Pitta na Câmara dos Vereadores justificavam que a pressa para aprovação se dava como forma de desviar a atenção da população das denúncias feitas ao Prefeito pela Comissão

Parlamentar de Inquérito (CPI) dos Títulos Públicos a respeito dos Precatórios, em Brasília, derivados de suas ações enquanto Secretário Municipal de Finanças no governo de seu antecessor, o Prefeito Paulo Salim Maluf. (ESP, 28/03/1997)

No mesmo período, foram abertas as discussões a respeito da integração da rede de Metrô com a primeira linha do Fura-fila, através da Câmara Temática de Transportes do Estado de São Paulo, para que não houvesse sobreposição de linhas do Metrô, de Trens e de Ônibus. Ainda, foi discutida a possibilidade de integração do Fura-fila com a Linha 2 (Verde – Vila Madalena/Oratório) na estação Tamanduateí, com a construção de uma estação de integração. (ESP, 28/03/1997) Neste ano o Metrô realizou a 4ª Pesquisa Origem Destino, reeditada a cada 10 anos, em continuidade a sua proposta de integração do transporte aos movimentos da cidade.

Em meados de abril de 1997, a Secretaria Municipal de Transportes divulgou que iria abrir licitação para desenvolvimento de protótipo do Fura-fila. A empresa que ganhasse a concorrência proporia também o traçado das linhas e indicaria os imóveis que precisavam ser desapropriados. O contrato teria validade de 24 meses e estava estimado em 7,5 milhões como valor máximo. Esta antecipação se deu devido ao apoio majoritário na Câmara (o prefeito Celso Pitta tinha a arena de veto² a seu favor, com o apoio de 36 dos 55 Vereadores) e, portanto, sabia que sua proposta seria aprovada. Em 08/04/1997 foi realizada a primeira audiência pública para a discussão do projeto. Na segunda audiência, tão polêmica quanto ou até mais do que a primeira, os Vereadores da oposição (PT e PSDB) exigiam informações mais específicas sobre o projeto, enquanto os técnicos da SPTrans evitavam entrar em detalhes. Foi proposta, ainda nessa audiência, pela Vereadora Aldaíza Sposati (PT), que fosse criada uma “comissão especial de estudos de impactos urbanos, de vizinhança e das demandas das alternativas de transporte coletivo”, providência imperiosa a fim de serem estudados e, por conseguinte reduzidos, os custos sociais. (FSP, 09/04/1997; ESP, 17/04/1997).

² Sessão para votação de projeto em uma Câmara (Nota da aluna)

Figura 12 - Estações da 1ª Linha do Fura-fila e parte da 2ª linha até Vila Prudente.
Elaborado pela autora a partir de jornal (ESP, 12/04/1997).

Devido a demanda prevista de 8.234 passageiros por hora em cada sentido, a Prefeitura decidiu incluir parte da 2ª linha na licitação da primeira, sendo esta uma bifurcação com destino à Vila Prudente. (ESP, 12/04/1997)

Quatro empresas apresentaram propostas em função da licitação aberta para desenvolver o projeto do Fura-fila. O contrato foi orçado em R\$ 6.000.000,00, com validade de dois anos, mas podendo ser prorrogado. Enquanto o projeto não fosse aprovado na Câmara, não haveria licitação para construção das linhas. Paralelamente, o Vereador Miguel Colassuonno (PPB) movimentava-se na Câmara dos Vereadores para alterar o tempo de concessão previsto no projeto de Lei, de 15 para 30 anos, por acreditar que o prazo menor não seria suficiente para que a iniciativa privada recuperasse seus investimentos. (ESP, 12/04/1997)

Em 17/04/1997 foi aprovado, em primeira votação, o projeto de lei para implantação do Fura-fila em São Paulo, precisando de apenas uma segunda votação para sua aprovação final. Numa artimanha política, o Prefeito Celso Pitta

reuniu pela manhã os vereadores de sua bancada e pediu que estes votassem a favor do projeto do Fura-fila. Ao final da reunião liberou verba para os Administradores Regionais, vindo ao encontro aos reiterados pedidos de sua bancada na Câmara para esse fim. Composta a arena de veto a seu favor, às 20:15h o projeto do Fura-fila foi aprovado por 32 votos a 14, do total de 55 vereadores. Os partidos opositores (PT e PSDB) utilizaram todas as armas possíveis para impedir a aprovação. Ao final, seus votos contra não foram suficientes. (ESP, 23/04/1997)

Enquanto o projeto original era apreciado e votado na Câmara, engenheiros da Prefeitura tentavam encontrar uma solução para evitar as desapropriações, pois o projeto previa que o Fura-fila passasse em área onde estavam localizados dez imóveis na Rua das Juntas Provisórias, trecho este com 60 metros de extensão. Outra indefinição era quanto ao tipo de combustível a ser utilizado pelos veículos (VLP – Veículos Leves sobre Pneus), que poderia ser gás, eletricidade ou diesel. Os VLP, como foram oficialmente chamados, não passavam de ônibus biarticulados, que andariam em áreas confinadas. (FSP, 18/04/1997)

Uma semana após a primeira votação, o projeto Fura-fila, principal promessa de campanha do Prefeito Celso Pitta, fora aprovado em segunda e última votação na Câmara dos Vereadores, podendo ser aberta concorrência pública após a sanção do Prefeito com a expectativa de início em setembro do mesmo ano entrando em operação após um ano de obras, ou seja, em setembro de 1998. (FSP, 24/04/1997)

Ao final de abril de 1997, a imprensa já noticiava, com base nas declarações do Prefeito Celso Pitta, que a Prefeitura iria bancar ao menos metade do custo para a construção da primeira linha. Apesar do Prefeito não ter esclarecido quanto estaria disposto a arcar, os Técnicos da SPTrans acreditavam que o município bancaria o custo total das obras de infraestrutura. O orçamento reservado ao Fura-fila, previsto para esse ano, era de R\$ 50.000.000,00, faltando R\$ 10.000.000,00 para completar o valor total necessário para as obras de infraestrutura, conforme cálculos da própria SPTrans. Outro fator que levava os Técnicos a acreditarem nessa possibilidade era o fato de saberem que 15 anos não

era prazo suficiente para garantir o retorno financeiro em uma concessão desse porte. Estudos preliminares indicavam que, garantindo apenas a compra dos veículos e dos equipamentos necessários para a operação, as empresas levariam três a quatro anos para recuperar o investimento. Conforme declaração do Presidente da APEOP (Associação Paulista de Empresários de Obras Públicas), Paulo Godoy, ao Jornal O Estado de São Paulo em 25/04/1997, o município precisaria arcar com todo investimento previsto no projeto, caso não desenvolvesse um estudo econômico detalhado. A Prefeitura até dispunha de um planejamento, mas ainda não havia licitado a contratação de empresa especializada para desenredá-lo. Para que o investimento se desse exclusivamente através da iniciativa privada, o prazo de concessão precisaria ser estendido para 30 anos e, por consequência, seria necessária uma alteração no texto legal. (FSP, 25/04/1997)

Em meados de maio, a Prefeitura já divulgava que um protótipo seria colocado em teste. Tratava-se de um ônibus articulado com carroceria comum, dotado de um sistema de alimentação elétrica, tal qual os trólebus, e com capacidade de transporte de 180 passageiros. Seria testado numa pista com 800 metros de extensão, a ser construída no Autódromo de Interlagos. Mas era somente para testes, pois a SPTrans, através de seu presidente, Francisco Christovam, deixava bastante claro que o Fura-fila deveria ter *design* avançado, que caracterizasse um novo tipo de transporte, a fim de atrair o usuário do automóvel para o transporte público. Esse “*design* futurista” bem fazia lembrar a todos as animações exibidas durante toda a campanha eleitoral de Celso Pitta. (ESP, 14/05/1997)

No final de junho saiu o resultado da licitação e o consórcio empresarial de consultoria e engenharia Setepla-Logit venceu a concorrência. De acordo com o publicado no Diário Oficial do Município de 26/06/1997, o consórcio obteve o maior número de pontos e ofereceu o menor preço. Receberia R\$ 270.800.000,00 mensais pelos próximos dois anos. (ESP, 27/06/1997)

Como o traçado proposto para a primeira linha previa a passagem do Fura-fila pela estrutura que cobre o Rio Tamanduateí, conhecida popularmente por “Tampão”, uma equipe de técnicos e professores da USP, conjuntamente com

engenheiros da SPTrans, vistoriaram as vigas de concreto, sob a estrutura, a fim de medir o grau de deterioração e a resistência desta. A inspeção se deu devido a estrutura já ter 15 anos e se fazia necessária para verificar se teria condição de suportar o tráfego dos ônibus previstos para esse sistema de transporte. (FSP, 11/07/1997).

Em julho de 1997, quatro projetos arquitetônicos, assinados respectivamente por Carlos Bratke, João Walter Toscano, Júlio Neves e Ruy Ohtake, foram apresentados ao Prefeito Celso Pitta. Cada arquiteto recebeu R\$ 30.000,00 para apresentar seu trabalho e a proposta escolhida seria contratada pela empresa que ganhou a licitação (Setepla-Logit). Os projetos mostravam sugestões para o design de linhas e estações. Bratke e Neves sugeriram vãos maiores entre os pilares, com soluções arrojadas; Ohtake, pistas em concreto, acabamentos em alumínio e marcos visuais em azul e amarelo; Toscano, pilares tubulares. Indiscutivelmente, todos indicavam a aplicação de um conceito futurista à paisagem urbana, além da busca pelo uso de aço e concreto para reduzir impactos urbanos. O projeto final seria desenvolvido pela Setepla-Logit, responsável pelo protótipo, pelo traçado e pela arquitetura, com o custo previsto de R\$ 12.000.000,00 para cada quilômetro construído. (FSP, 11/07/1997)

Um mês após a apresentação dos projetos, a Prefeitura informou que a primeira linha do Fura-fila teria o *design* proposto pelo Arquiteto Ruy Ohtake. A opção se deu por ser considerada a mais viável, por ter combinado melhor os critérios custo, tecnologia, disponibilidade de fornecimento de materiais e prazo. O projeto de Ohtake previa pistas construídas com acabamentos em paralelo, totalizando 11,2m de largura. Seriam construídas em concreto e revestidas lateralmente com alumínio. As vias elevadas estariam a 8,2m de altura do solo. A linha teria seis estações elevadas e duas no nível do solo. Nas extremidades seriam construídos terminais de integração com outros modais (metrô, ônibus convencional). O arquiteto pretendia convidar escultores para criarem marcos visuais (esculturas de até 15,0m de altura) para cada uma das estações, a fim de que a obra marcasse pelo “compromisso estético”. Com a previsão de custo de R\$ 7.000.000,00 por quilômetro mais o custo dos veículos, foi estimado o montante de R\$ 102.000.000,00 como custo total da linha. (FSP, 1º/08/1997)

Figura 13 - Propostas para o Fura-fila: Júlio Neves, Ruy Ohtake, João Toscano e Carlos Bratke (FSP,

Mesmo com a crise financeira que assolava a Prefeitura, herança deixada pelo governo anterior, o início das obras foi previsto para novembro e sua inauguração até setembro de 1998, ano eleitoral, onde o ex-Prefeito Paulo Maluf se

candidataria ao maior cargo do executivo estadual. Mas, desmentia o Secretário Municipal de Transportes, Carlos de Souza Toledo, alegando que a obra do Fura-fila continuava por constar no programa de governo do Prefeito Celso Pitta “sem privilégios”. Entretanto, teria prosseguimento nesta gestão, aquele programa instituído pelo governo municipal de Paulo Maluf e não concluído, para construção e reforma de corredores e terminais de ônibus, que ainda encontrava-se em licitação, sem previsão de término antes do final do ano, e aos poucos sua verba estava sendo desviada para subsidiar diretamente a tarifa do decadente sistema de transporte público. (ESP, 12/08/1997)

Nesse contexto, em agosto de 1997, foi aberta concorrência pública para construção da pista de testes no Autódromo de Interlagos, com custos não divulgados. A intenção dos técnicos da SPTrans era de iniciarem os testes operacionais em novembro, que ocorreriam simultaneamente com a construção da primeira linha. Esses testes seriam feitos com a versão definitiva dos veículos, que, conforme informou a Prefeitura, custariam 42,85% mais do que os biarticulados convencionais. (FSP, 16/08/1997)

Segundo informações do Diretor de Desenvolvimento da SPTrans, Washington Corrêa, a pista de testes teria 1200m de extensão e 2,70m de largura. Seria construída na área desativada do antigo “retão” do Autódromo de Interlagos e deveria estar pronta em novembro. Informou, ainda, que a pista seria desmontável e o material poderia ser reaproveitado na construção da primeira linha. (FSP, 18/08/1997)

No final de agosto outro veículo, semelhante a um trólebus articulado, com dois motores, dois eixos de tração e dois sistemas de controle, foi testado com todos os componentes eletrônicos a serem utilizados no Fura-fila. Tinha capacidade para transportar 221 pessoas, sendo o veículo dotado de condicionadores de ar e com som ambiente. Foi testado em ruas da Zona Norte, bairro Casa Verde, e da Zona Leste, bairro Tatuapé, ambos com relevo acidentado e traçado viário com trechos longos sem exigir conversões com raios pequenos. O protótipo testado custou R\$ 400.000,00, mas a versão final foi estimada em R\$ 700.000,00, e sofreria

alterações em função dos resultados dos testes. (FSP, 26/08/1997; ESP, 30/08/1997)

O mês de setembro foi marcado pelo anúncio das desapropriações. Conforme publicado no Diário Oficial do Município de 16/09/1997, as catorze áreas foram declaradas de utilidade pública e correspondiam a 25.011,40 metros quadrados. Treze imóveis estavam localizados nos bairros do Ipiranga e Cambuci, em área por onde passaria a linha 1 (ao longo da Rua das Juntas Provisórias e Av. do Estado), somando 2.901 metros quadrados, e estariam destinados a Estações de embarque e desembarque. O restante referia-se a uma área industrial, situada na zona leste (Vila Prudente), onde seria construído um Terminal. O custo total estimado para indenizações foi de R\$ 1.400.000,00 (média de R\$ 482,50 o metro quadrado). Em outubro a Prefeitura publicava edital para escolher a empresa responsável pela obra e as desapropriações começariam a partir dessa data. (FSP, 17/09/1997)

Em função das especificidades dos veículos, apenas duas empresas interessaram-se em desenvolver carroçarias, Caio e Marcopolo. Foram elaborados dois protótipos, um de cada empresa, onde a busca era pela união do moderno ao funcional. O espaço interno estava sendo estudado a fim de transportar as pessoas com conforto e garantir acessibilidade, inclusive a usuários com cadeiras de rodas. A intenção era de que o protótipo estivesse pronto em dezembro e já fosse utilizado em testes na pista que seria construída em Interlagos. (FSP, 26/09/1997)

Mesmo com a crise financeira que assolava a prefeitura, com o corte de verbas em todos os setores, até de parte da destinada ao próprio Fura-fila, não paravam as ações para permitir o prosseguimento do projeto. A fim de viabilizar a passagem do VLP sobre a estrutura que cobre o rio Tamanduateí, na Av. do Estado – altura da Rua Wandenkolk, seria necessária a desativação de uma ponte que ligava os bairros da Mooca e Cambuci. Para substituir a passagem, foi proposta a construção de um viaduto indicando a necessidade de novas desapropriações por meio do decreto de utilidade pública (Diário Oficial do Município de 15/10/1997, com a desapropriação de 2.624,23 metros quadrados no bairro do Cambuci. (ESP, 07/10/1997)

Figura 14 - Terminais projetados por Ruy Ohtake para a primeira linha do Fura-fila.
Elaborado pela autora a partir de jornal (ESP, 03/11/1997).

Com a conclusão dos projetos básicos, pelo Arquiteto Ruy Ohtake, foram divulgadas as primeiras informações mais palpáveis a respeito da obra, apesar desta ainda só existir no papel. O Terminal Parque D. Pedro II estaria inserido numa área de 8.000 metros quadrados e teria 12 metros de altura. Foi prevista ligação, por intermédio de passarela, com o terminal de ônibus (convencional) existente, que ficaria separado do Fura-fila por uma avenida. Seu custo estimado era de R\$ 6.000.000,00 a R\$ 7.000.000,00. O Terminal Sacomã, com 18 metros de altura em área de 40.000 metros quadrados, tinha custo previsto entre R\$ 17.000.000,00 e R\$ 18.000.000,00. O pavimento térreo estaria destinado aos ônibus convencionais, o intermediário para integração, onde também haveria espaço para lojas e lanchonetes, e o superior para o VLP, onde este chegaria por via elevada. (FSP, 03/11/1997)

No início da primeira semana de novembro, a Secretaria Municipal de Finanças liberou R\$ 523.000,00 para início das obras da pista de testes no Autódromo de Interlagos. O projeto já estava pronto, a construtora contratada e a SPTrans aguardava apenas a liberação da verba para iniciar o serviço. (FSP, 03/11/1997)

Em meio a uma gestão assolada por dívidas e com custos em elevação, prosseguia o projeto do Fura-fila. A construção da primeira linha mais o ramal até a Vila Prudente custaria em torno de R\$ 102.000.000,00; com as novas estimativas, não seria realizado por menos de R\$ 160.000.000,00, ou seja, acrescido em mais de 50%. Mesmo assim, foi aberta a concorrência pública com data marcada em 14/01/1998 para abertura dos envelopes. Se tudo corresse dentro do prazo, as obras poderiam ser iniciadas em fevereiro. Numa primeira etapa foram avaliadas a qualificação técnica e a documentação das empresas candidatas. Nesta segunda, as dez empresas-consórcio aprovadas precisariam apenas apresentar sua proposta comercial. (ESP, 13/12/1997)

O orçamento para 1998 foi firmado em R\$ 150.000.000,00, para o projeto que não sairia por menos de R\$ 160.000.000,00. Em meados de dezembro, Técnicos da SPTrans preparavam os últimos detalhes para abertura da licitação

para concessão da operação dos terminais e veículos, estando estes últimos orçados em R\$ 10.500.000,00 como valor total. (ESP, 03/11/1997)

O primeiro ano da gestão Pitta passou em meio a proposta de gastos, estimativas, promessas, estudos e a um Fura-fila que permaneceu virtual. Em pesquisa de opinião pública realizada nesse final de ano pelo jornal O Estado de São Paulo, a maioria dos paulistanos não votaria no Prefeito novamente.

1.4.2 Uma gestão sem fim (1998-2000)

Somente no final de janeiro de 1998 ficou pronto o primeiro protótipo do fura-fila, desenvolvido pela empresa Marcopolo de Caxias do Sul/RS. O veículo começou a ser montado em dezembro, logo após ter recebido o chassi fabricado pela Volvo. Tratava-se de um biarticulado cuja carroceria estava sendo montada em estrutura tubular, com frente e teto em fibra de vidro, as laterais em alumínio e as janelas fixas com vidros fumê (para auxiliar na manutenção da temperatura). Direção hidráulica, embarque e desembarque controlados eletronicamente por sistema de câmeras instaladas junto às portas e monitores nos retrovisores externos e internos. Terminada a montagem, o veículo seria equipado com três motores elétricos na fábrica da Powertronic, em São José dos Campos/SP. (ESP, 26/01/1998)

A estratégia política, focada na eleição do ex-Prefeito Paulo Maluf para Governador, era arrumar a cidade e colocar o Fura-fila em operação. Para arrumar a cidade, o Prefeito liberou verba para as Administrações Regionais e decretou que os Administradores deveriam publicar no Diário Oficial do Município toda e qualquer melhoria que realizassem em sua região (podendo ser, entre outras, tapa-buracos, podas de árvores ou simples pinturas de guias). Quanto ao Fura-fila, as providências precisavam sair do papel. (ESP, 26/01/1998)

Assim, em 26/01/1998, o Prefeito Celso Pitta assinou o contrato no valor de R\$ 146.900.000,00 com o Consórcio formado pelas empresas Queiroz Galvão S.A. e Pem Engenharia S.A., sendo que as obras deveriam estar concluídas até

setembro, um mês antes do primeiro turno das eleições. Os Técnicos da SPTrans afirmavam que seria possível construir um quilômetro de pista com R\$ 12.000.000,00, mas com as obras civis (um viaduto e dois terminais) e as nove estações da linha 1, o custo passaria a ser de R\$ 17.200.000,00 por quilômetro. Segundo os Técnicos, o aumento não se dava pelo projeto, mas pelos terminais e pelo viaduto que seriam construídos para readequar o trânsito. A despesa só não seria maior porque os veículos, cerca de quinze – cujos custos somavam aproximadamente R\$ 10.000.000,00, e os sistemas de controle seriam bancados pela empresa que ganhasse a licitação para operação da linha. A expectativa era de que nos próximos sete meses, ou seja, até as eleições para o governo do estado, metade das estações estivesse pronta. Seriam nove meses para nove estações. (FSP, 27/01/1998; ESP, 05/02/1998)

As discussões a respeito do andamento das obras era prioridade absoluta, sendo que as reuniões entre o Prefeito Celso Pitta, os secretários de Finanças, de Vias Públicas, de Transportes e com o Presidente da SPTrans não precisavam constar oficialmente na agenda de governo. (ESP, 11/02/1998)

Assim, ficou definido que as obras se iniciariam pela região do Parque D. Pedro II e, nesta primeira etapa, seguiriam até a Pça Alberto Lion. Isto significava que a obra se estenderia por sobre a estrutura de concreto (Tampão) já existente sobre o rio Tamanduateí

Figura 15 - Etapas da primeira linha.
Elaborado pela autora a partir de jornal (FSP, 19/08/1998).

(Av. do Estado). Contaria com uma estrutura existente, com menor custo e obra mais simples. Quanto ao segundo trecho, demandaria a construção de pilares para sustentação da parte elevada, desde a Pça Alberto Lion até o Sacomã. (ESP, 28/02/1998)

No final de fevereiro a pista de testes no Autódromo de Interlagos já estava pronta e o protótipo a caminho de São Paulo. O Prefeito apenas aguardaria a realização do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1, em março, para montar a rede elétrica e começar a realização dos testes. (ESP, 28/02/1998)

A população sofria com as precárias condições do transporte público, exigia aumento da extensão do Metrô e não via no Fura-fila a solução para seus problemas.

No final de março, o protótipo do Fura-fila foi levado para o Autódromo de Interlagos utilizando a rede elétrica desde o Tatuapé, onde estava estacionado na garagem da Eletrobus, até a Av. Guido Caloi, em Santo Amaro, totalizando 34 quilômetros. Foi conduzido por um Analista de Treinamento da Eletrobus, Anselmo Lopes Martins, acostumado a realizar testes em veículos novos. A viagem

Figura 16 - O Fura-fila na pista de testes em Interlagos (FSP, 02/09/2005).

transcorreu com tranquilidade, o veículo apresentou bom desempenho e estabilidade, inclusive em curvas com raios menores. Como não havia rede elétrica, entre a Av. Guido Caloi e o Autódromo, o veículo precisou ser rebocado. Dias após sua chegada, foram iniciados os testes com o veículo e na estréia, o Secretário Municipal de Vias Públicas, Reynaldo de Barros, confirmou que o primeiro trecho do Fura-fila, entre o Parque D. Pedro II e a Pça Alberto Lion, seria entregue em 1º

de setembro deste ano. (ESP, 24/03/1998)

Enquanto a Prefeitura não publicasse a ordem de serviço no Diário Oficial do Município, a obra não poderia começar. Com a assinatura do contrato com o Consórcio no início do ano, as obras já deveriam ter começado em fevereiro, mas a Secretaria Municipal de Finanças não liberou os recursos até o final de março, quando finalmente, as obras foram iniciadas.

O Fura-fila, previsto para ser inaugurado em 1997, adiado para setembro de 1998 com inauguração parcial, mais uma vez seria prorrogado. Em agosto, foi anunciado que as obras somente estariam prontas no final de setembro e sua operação experimental seria marcada para o início de outubro. Entretanto, a previsão do Consórcio era de mais 30 a 45 dias para a instalação da rede elétrica que alimentaria os veículos, após o término das obras. (FSP, 19/08/1998)

Em meados de setembro, justificou a Prefeitura que reforços na estrutura de concreto (Tampão) atrasariam a entrega em 40 dias. (ESP, 17/09/1998)

Em 16/09/1998, um trecho pronto, de 850m de extensão, foi apresentado à imprensa, na frente dos Secretários e dos Empreiteiros, na tentativa de mostrar avanços. Imagens eram veiculadas mostrando a obra. O ex-Prefeito Paulo Maluf, maior incentivador da candidatura de Celso Pitta ao governo municipal, candidatava-se ao governo estadual. (FSP, 17/09/1998)

Em janeiro de 1999, o Prefeito Celso Pitta demitiu a cúpula administrativo técnica da SPTrans, o Presidente Francisco Christovam e seus diretores de desenvolvimento, institucional e de operações. O Fura-fila, desde então, permanecia com apenas os 850m de pista “inaugurados” em setembro de 1998, correspondendo a 10% do total

Figura 17 - Parte do trecho de 850m “inaugurado” em 16/09/1998. (ESP, 20/01/2000).

da extensão da primeira linha, e o restante do primeiro trecho em obras. Na posse, o novo presidente, Pedro Luiz Brito Machado, declarou estar convencido que o Fura-fila era uma boa alternativa, apesar da polêmica por este ter sido usado como objeto de campanha política, mas que trataria das obras tecnicamente. (FSP, 21/01/1999)

Dos R\$ 200.000.000,00 previstos para serem gastos no Fura-fila, em dois anos de governo, o Prefeito Celso Pitta gastou R\$ 14.900.000,00. A Prefeitura contava com um financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), mas a Prefeitura não entrou em acordo com o Banco por conta da estimativa inicial de R\$ 12.000.000,00 por quilômetro. Caso não conseguisse o financiamento, a Prefeitura teria que contar com recursos próprios, e, para isso, teria que renegociar uma dívida de R\$ 8.300.000.000,00 com o Governo Federal. (FSP, 24/02/1999)

O ano de 1999 passou sem investimentos no Fura-fila. A obra praticamente não desenvolvia e apenas reforços na estrutura de concreto sobre o rio Tamanduateí foram realizados. Até houve um anúncio para julho, mas não passou de uma promessa. As obras para construção do viaduto que ligava a Mooca ao Cambuci foram iniciadas, para que fosse eliminada a ponte da Av. do Estado na altura da Rua Wandenkolk. Aos poucos, as verbas que seriam destinadas ao Fura-fila foram repassadas para frentes de trabalho e aplicadas em obras sociais. (ESP, 28/09/1998)

Em novembro de 1999, o Prefeito Celso Pitta consultou o Terminal de Contas do Município (TCM) sobre a possibilidade de subempreitar a obra. Mesmo com a alegação de lideranças políticas de oposição de que isto seria inconstitucional, em janeiro de 2000, o TCM respondeu favoravelmente baseando-se em lei federal que regulamenta as licitações. Cabe salientar que no final de novembro de 1999, o Presidente do TCM à época, Walter Abrahão, solicitou ao Prefeito alteração na legislação para que o TCM passasse a ter autonomia na remuneração e aumento salarial de seus funcionários. (FSP, 15/01/2000)

Em janeiro de 2000, em ofício encaminhado ao TCM, como agradecimento a seu parecer favorável, o Prefeito Celso Pitta declarou que assim

que fossem superados os problemas que retardaram o cronograma das obras do Fura-fila, iria acelerar as obras, “pelo interesse da coletividade” e, para isso, estaria subcontratando empresas para agilizar o processo. O ano de 2000 era ano eleitoral e o Prefeito precisava “cumprir” sua mais forte promessa de campanha. (FSP, 15/01/2000)

Mesmo que as obras do Fura-fila fossem concluídas, conforme prometido para o final de agosto de 2000, a operação comercial não se iniciaria. Segundo o gerente de Concessões da SPTrans, Jorge Fukuda, não haveria possibilidade da operação começar antes de 2001. Após ganhar a licitação, a empresa vencedora precisaria ter veículos próprios, e de setembro a dezembro, esta conseguiria apenas de três a quatro veículos. Com esta quantidade de veículos somente poderia montar uma operação não comercial, ou seja, para testes. (ESP, 20/01/2000)

Após inspecionar as obras do primeiro trecho da linha 1, entre o Parque D. Pedro II e a Pça Alberto Lion, em fevereiro, o Prefeito Celso Pitta declarou que em 30 de março o Fura-fila teria seu primeiro teste experimental. Acrescentou que a primeira linha, entre o Parque D. Pedro II e o Sacomã, seria inaugurada em 30 de agosto, mas só entraria em operação comercial no final do ano. (ESP, 24/02/2000)

Figura 18 - Av. do Estado – pista local e pistas centrais (Tampão) sobre o rio Tamanduateí (ESP, 28/02/2000).

Além da área central destinada ao Fura-fila, a estrutura de concreto que cobre o rio Tamandateí (Tampão), na Av. do Estado, possui duas pistas externas à linha do Fura-fila, destinadas à circulação de automóveis. Com a aceleração das obras, as pistas sobre o Tampão, externas ao Fura-fila, foram interditadas ao tráfego no final de fevereiro. Aos automóveis foi orientado o tráfego por vias alternativas ou a utilização das pistas locais da Av. do Estado, que também foram parcialmente ocupadas, disputando espaço com ônibus e caminhões (fig. 12). (ESP, 28/02/2000)

Figura 19 - Trecho interditado em março de 2000.
Elaborado pela autora a partir de jornal (FSP, 08/03/2000).

Em março, um novo trecho da Av. do Estado passou a sofrer com as obras. Desta vez foi interditada totalmente a pista sentido centro-bairro, entre a Pça Alberto Lion e a rua Brigadeiro Jordão, para construção dos pilares. Era o início das obras da via elevada do Fura-fila. Com a interdição, a Avenida do Estado, importante via de ligação da Marginal do rio Tietê com a via Anchieta, que liga São Paulo ao Porto de Santos. Conforme informação da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), haveria perda de aproximadamente 50% da capacidade viária, o que

geraria um enorme transtorno ao tráfego da região. Rotas alternativas foram sinalizadas e divulgadas por todos os meios de comunicação. (FSP, 08/03/2000)

Alguns dias após a interdição do trecho da pista centro-bairro da Av. do Estado, em meio aos transtornos causados ao trânsito, o gerente geral de Desenvolvimento de Projetos da SPTrans, Aldo Ceconelo, declarava que também seria ocupada pela obra parte da pista da Rua das Juntas Provisórias, continuação da Av. do Estado que a liga à Via Anchieta, no sentido centro-bairro. Toda a ocupação viária se estenderia por um período mínimo de cinco meses.

Com a ocupação da Rua das Juntas Provisórias, os transtornos aumentaram, assim como os tempos de viagem. As ruas do bairro do Ipiranga foram aos poucos sendo invadidas pelos veículos que fugiam do congestionamento e os moradores da região começaram a externar o desconforto. As constantes reclamações em função dos congestionamentos gerados pela obra passaram a questionar a validade do projeto. Será que realmente valeria esse alto custo? A definição mais comum do Fura-fila se tornara “aquele que não ligava nada a lugar nenhum”, inviável e eleitoreiro. O comércio ao longo da Av. do Estado e da Rua das Juntas Provisórias também sofria com a falta de acessibilidade, tendo suas vendas reduzidas em menos da metade e a consequente redução do quadro de empregados. O Fura-fila, de futurista e salvador do trânsito da cidade, passou a “símbolo de desastre administrativo”. (JT, 05/04/2000)

Por se tratar de ano de campanhas eleitorais ao executivo municipal, logo em junho de 2000, a pré candidata pelo Partido dos Trabalhadores (PT), Marta Suplicy, já expressava sua contrariedade mas considerava ser “absurdo” não dar continuidade ao projeto, caso as obras já estivessem adiantadas, apesar de não agradá-la, não considerar prioritário e afirmar que não resolveria o trânsito de São Paulo (FSP, 07/06/2000).

Foram consultados pelo Jornal Folha de São Paulo, o especialista em políticas sociais e professor da Unicamp Eduardo Fagnani e o ex-presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) Gilberto Lehfeld, e ambos afirmaram que o Fura-fila sozinho não seria a solução para os problemas de congestionamento na cidade. Fagnani destacou que Estado e prefeitura deveriam se coordenar e investir no que realmente interessa, ou seja, trens urbanos e metrô. Lehfeld

destacou que, mesmo não sendo a solução, a obra deveria ser concluída. (FSP, 07/06/2000)

A discussão sobre a continuidade da obra tomava conta do cenário político. O carro chefe da campanha eleitoral do Prefeito Celso Pitta corria atrás do prejuízo. A Prefeitura prometia entregar a obra, ou melhor, o trecho de 8,5km entre o Parque Dom Pedro e o Sacomã até outubro. Isso significava entregar 7% dos 120km previstos ou 5% dos 170km originalmente publicados como percurso total do Fura-fila. Em junho, o Professor do Departamento de Engenharia de Transportes da USP, Claudio Barbieri da Cunha, declarou ao Jornal da Tarde que a relação custo benefício não era positiva. Os candidatos à Prefeitura, Geraldo Alckmin (PSDB), Luiza Erundina (PSB), Marta Suplicy (PT) e Romeu Tuma (PFL), afirmavam que se a obra não fosse concluída, terminariam somente este trecho inicial. Apenas o candidato Paulo Maluf (PPB) insistia em concluir todo o projeto. (JT, 20/06/2000; FSP, 06/09/2000)

A abertura das licitações para os operadores do Fura-fila aconteceu em agosto, mas a operação comercial somente poderia ocorrer a partir de 2001, na gestão do sucessor de Celso Pitta no comando do executivo municipal. A concessão seria dada até 2016 e a empresa, que operaria com exclusividade, precisaria contar inicialmente com 13 veículos. A tarifa seria a mesma dos ônibus regulares. Em agosto, os três quilômetros de vias em nível estavam praticamente prontos mas faltava a parte mais complexa, os 5,5km de vias elevadas. (ESP, 23/08/2000)

Em 02 de setembro foi inaugurado o viaduto que ligava a Mooca ao Cambuci, construído para que o Fura-fila não tivesse nenhuma interseção em nível. Veio substituir a ponte sobre o rio Tamanduateí, na Av. do Estado na altura da rua Wandenkolk. O viaduto recebeu o nome de Governador Roberto de Abreu Sodré. (JT, 02/09/2000)

Na Figura 20 é possível ver claramente as pistas locais (em nível) e as pistas elevadas (tampão) sobre o rio Tamanduateí. O tampão foi dividido em quatro pistas, duas para cada sentido, sendo uma destinada ao tráfego de veículos em geral e outra exclusiva ao Fura-fila. Assim, no sentido centro bairro estão as pistas:

(1) local em nível (na foto está sem tráfego pois estava bloqueada para as obras do Fura-fila), (2) elevada para tráfego em geral, (3) pista do Fura-fila (onde estão circulando alguns trabalhadores); no sentido bairro centro: (4) a 2ª pista do Fura-fila, (5) a pista sobre o tampão para tráfego em geral (vazia pois foi interditada para servir como área de obra para o Fura-fila) e, por fim, (6) a pista local em nível.

Figura 20 - Viaduto Governador Roberto de Abreu Sodré, ligando a Mooca ao Cambuci. (JT, 02/09/2000).

Devido a falta de recursos a obra seguia lenta. A Prefeitura não conseguia o empréstimo necessário e somente poderia acelerar o processo caso desviasse verba destinada a outra área.

Em 30 de setembro, o Prefeito Celso Pitta entregou 2,8km de vias em nível, trecho entre o Parque

Figura 21 - Trecho da Av. do Estado em obras com os pilares para a via elevada inacabados. (ESP, 30/09/2000).

Dom Pedro II e a Praça Alberto Lion. O trecho serviria para teste, com a utilização de três veículos, sendo o protótipo e dois trólebus adaptados. A SPTrans, através do Diretor de Gestão Luiz Américo Feitosa, informava que “se tudo der certo, o Fura-fila vai funcionar plenamente até julho ou agosto de 2001.” Em campanha, a candidata Marta Suplicy passava a divulgar seu plano de governo voltado à questão do transporte público e referia-se ao Fura-fila apenas como uma parte do sistema VLP (Veículo Leve sobre Pneus) que pretendia implantar na cidade. Do projeto apresentado por Celso Pitta, a candidata continuava a afirmar que concluiria apenas a linha inicial e o trecho até a Vila Prudente. (ESP, 30/09/2000)

Quando em outubro iniciaram os testes, começaram também as manifestações e os questionamentos da população. Quem experimentou achou bom, mas para acessá-lo precisou atravessar no meio dos veículos até chegar no interior da Pça Alberto Lion, pois não havia passarelas. De lá eram levados em ônibus comum até o Parque Dom Pedro II, onde embarcavam no “ônibus compridão” e, em menos de dez minutos, estavam de volta à Pça

Alberto Lion. Não havia estações para embarque e desembarque. O maior questionamento era se a Prefeitura conseguiria concluir até o final do ano.

Figura 22 - O Fura-fila em teste: 1- Trafegando na região do Parque Dom Pedro II; 2 - Captando passageiros na área do futuro terminal Parque D. Pedro II; 3- transitando sobre o tampão da Av. do Estado. (Martire, 15/11/2000).

A verba do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) tão aguardada, finalmente foi acertada durante renegociação da dívida municipal com o governo federal. Entretanto, o BNDES não dera prazo para a transferência dos recursos. (ESP, 27/10/2000)

No final de outubro, às vésperas do segundo turno das eleições municipais, uma liminar da Justiça do Estado suspendeu a licitação para operação do Fura-fila. O Partido dos Trabalhadores (PT), cuja candidata Marta Suplicy encontrava-se na disputa, havia entrado com pedido de suspensão da licitação, pois, segundo este, a licitação previa investimentos da Prefeitura no valor de R\$ 302.000.000,00 ao longo de quinze anos, ou seja, envolveria praticamente quatro mandatos municipais. A licitação encontrava-se em fase final e o vencedor seria anunciado em praticamente uma semana. (FSP, 28/10/2000)

Em 29/10/2000, Marta Suplicy foi eleita prefeita do município de São Paulo, recebendo como herança de seu antecessor uma obra inacabada, que custaria R\$ 146.000.000,00, dos quais R\$ 60.000.000,00 a Prefeitura já havia desembolsado. O custo por quilômetro estimado inicialmente em R\$ 12.000.000,00 já alcançava a casa dos R\$ 17.000.000,00. Como divulgado em sua campanha, a Prefeita eleita comprometera-se a concluir o trecho Parque Dom Pedro II – Sacomã mais o ramal até a Vila Prudente.

O ano terminava com a promessa mais uma vez não cumprida, o trânsito conturbado, os 174 pilares inacabados com ferragens expostas e uma região com aparência de abandono total.

1.5 A retomada das obras do Paulistão – o rebatizado Fura-fila no governo Marta Suplicy (2001-2004)

A primeira medida com relação ao Fura-fila, tomada no governo Marta Suplicy foi o anúncio da liberação parcial da Av. do Estado, logo nos primeiros dias de governo. Principalmente o comércio, diretamente afetado pelo bloqueio,

comemorou a notícia divulgando informalmente os avanços que teria. (JT, 03/01/2001)

A medida, anunciada pelo novo Secretário Municipal de Transportes, Carlos Zaratini, visava dar fluidez ao tráfego e reduzir os transtornos causados pela obra, mesmo sem sua conclusão. Mas a ação da Prefeitura estendeu-se além do desbloqueio. Como a verba para continuação da obra estava garantida junto ao BNDES, a Prefeitura resolveu não mais direcionar recursos próprios e a obra foi paralisada. A medida foi duramente criticada, pois, em sua campanha, a Prefeita Marta Suplicy condenara a atuação da candidata, e ex Prefeita, Luiza Erundina, por ter paralisado obras durante sua gestão. A Prefeita Marta Suplicy citara a conclusão do Fura-fila em seu discurso de posse. (ESP, 05/01/2001)

No final de janeiro, a Prefeita Marta Suplicy recebeu o ministro do Comércio Exterior da França, François Huwart. Segundo a Prefeita, mediante negociações envolvendo a Prefeitura e também o Governo do Estado, a Empresa de Transportes Urbanos de Paris (RATP) poderia fazer alguns trechos de metrô e terminar o Fura-fila (ESP, 28/01/2001)

Somente no final de fevereiro foi oficialmente informada a liberação de parte da Av. do Estado bem como das faixas da Rua das Juntas Provisórias para o meio de março. A Prefeitura declarou que iria reavaliar a obra e aguardar a liberação da verba do BNDES e estimava retomar as obras em agosto, com prazo de 15 meses para sua conclusão. Também cancelou a licitação para operação do Fura-fila. Todo projeto seria revisto e a Prefeitura acreditava que uma nova proposta agilizaria o recebimento da verba do BNDES. (JT, 15/02/2001; FSP, 22/02/2001)

Abandonada, a área da obra foi aos poucos sendo depredada. Os fios de cobre que serviram de alimentação ao VLP foram roubados. O mato crescia em meio aos materiais construtivos depositados no canteiro de obras da construtora Queiroz Galvão, empreiteira responsável pela construção do Fura-fila. Interessante ressaltar que o canteiro de obras ficava lado ao Palácio das Indústrias, sede do governo municipal, ambos localizados no Parque Dom Pedro II. (FSP, 11/01/2001)

Com as obras paradas e as vias ainda interditadas, a área do Fura-fila tornou-se depósito de entulho e área para ações ilícitas. Durante o dia, moradores de rua utilizavam o espaço para descansar e à noite, a área abrigava rachas, o comércio e o uso de drogas, depredadores retirando o que podiam de material da obra e estupradores. O comércio e principalmente os moradores da região reclamavam da falta de segurança policial. Os próprios seguranças da obra declaravam que eram constantemente ameaçados e mais de uma vez já haviam sido roubados. Sobre o material subtraído da obra, a Prefeitura informava que a responsabilidade em mantê-lo era da construtora. E se estava sendo roubado, esta teria que repor. (ESP, 13/03/2001)

No final de março, a Av. do Estado, entre a Pça Alberto Lion e a Rua das Juntas Provisórias, foi finalmente liberada ao tráfego, bem como a Rua das Juntas Provisórias em toda sua extensão. No trecho da Av. do Estado, entre o Parque Dom Pedro II e a Pça Alberto Lion, três trechos ainda permanecem com estreitamento em função dos pilares, sendo um no sentido centro-bairro e dois no sentido bairro-centro. A pista central sobre o rio Tamanduateí (Tampão) também permaneceria fechada devido a fissuras no pavimento, abertas para a passagem da fiação do Fura-fila. A previsão era que dentro de um mês fosse liberado, mas a liberação ocorreu apenas em julho de 2001. (JT, 26/03/2001)

Passados mais de seis meses do começo do governo Marta Suplicy, as obras do VLP, como era chamado o Fura-fila nessa gestão, continuavam paralisadas. O Secretário Municipal de Transportes, Carlos Zaratini, declarou à imprensa, no dia em que o Tampão foi liberado, que não iria colocar verba municipal para terminar a obra. Alegava que com esse valor, poderia fazer um número expressivo de corredores de ônibus que trariam muito mais retornos à população. (FSP, 11/07/2001)

Somente no final de outubro a Prefeitura anunciou a nova proposta do VLP, onde restringiu todo o projeto apenas ao trecho sudeste. Assim, concluiria as obras entre o Parque Dom Pedro e o Sacomã e o ramal até a Vila Prudente se estenderia até o terminal São Mateus, na Zona Leste. A extensão do VLP seria de

22,5km e estaria atendendo uma demanda estimada de 300.000 passageiros/dia. (FSP, 31/10/2001)

Cabe destacar que o projeto inicial do Fura-fila, identificado como VLP, passou a fazer parte dos projetos para sistema de média capacidade sobre pneus da Prefeitura de São Paulo conforme mostra a Fig. 23, extraída do PITU 2020³.

Figura 23 - Sistema de média capacidade sobre pneus. (PITU 2020).

Em outras palavras, além do trecho entre o Parque D. Pedro II e o Sacomã, que se encontrava em obras, todo o programa VLP se resumiria a apenas à bifurcação estendida até São Mateus, a qual já era prevista.

³ Em 1998, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Governo do Estado de São Paulo, valendo-se dos dados da Pesquisa Origem e Destino 1997, iniciou o Programa Integrado de Transportes Urbanos – PITU, um programa de investimentos com metas para 10 anos, num processo de planejamento contínuo. O PITU foi “construído coletivamente por diversos agentes decisores sobre os rumos da cidade: prefeitos, técnicos de empresas operadoras, urbanistas e estudiosos do transporte público.” Em 2000 o PITU 2020 foi publicado, permitindo a definição de planejamento estratégico para a metrópole, definindo os objetivos da política de transportes e os futuros cenários socioeconômicos e urbanos.

Para reduzir custos e poder aplicar a verba do BNDES na melhoria do transporte em outras regiões da cidade, foram incluídas outras alterações, sendo a principal delas quanto ao tipo de veículo. Em vez do alimentado por eletricidade, restrito a vias confinadas, estavam sendo propostos ônibus híbridos, uma nova tecnologia que combinava motores à diesel com elétricos alimentados por energia oriunda de seu próprio movimento. Esses veículos não necessitariam de rede elétrica nem canaletas para seu deslocamento. Apesar de custarem três vezes o valor de um ônibus convencional, reduziriam os gastos operacionais em 30%. Saía de cena o ônibus futurista, fabricado em aço e fibra de vidro, equipado com ar condicionado, direção hidráulica, microcâmeras e sistema interno e externo de controle de embarque e desembarque, assentos estofados com apoio para cabeça, lugares reservados a idosos e gestantes e nichos para cadeiras de rodas.

Mas as mudanças não se limitaram ao tipo de veículo. No acesso ao Terminal no Sacomã foram reduzidos de 800m de via elevada para trecho em nível e toda extensão, desde a Vila Prudente até São Mateus, fora transformado em faixas exclusivas pelas avenidas Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Melo e Sapopemba. A

Figura 24 - Mudanças no VLP. Elaborado pela autora a partir de jornal (FSP, 31/10/2001).

SPTTrans estimava que o tempo de viagem entre o Terminal São Mateus, já existente, e o Parque Dom Pedro seria reduzido de 82 minutos para 51 minutos. Os 8,5 km iniciais, entre o Parque Dom Pedro II e o Sacomã, foram orçados, inicialmente no governo Celso Pitta, em R\$ 146.000.000,00 mas ao final desse governo já eram estimados R\$ 274.000.000,00. Com a nova proposta, o governo Marta Suplicy pretendia gastar para todo o trecho R\$ 288.000.000,00, no máximo. (FSP, 31/10/2001)

O primeiro ano de mandato da Prefeita Marta Suplicy foi encerrado com três ações referentes ao Fura-fila, chamado por esse governo de VLP: o fim da licitação para definição da empresa que operaria o sistema, a abertura das vias bloqueadas e uma nova proposta apenas no papel. Desde outubro de 2000, o que se observava era uma região decadente, cheia de pilares, muitos inacabados com suas ferragens expostas. Sob o que parecia uma marquise no Parque Dom Pedro, famílias de sem teto e outros moradores de rua, ocupavam e faziam o espaço de sua residência. (JT, 15/04/2002)

Em abril de 2002, a Prefeitura divulgava que iria concluir as obras, face ao montante já gasto, que adotaria o projeto apresentado em outubro de 2001 e o rebatizava como “Paulistão”. Estimava que em 18 meses pudesse entrar em operação. (JT, 15/04/2002)

Um mês depois foi anunciada a retomada das obras, mediante a liberação do financiamento do BNDES no valor de R\$ 247.000.000,00. Deste montante, R\$ 180.000.000,00 seriam aplicados nas obras para conclusão do Paulistão e o restante em corredores de ônibus. A diminuição no valor se deu principalmente em função da redução do Terminal Sacomã em um pavimento e a passagem de 800m de via elevada para via em nível. Esse trecho em nível estava assim previsto para redução de ruídos junto às residências. (JT, 17/05/2002)

A retomada das obras se deu após o início simbólico deflagrado em solenidade no canteiro de obras da futura estação Parque Dom Pedro no dia 18/06/2002, um ano e sete meses após sua paralisação ainda no governo Celso Pitta. Durante a solenidade, o Secretário de Transportes, Carlos Zaratini, estimou

que o primeiro trecho devesse transportar em média 10.000 passageiros/hora em horários de pico. Com a ligação até São Mateus, esse número subiria para 25.000 passageiros/hora nos horários de pico. Afirmou que o sistema teria capacidade para transportar 40.000 passageiros/hora. (FSP, 18/06/2002)

Segundo declarou o Diretor de Gestão da SPTrans, Sérgio Antunes, na primeira fase da obra, trecho entre o Parque Dom Pedro II e o Sacomã, a Prefeitura iria gastar R\$ 145.000.000,00 e esta deveria ficar pronta em 18 meses. A ligação até São Mateus seria licitada em janeiro de 2003. A expectativa era que a obra iniciasse ainda no primeiro semestre, e deveria ficar pronta até o final da gestão da Prefeita Marta Suplicy. Com a retomada das obras, a Av. do Estado, inevitavelmente, precisaria ser novamente interditada. (FSP, 19/06/2002)

Em outubro a Secretaria Municipal de Transportes (SMT) solicitou ao BNDES a liberação de outro financiamento para o projeto, desta vez no valor de R\$ 500.000.000,00. O Secretário Municipal de Transportes, Carlos Zaratini, mostrava-se otimista com relação a aprovação. Para ele, o que o governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso não deu atenção às grandes cidades, com a eleição do Presidente Luiz Ignácio Lula da Silva, as relações com o Governo Federal ganhariam um novo impulso. Parte da verba seria empregada em corredores de ônibus, terminais de transferência e estações de transporte público, dentre os quais o Paulistão, indo até São Mateus, seria um importante instrumento para desafogar o trânsito da cidade. A SMT tentava negociar com a Sabesp para que parte do Paulistão fosse construído em uma faixa de terreno desocupado, sob o qual passava uma adutora. Isso pouparia parte das desapropriações para a nova pista. (ESP, 02/11/2002)

As interdições viárias foram refeitas e as obras prosseguiram, trazendo transtornos aos comerciantes, aos moradores e ao trânsito. Desde que a obra foi retomada, em junho de 2002, o trabalho intensificado não dava sossego aos 600 trabalhadores que se revezavam dia e noite, na expectativa de concluir o trecho até o final de 2003. Em setembro de 2003, a imprensa noticiava que pela primeira vez a obra andava segundo sua estimativa: faltavam apenas 2km para conclusão do

trecho em via elevada. O que não se falava mais era sobre a licitação para o trecho até São Mateus. (ESP, 23/06/2003)

Em outubro de 2003, quando foi elaborado projeto orçamentário para 2004, a verba prevista era bastante generosa. O ano de 2004 era eleitoral e a Prefeita Marta Suplicy já dava sinais que se candidataria à reeleição. Com base nos recursos que aos poucos foram liberados pelo BNDES em 2003, o repasse da união teria um aporte maior em 2004, ou seja, verba para transportes, construção e renovação de corredores de ônibus, onde o Paulistão estaria plenamente incluído. (FSP, 1º/10/2003)

Mas, com o atraso no repasse das verbas, chegou o mês de dezembro e o primeiro trecho do Paulistão não fora concluído. Segundo informações da SPTTrans, as obras não tinham sido paralisadas. Eles apenas estavam no aguardo da liberação de R\$ 494.000.000,00 do BNDES para terminarem. Enquanto as obras não evoluíam, os trechos interditados voltaram a ser depósito de entulho, alojamentos de operários passaram a ser moradia para sem teto e à noite a região voltou a ser ponto para comércio de drogas. (FSP, 30/12/2003)

Em 24/01/2004, o Diário Oficial do Município publicava a o resultado de nova licitação para a conclusão do trecho entre o Parque Dom Pedro II e o Sacomã. Estavam previstos mais R\$ 143.800.000,00 para as “obras remanescentes”. Com este contrato, se somados os valores gastos nas duas gestões, os gastos com a obra estariam somando R\$ 411.900.000,00, valor este sem atualização. Esse valor equivalia a 2,8km de metrô, trecho em obras de expansão da linha 2 – Verde entre as estações Ana Rosa e Imigrantes, esta última sendo construída. (FSP, 30/01/2004)

Mas havia uma suspeita de que as obras não seriam concluídas ainda nessa gestão. A partir de março, quinze ônibus híbridos, adquiridos para o “Paulistão”, foram vistos circulando em corredores convencionais. (FSP, 30/01/2004)

Conforme publicado pelo jornal Folha de São Paulo, a Prefeita Marta Suplicy declarou que a obra do Paulistão não era importante para a cidade, mas que também não iria deixar pela metade. “Mas nós vamos tentar terminar, calmamente,

essa obra. (...) A obra está saindo mais cara do que nós pensávamos e nós estamos com dificuldade.”, concluiu a Prefeita. (FSP, 31/01/2004)

O ano já não começara bem financeiramente para a Prefeitura. Logo no início de seu último ano de mandato, a Prefeita Marta Suplicy atrasava os pagamentos a fornecedores e prestadores de serviço. Sem receber desde outubro de 2003, as empreiteiras foram cessando seus trabalhos nos corredores de ônibus e reformas de viadutos, construção de Centros Escolares Unificados (CEU) e fornecimento de produtos hospitalares. As empreiteiras trabalhavam em ritmo lento somente para não dizer que a obra havia sido abandonada. Após negar as pendências, a Secretaria Municipal de Finanças admitiu saldos a pagar e marcou datas escalonadas durante o mês de fevereiro para saldar atrasados e colocar os pagamentos em dia. (FSP, 07/02/2004)

Mas, poucos dias após a declaração da Prefeita, o Secretário Municipal de Transportes, Jilmar Tatto, anunciava que o Paulistão não era prioridade e essa era uma decisão política do governo Marta Suplicy. A Prefeitura verificou seu caixa e, otimista, previu a conclusão do Paulistão para o final de 2005. Segundo o Secretário, a Prefeitura preferiu concentrar seus esforços nos corredores de ônibus, pois a demanda de 35.000 passageiros/hora no trecho inicial do Paulistão não compensaria o esforço necessário. Para ser compensatório, seria necessário iniciar as obras do trecho até a Vila Prudente. As obras não parariam mas ficariam ainda mais lentas e pouca coisa iria mudar até dezembro: os dois terminais, Parque Dom Pedro e Sacomã, ficariam mais adiantados e a estrutura dos 8,5km estaria praticamente concluída, mas nenhuma das nove estações para embarque e desembarque seria construída. (ESP, 09/02/2004)

Tão devagar ficaria a obra que a própria Secretaria Municipal de Transportes decidiu liberar o trecho interditado da Av. do Estado, entre a Pça Alberto Lion e a Rua dos Patriotas. O trecho estava sendo usado para depósito de entulho e lixo. A ocupação irregular se tornou tamanha que os desvios começaram a sofrer com essa interferência.

Figura 25 - A Av. do Estado liberada e a parte elevada do Paulistão inacabada (JT, 11/08/2004).

Antes de liberar a Av. do Estado, a Prefeitura providenciou a limpeza da via e a construção de uma proteção junto aos pilares. Então, somente no último final de semana de maio, a Av. do Estado foi finalmente liberada ao tráfego de veículos, no trecho entre a Pça. Alberto Lion e a Rua das Juntas Provisórias. (JT, 25/05/2004)

Em agosto, a Prefeita Marta Suplicy, candidata à reeleição, reviu sua estratégia e voltou a acelerar as obras. Decidiu concluir o trecho da Av. do Estado cujas pistas ocupavam a estrutura que cobre o Tamanduateí (Tampão), entre o Parque Dom Pedro II e a Pça Alberto Lion. Era um trecho de aproximadamente 3km que queria entregar para ser experimental. A Prefeitura previu seu cronograma com base na previsão de receber os recursos do BNDES. Até o final do ano estaria entregando o trecho experimental e paralelamente construiria o Terminal Cohab Teotônio, por onde passaria o Paulistão no trecho 2. Faltariam, então, serem concluídos a linha 1 e o ramal da Vila Prudente em 2005. (ESP, 11/08/2004)

Segundo o Presidente da SPTrans, José Evaldo Gonçalo, a retomada das obras se devia ao fato dos corredores de ônibus e terminais terem previsão de entrega, prontos, em setembro. Afirmou ainda que as obras estavam num ritmo lento

mas que agora iriam retomar com velocidade, e que a partir de janeiro de 2005, entretanto, a velocidade dependeria do BNDES. (JT, 11/08/2004)

A duas semanas das eleições o Jornal Folha de São Paulo publicava matéria sobre a repentina reinvestida nas obras do Paulistão. “A Folha apurou que a mudança de rumo foi determinada pela Prefeita – candidata à reeleição – após seus adversários políticos terem declarado que dariam continuidade ao projeto.”. A Prefeita Marta Suplicy desde janeiro vinha anunciando que o Paulistão não era importante para a cidade mas desde que seus principais adversários na corrida eleitoral, Paulo Maluf (PP), Luíza Erundina (PSB) e José Serra (PSDB), declararam que concluiriam a obra, esta retomou seu discurso com vigor e passou a afirmar que ninguém teria mais pressa em concluir do que ela. Afirmava que era um débito que tinha com a população do Ipiranga, mas não tinha nenhum apreço pela obra. (FSP, 17/09/2004)

Passado o primeiro turno das eleições municipais, a Prefeita Marta Suplicy e o candidato José Serra seguiram para o segundo. Das três propostas que a gestão da Prefeita Marta Suplicy se propôs, duas estavam praticamente alcançadas: a melhoria do transporte público, com a construção ou remodelação de vias e terminais para o transporte coletivo, denominado Passa-rápido e o Bilhete Único, que, através de um cartão magnético, garantia que uma única tarifa permitisse ao usuário tantos embarques quanto necessários num período de duas horas. Com isso, não se fazia mais necessário terminais de integração no que era de competência municipal. Faltava a integração com o Estado, nos sistemas de metrô e trem. Integrar ônibus, metrô e trem, em nível metropolitano, seria o maior desafio do novo ocupante do mais alto cargo do Executivo Municipal.

Nas propostas dos dois candidatos, as questões do transporte público e do trânsito eram prioritárias. Os projetos eram muito parecidos, diferenciando-se na metodologia. (ESP, 17/10/2004)

José Serra	Marta Suplicy
Integrar e ampliar o alcance do bilhete único, ligando o metrô e o trem;	Fazer a integração do bilhete único com o metrô e trem em nível metropolitano;
Induzir a transferência de grandes distribuidores, localizados em áreas que estão congestionadas, para áreas próximas a rodovias;	Concluir o Paulistão (antigo Fura-Fila) em 2006;
Incentivar e investir na criação de terminais de carga de pequeno porte ao redor do sistema viário principal da cidade de São Paulo;	Atrair para o transporte público 8% das viagens feitas em carros;
Atuar com o governo do Estado na expansão das linhas do metrô e apoiar a continuidade do Rodoanel;	Criar novos corredores e Passa-Rápido como Parque D. Pedro-Butantã, São Miguel-Marechal Tito, São Mateus-Cidade Tiradentes e Vila Prudente-São Mateus;
Criar o vale-transporte para desempregados;	Implantar, até 2008, 325 km de Passa-Rápido, com faixa à esquerda, e 197 km de Via Livre, exclusivas à direita, totalizando 522 km para transporte coletivo;
Concluir obras em andamento, incluindo o Fura-Fila, atual Paulistão;	Promover uma negociação para ampliação da oferta de metrô, para, em acordo com o Estado, duplicar o número de estações;
Investir nos eixos de transporte que ligam Guarulhos, zona leste da capital, região do ABC e litoral.	Constituir um conselho, reunindo a Prefeitura e o Estado para integrar tarifas e viagens sobre trens, metrô e ônibus.

Tabela 1 – Comparativo entre as propostas de governo dos candidatos José Serra e Marta Suplicy ao pleito municipal.

O Prefeito eleito, José Serra, tinha como principal missão fazer de São Paulo uma cidade viável e o transporte era seu maior desafio.

1.6 Demolir ou continuar? O dilema do governo José Serra (2005-2006)

A nova equipe de técnicos da área de transporte, sob o comando do Prefeito José Serra iria iniciar estudos a respeito da relação custo-benefício para a obra do Veículo Leve sobre Pneus (VLP). Eram da opinião que se tratava muito mais de uma campanha de marketing do que uma proposta de solução. Em primeiro momento, enxergavam a viabilidade do projeto apenas se houvesse uma previsão de aumento de demanda. As dívidas municipais eram o grande entrave. (FSP, 1º/01/2005)

O Parque Dom Pedro II tornara-se uma praça para depósito de lixo, mato, e as obras inacabadas somente vieram piorar o cenário urbano. O Palácio das Indústrias deixara de ser sede do executivo municipal desde março de 2004, quando a ex Prefeita Marta Suplicy mudou-se para um prédio na área central da região comercial e financeira mais antiga da cidade, o chamado “Centro Velho”, ao lado do Viaduto do Chá.

A escuridão colaborava com o tráfico de drogas e com a violência. O terminal Parque Dom Pedro ainda estava só no papel. Havia apenas o início das estruturas e pilares que o sustentariam, os pilares das vias elevadas e das passarelas que ligariam o VLP ao metrô Parque Dom Pedro e os pilares das passarelas que ligariam o terminal do VLP ao terminal de ônibus Parque Dom Pedro.

Em março de 2005, a Prefeitura começara as primeiras ações para melhorar a região, fazendo limpeza, cortando o mato, conduzindo a população de rua para locais apropriados. Enquanto isso, a nova equipe da São Paulo Transportes (SPTrans), coordenada pelo presidente Ulrich Hoffmann, analisava as questões técnicas e operacionais para integração dos sistemas de transporte municipal e estadual (intermunicipais, trens e metrô). (JT, 06/03/2005)

Durante os três primeiros meses de governo, a Prefeitura voltou-se ao saneamento das finanças e a serviços básicos na área de saúde e operações tais como limpeza de ruas, tapa-buracos e corte de grama. A tarifa de ônibus precisou ser reajustada para evitar que os credores municipais entrassem na justiça, foram feitos acordos para parcelamento dos pagamentos por período superior ao tempo do mandato. Mas não havia perspectiva de retomada das obras no VLP ainda nesse ano.

Estavam em estudo ações para viabilizar a obra. O objetivo era transformar o VLP realmente num transporte de massa e as dificuldades orçamentárias aliadas a complexidade para definir as modificações e posteriores implantações não permitiriam um breve retorno. (FSP, 14/03/2005)

Em meados de abril, a Prefeitura divulgou oficialmente que a retomada das obras estava em estudo. A idéia era criar um transporte expresso, ligando

Cidade Tiradentes, região do extremo leste, ao centro da cidade e integrá-lo aos corredores existentes na cidade. Conforme dados do PITU 2020 a rede estrutural do transporte metropolitano não contemplava um transporte de massa ou média capacidade até essa região, apenas corredores de ônibus.

Figura 26 - Propostas apresentadas para o VLP. Elaborado pela autora a partir de jornal (JT, 02/09/2005).

O projeto já consumira pelo menos R\$ 320.000.000,00 e a estimativa inicial é de que seriam necessários mais R\$ 400.000.000,00 para realização dessa terceira nova etapa. O novo trecho incluiria a Estação Parque Dom Pedro e todo percurso da Av. do Estado, com pista sobre o rio Tamanduateí ("Tampão"), mais parte da via elevada até entroncamento da Av. do Estado com a Rua das Juntas Provisórias, onde se desmembraria do trecho inicial para dirigir-se rumo a região leste, seguindo pelas avenidas Prof. Luiz Ignácio Anhaia Mello e Sapopemba, Terminais Teotônio e São Mateus (ambos na avenida Sapopemba), avenida Ragueb Chohfi, Estrada do Iguatemi até chegar ao Terminal Cidade Tiradentes. A proposta era bastante semelhante à apresentada pelo governo Marta Suplicy, que previa a

chegada ao Terminal São Mateus (cruzamento das avenidas Sapopemba e Ragueb Chohfi), desta vez acrescida em sete quilômetros.

Como a partir da Av. Prof. Luiz Ignácio Anhaia Mello o VLP iria trafegar em corredores em nível, ou seja, abertos em áreas centrais das avenidas, a proposta visava utilizar ônibus convencionais mas que poderiam ser movidos com energias alternativas (gás). Alguns problemas teriam que ser vencidos, como a questão das enchentes e dos cruzamentos em nível, principalmente na confluência da avenida Prof. Luiz Ignácio Anhaia Mello com a avenida Salim Farah Mauf, fazendo esta a importante ligação da Marginal do Tietê (responsável pela captação dos veículos oriundos das rodovias Dutra, Ayrton Senna e Fernão Dias com destino ao litoral e ao porto de Santos) à Via Anchieta. A primeira solução para essa questão seria com a construção de um túnel.

Como a proposta ia ao encontro da política de transportes do governo antecessor, foi recebida com apoio pela bancada petista, de oposição. Especialistas em transporte foram consultados e também externaram sua aprovação em função da carência de transporte dessa região e dos longos tempos de percurso diário nas viagens para o centro. (JT, 15/04/2005)

Em julho, o Prefeito José Serra foi à Brasília para buscar recursos da União para concluir o VLP. Como durante o governo Marta Suplicy o projeto não fora concluído, o prazo junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) havia vencido e o Prefeito foi negociar com os secretários executivos do Ministério da Fazenda, Murilo Portugal, e do Tesouro Nacional, Joaquim Levy. Foi uma longa conversa mas promissora. Seriam necessários, no primeiro momento, R\$ 200.000.000,00 para ir adiante com o projeto. (ESP, 13/07/2005)

No início de setembro, o Prefeito José Serra declarou que iria retomar a obra e que esta poderia começar até em outubro, inicialmente com recursos da Prefeitura. Mas reforçou a necessidade da verba de R\$ 400.000.000,00 para fazê-la chegar a Cidade Tiradentes. Informou que seria obra para um período de três anos, iria atender uma região com mais de 1.500.000,00 habitantes e atenderia de 350.000 a 400.000 pessoas por dia.

Especialistas em transportes, ouvidos pelo Jornal Folha de São Paulo, eram unânimes que o “esqueleto” deixado pelo Governo Marta Suplicy não poderia ficar como havia sido deixado, mas havia polêmica quanto a seu destino. Para Reginaldo Paiva, do departamento de transportes do Instituto de Engenharia (IE), e Cristina Baddini, presidente da comissão de trânsito da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com o investimento feito, por mais polêmica que tivesse, a obra precisava continuar pois era investimento em transporte público, mas para Adhemar Gianini, ex-secretário de Transportes na gestão de Luíza Erundina (1989-1992), isso seria desperdício de erário público pois não havia demanda suficiente para o trajeto. Para ele, a melhor solução seria demolir o que estava construído. (FSP, 02/09/2005)

No meio de outubro, em função do repasse de verbas do Fundo Municipal de Sistema de Corredores Segregados (FUNCOR) para outros projetos municipais, o projeto para retomada do Corredor Expresso Cidade Tiradentes, novo nome do VLP, foi suspenso. O Prefeito José Serra prometeu a retomada das obras dos corredores em 2006, pois, com o recebimento das verbas federais, teria condições não só reativá-las mas dar real prosseguimento a elas. Na proposta de orçamento para 2006, a Prefeitura previa gastar, somente no Corredor Expresso Tiradentes, R\$ 225.000.000,00, sendo R\$ 205.000.000,00 de recursos federais e R\$ 20.000.000,00 de renda municipal, que dependia de aprovação da Câmara dos Vereadores. (JT, 19/10/2005)

Mas em 04 de novembro de 2005 as obras foram retomadas. O projeto recebeu o nome oficial de Linha Expressa Parque Dom Pedro-Cidade Tiradentes. Sem verba do BNDES, mas com recursos municipais (R\$ 200.000.000,00) e do Ministério das Cidades (R\$ 250.000.000,00 divididos em parcelas para quitação até 2007), o Prefeito José Serra oficializou o início das obras. A previsão era que fossem concluídos até 2008 os 31,8km de extensão. O trecho entre o Parque Dom Pedro e o Sacomã (rebatizados como trecho 1 – “Tampão” – e trecho 2 – via elevada) deveriam ser entregues até o final de 2006. (FSP, 05/11/2005)

Quando da divulgação oficial, o Prefeito José Serra confessou à imprensa que chegou a pensar em demolir tudo que havia sido construído, mas acabou

mudando seu parecer e propôs que o projeto fosse “a maior obra de sua gestão”. Em campanha, chegara a classificá-lo como exemplo “magnífico” de falta de planejamento. Mas conseguir implantar um sistema de transporte capaz de atingir 1.500.000 pessoas, ligando o extremo da zona leste ao centro da cidade, deve ter pesado politicamente bastante em sua decisão.

Segundo o Prefeito José Serra, a Linha Expressa Parque Dom Pedro-Cidade Tiradentes faria parte do sistema de transporte público do município e o usuário utilizaria o bilhete único. Também estaria interligada com a linha leste-oeste da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), a trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e com o corredor metropolitano da Empresa Metropolitana de Trens Urbanos (EMTU), este último através do Terminal São Mateus.

Estavam previstos ônibus convencionais e elétricos, 47 estações para captação e desembarque de passageiros, garantia de acessibilidade para deficientes físicos e projeto paisagístico para redução de impactos na relação com a urbanidade. (JT, 05/11/2005)

Mas para o posicionamento das placas de concreto pré moldadas, que comporiam o pavimento da via elevada, seria necessário, mais uma vez, interditar totalmente parte da pista centro-bairro da Av. do Estado. A Rua das Juntas Provisórias também seria ocupada parcialmente, tal como já havia ocorrido para realização das obras no Governo Marta Suplicy. Mais uma vez a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) elaborou desvios e rotas alternativas, que foram

Figura 27 - Lançamento das placas de concreto (PMSP, 2006).

fartamente divulgadas. Toda sinalização viária foi incrementada com novas placas informando sobre os desvios e caminhos alternativos, bem como faixas informando sobre a interdição.

Em entrevista ao jornal O Estado de São Paulo, no dia que antecedeu a interdição, 20/01/2006, o Secretário Municipal de Transportes, Frederico Bussinger, declarou que se tratava de “uma população machucada, que sofre há a uma década com interdições, idas e vindas da obra. Por isso, a orientação do Prefeito é acelerar ao máximo o trabalho.” A Prefeitura distribuiu panfletos por todo o bairro do Ipiranga e junto aos cruzamentos em toda região que circunda a Av. do Estado e a Rua das Juntas Provisórias informando a sua interdição e os caminhos alternativos. Nas pistas de ambos os sentidos da Marginal do Tietê e nas principais vias de acesso a região foram fixadas faixas informativas e outras placas sobre a obra e orientando para que os condutores evitassem a região. Foi utilizado apenas o nome “Expresso Tiradentes” para identificar a obra. (ESP, 20/01/2006; ESP, 03/02/2006)

Segundo o presidente da CET, Roberto Salvador Scaringella, o melhor que os motoristas tinham a fazer era evitar a região. Um acréscimo de volume de tráfego pulverizado por diversas vias traria um impacto muito menor do que piorar congestionamentos. Nos horários de pico trafegavam pela avenida do Estado aproximadamente 2000 veículos por hora. (ESP, 20/01/2006)

Além das vias, também estavam em obra algumas das estações e os dois Terminais, Parque Dom Pedro e Sacomã, ficando o primeiro na extremidade da linha 1 (Tampão) no centro da cidade e o segundo na extremidade oposta, encerrando a via elevada da linha 2 no bairro.

Em função de sua candidatura ao cargo de Governador do Estado de São Paulo, o Prefeito José Serra renunciou e em 31 de março de 2006 e o Vice-Prefeito, Gilberto Kassab, tornou-se Prefeito de São Paulo.

1.7 Expresso Tiradentes – entram em operação os trechos 1 e 2 no governo Gilberto Kassab (2006-2008)

Figura 28 - Concretagem do pavimento na via elevada.
(Queiroz Galvão, 2006).

O ritmo das obras era frenético. Conforme as estruturas iam avançando, a população começava a acreditar que a perspectiva de inauguração dos trechos 1 e 2, entre o Parque Dom Pedro II e o Sacomã, realmente se concretizaria no início de 2007, quando completaria uma década. O

próprio Subprefeito do Ipiranga, Plínio Xavier de Mendonça Junior, empenhava sua palavra, assegurando que desta vez a obra seria concluída.

Além dos terminais, Mercado (antes denominado Terminal Dom Pedro) e Sacomã, quando da inauguração, estariam em funcionamento mais quatro estações (Metrô Pedro II, Ana Neri, Clube Atlético Ypiranga e Rua do Grito) para embarque e desembarque de passageiros. Os modelos de ônibus ainda não

Figura 29 - Terminais e estações dos trechos 1 e 2.
Elaborado pela autora.

havia sido definidos, mas a Prefeitura procurava por veículos mais leves, confortáveis e mais bonitos que os comuns. A tarifa seria a mesma aplicada a toda rede de transporte público da cidade e o sistema estaria inserido no do bilhete único. A Prefeitura estimava que fossem transportados 25.000 passageiros por dia.

Para o entorno da obra, estavam previstas melhorias urbanas tais como a manutenção e ampliação de calçadas e revitalização de ruas. (JT, 30/05/2006)

Enquanto a obra prosseguia, as más condições do tráfego na região também se intensificavam. Poluição acentuada, longas filas de veículos, muita sujeira, trechos praticamente sem iluminação pública, abordagem por ambulantes e por assaltantes. Era impossível trafegar a pé depois de escurecer.

Figura 30 - Trecho da chegada da Av. D. Pedro I x a Praça do Monumento: desvio do tráfego em função do bloqueio da Av. do Estado. (Yoshikawa, 2006).

A população esperava que tanto desgaste e insegurança trouxessem recompensa. A cada trecho onde não fossem avistados homens trabalhando, os moradores imediatamente iam se queixar na Prefeitura. A viagem para chegar ao grande ABCD (região formada pelas cidades vizinhas Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Diadema) tornara-se demasiadamente longa, cansativa e insegura, principalmente se, para fugir dos congestionamentos, os automóveis passassem a utilizar o desvio obrigatório para caminhões. Os desvios da obra eram seletivos e caminhões tinham uma única opção para se dirigir ao ABCD, que era pela área industrial através da Av. Pres.Wilson. (JT, 07/06/2006)

Em junho já estavam sendo negociadas as ações para o Trecho 3 (Av. Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Mello entre o trecho 2 e a Av. Salim Farah Maluf). Reuniões com a comunidade foram realizadas, principalmente em função das desapropriações que seriam necessárias. Em julho as pessoas já seriam comunicadas oficialmente. (JT, 21/06/2006)

Os primeiros ônibus a trafegarem nos trechos 1 e 2 não seriam novos. Ônibus híbridos, com três anos de fabricação e recém reformados, seriam utilizados. Nem todos possuíam ar condicionado e a condução ficaria sob responsabilidade exclusiva do motorista, pois este não guiaria em canaletas. Por outro lado, o sistema permitia ultrapassagens, caso acontecesse quebra de algum veículo. Mas a maior diferença entre o projeto original, apresentado pelo ex Prefeito Celso Pitta, e o de 2006 estava no custo. Em 1996, foram estimados R\$ 20.000.000,00 a R\$ 30.000.000,00 por quilômetro (corrigidos), porém, somente para os trechos 1 e 2, esse valor girava em torno de R\$ 70.000.000,00 a R\$ 80.000.000,00 por quilômetro. (FSP, 07/08/2006)

Figura 31 - Detalhe do acabamento da via elevada – carenagem amarela. (PMSP, 2006).

Em outubro, com a colocação do acabamento lateral das vias elevadas e o lançamento das passarelas de estrutura metálica, a Av. do Estado começou a ganhar vida. O amarelo dos acabamentos e das estruturas veio para mudar a cor, que até

então, era só cor de obra e de sujeira. Mudava a paisagem urbana da região.

A cor mudou o cenário e os moradores rapidamente externaram sua satisfação. Foi mantida a coloração tal qual o projeto original do Arquiteto Ruy Ohtake. Amarelo para os acabamentos e passarelas; azul, para os terminais e

estações. Segundo o arquiteto, o amarelo é indicado para mostrar leveza, contemporaneidade e a velocidade do transporte. O projeto original também previa floreiras e iluminação indireta nos baixos da via elevada. O Arquiteto José Expedito Prata, da São Paulo Transportes (SPTrans) informou ao jornal O Estado de São Paulo, de 09/10/2006, que a SPTrans tentaria fazer parcerias com empresas e comerciantes da região para que adotassem os canteiros. Completou dizendo que “A iluminação e o ajardinamento levam dignidade ao local. A nossa missão é fazer uma obra bonita, limpa e acabada que valorize os imóveis da região.” Essa era a maior expectativa dos moradores e especialistas no setor imobiliário. (ESP, 09/10/2006)

Figura 32 - Ônibus Híbrido durante teste. (Yoshikawa, 2007).

Também em outubro começaram os primeiros testes. Com as obras concentradas no acabamento dos terminais e das estações, e a pista concluída entre os Terminais Mercado e Sacomã, já era possível iniciar os testes. A previsão era de que esses testes durassem três meses. Desde a primeira semana

de outubro encontravam-se estacionados alguns ônibus no Terminal Mercado.

Experimentalmente, três tipos de veículos seriam utilizados: um a gás, um a diesel (articulado) e um híbrido. A tecnologia dos híbridos já havia sofrido algumas transformações e os motores estavam bem melhorados. O objetivo de ter veículos diferentes era observar qual apresentaria melhor

Figura 33 - Terminal Sacomã – pavimento térreo e rampa de acesso do Expresso Tiradentes (ao fundo) para o 1º andar. (Atorriani).

desempenho e menor nível de emissão de poluentes. No lugar dos passageiros seriam colocados tambores com água e seriam simuladas operações especiais para o caso de acidentes, com possíveis rotas de fuga. A Secretaria Municipal de Transportes (SMT) previa que, quando estivesse em operação, o sistema tivesse aproximadamente 250 ônibus transitando por hora e 50.000 pessoas fossem transportadas por dia. Conforme informou o Secretário, Frederico Bussinger, com a implantação do Expresso, a SPTrans teria que reorganizar as linhas de ônibus de forma a otimizar a operação do corredor, a exemplo do Terminal Sacomã. Este terminal contava com três pavimentos. Os ônibus municipais convencionais e intermunicipais fariam paradas no pavimento térreo. O Expresso Tiradentes, pelo pavimento superior. O pavimento intermediário disponibilizaria serviços para abastecimentos dos usuários, dotado de lojas e restaurantes (lanchonetes) para compras e refeições rápidas. (JT, 11/10/2006)

Em razão da não utilização de verbas em diversas áreas da Prefeitura, por ineficiência administrativa ou por entraves burocráticos, o Prefeito Gilberto Kassab definiu que essas seriam redistribuídas e aplicadas em projetos prioritários em andamento. Assim, o Expresso Tiradentes foi beneficiado, o que possibilitou melhorias viárias e o recapeamento de ruas e avenidas da região do Ipiranga.

No final de outubro, o Prefeito Gilberto Kassab autorizou o início das obras do trecho 3 do Expresso Tiradentes. Era a ligação, em via elevada, do ponto onde se cruzavam a Av. do Estado com a Rua das Juntas Provisórias, passando sobre o viaduto Grande São Paulo e chegando em nível na Av. Prof. Luiz Ignácio Anhaia Mello, junto a seu primeiro cruzamento (rua Dianópolis). (FSP, 20/10/2006)

Em janeiro de 2007 a população e a imprensa estavam voltadas para a tão esperada inauguração. Dia 25 foi a data escolhida, por ser o feriado municipal em comemoração à fundação da cidade. Mas muito havia para ser feito em tão poucos dias. Falta pintura viária, acabamentos em guaritas, plantio da vegetação ao longo dos baixos de toda parte elevada e a conclusão da estação Clube Atlético Ypiranga (CAY). Se confirmada a data de 25 de janeiro, o Expresso Tiradentes seria inaugurado sem a CAY estar funcionando. Segundo informações do Secretário

Municipal de Transportes, Frederico Bussinger, a obra da estação estaria concluída poucos dias após a inauguração. (JT, 11/01/2007)

Em 13 de janeiro, foram realizadas viagens experimentais, sem cobrança de tarifa e abertas ao público em geral. Mas o maior questionamento era dos usuários de linhas municipais, pois estes estavam preocupados com o aumento do tempo de percurso, já que teriam que desembarcar obrigatoriamente dos ônibus intermunicipais no Terminal Sacomã e prosseguiriam pelo Expresso Tiradentes até o Parque Dom Pedro II. Líderes comunitários e de associações de moradores foram recebidos na Estação Mercado, onde a SPTrans exibiu uma rápida apresentação sobre o funcionamento do sistema e sua assessoria de imprensa ficou disponível para tirar dúvidas destes. (JT, 14/01/2007)

Figura 34 - Passarela ligando o Terminal Mercado ao Terminal Parque Dom Pedro II, repleto de ônibus. (BS Eduardo, 2007).

Figura 35 - Estação Ana Neri. (Gonçalves, 2007).

Mas, poucos dias depois, o Prefeito Gilberto Kassab anunciou que a inauguração seria adiada para 08 de março. Alegou que não havia motivos para antecipação se em mais um mês todas as pendências estariam concluídas. Afinal, a obra durava 10 anos e o que um mês a mais não faria diferença.

As estações Ana Neri e CAY ainda estavam sem cobertura, sem parte dos revestimentos nos pisos e instalações elétricas e os canteiros precisavam ser

Figura 36 - Estação Clube Atlético Ypiranga (CAY) e parte da via elevada (Av. do Estado em primeiro plano e Rua das Juntas Provisórias ao fundo). (PMSP)

concluídos. As ocupações viárias (avenida do Estado e rua das Juntas Provisórias) permaneciam e, conforme declaração do Secretário Municipal de Transportes, Frederico Bussinger, não seria lógico liberar o tráfego e logo depois voltar a interditar para concluir as obras. Afirmou o Secretário que a Prefeitura optou adiar um mês, mas concluiria as obras de vez. Afinal, a SPTrans divulgava que somente esse trecho da obra que seria inaugurado, teria custado em torno de R\$ 800.000.000,00, sendo R\$ 600.000.000,00 gastos nas gestões Celso Pitta e Marta Suplicy e R\$ 220.000.000,00 nos governos de José Serra e Gilberto Kassab.

Entretanto, não estavam pendentes só as obras. Os pavimentos viários nos trechos interditados necessitavam passar por manutenção. Vários trechos da avenida do Estado e da rua das Juntas Provisórias precisavam ser recapeados e toda sinalização viária, de trânsito e identificação de logradouros, precisava ser recomposta. (JT, 17/01/2007)

A nova data para inauguração do trecho entre o Parque Dom Pedro II e o Sacomã estava marcada, 08 de março às 11:00h. E até o final do ano, o Prefeito Gilberto Kassab, esperava entregar a parte elevada do trecho 3, que iniciava como um ramal do trecho 2 e chegava em nível na avenida Prof. Luiz Ignácio Anhaia Mello, passando sobre o viaduto Grande São Paulo.

Em caráter experimental, no meio de fevereiro, o Expresso Tiradentes circulava conduzindo passageiros sem cobrança de passagem, de 2ª a 6ª feira, das 10:00 às 14:00h, captando e desembarcando passageiros dos Terminais Sacomã e

Mercado, com partidas a cada 20 minutos. A partir da última semana desse mês, passaria a funcionar das 09:00 às 16:00h, permanecendo as partidas a cada 20 minutos, mas com as estações Ana Neri e Metrô Dom Pedro em operação. As estações CAY e Rua do Grito seriam também colocadas em operação em poucos dias.

Figura 37 - Passarela Luiz Gama. (Gonçalves, 2007).

A estação Luiz Gama ainda não seria construída, mas a passarela que garantia acessibilidade à futura estação seria disponibilizada à população.

Em nota à imprensa, o Prefeito Gilberto Kassab reafirmava que a obra até Cidade Tiradentes estaria concluída até o final de seu mandato. (FSP,

23/02/2007)

Em 08 de março, os trechos 1 e 2 do Expresso Tiradentes foram inaugurados. A viagem inaugural oficial foi realizada pelo Prefeito Gilberto Kassab, assessores e secretários municipais, acompanhados de vereadores, deputados e com a presença do Governador José Serra. Tudo correu de forma muito tranquila, com presença significativa da população do bairro do Ipiranga, manifestações de apoio e protestos pouco significativos. Às mulheres foram entregues rosas vermelhas, em comemoração ao Dia Internacional da Mulher.

A população poderia utilizar por mais dois dias o Expresso Tiradentes gratuitamente, das 09:00 às 20:00h, pois a operação comercial somente iniciaria no dia 10 de março, a partir das 04:00h da manhã. Além dos terminais, as quatro estações também se encontravam em pleno funcionamento. No terminal Sacomã, o Expresso Tiradentes se integrava com 29 linhas intermunicipais. (FSP, 08/03/2007)

O primeiro dia de operação foi bastante conturbado para os usuários do Terminal Sacomã. Os passageiros, principalmente do Grande ABCD, que estavam acostumados a seguir até o centro de São Paulo, eram obrigados a descer ali para prosseguir pelo Expresso Tiradentes ou embarcar em outro veículo municipal. Dependendo de seu destino, o usuário precisava embarcar num pavimento diferente, necessitava de informações mas as placas indicativas não existiam ou eram insuficientes. Os agentes da SPTrans não conseguiam atender prontamente face ao volume de questionamentos e filas se formavam no interior do Terminal. Enquanto uns poucos elogiavam e acreditavam que as pessoas logo se acostumariam e iria funcionar, muitos outros reclamavam da demora, das longas filas e da falta de informação. Os ônibus intermunicipais e municipais que chegavam para deixar passageiros também eram obrigados a se posicionar em filas para entrada no terminal, o que acabou gerando transtornos em todo viário do entorno. (JT, 11/03/2007).

Figura 38 - Terminal Sacomã (vista frontal). (Site Ruy Ohtake).

Em tempo recorde, praticamente em dois dias, a SPTrans fez os ajustes. Reviu entradas e saídas dos ônibus do terminal, escalonou chegadas e reduziu os

intervalos entre as partidas dos veículos do Expresso Tiradentes. A sinalização foi aos poucos ajustada e, como previu o usuário otimista, as pessoas foram se identificando com o sistema e melhor se posicionando.

Logo no início da operação, o Expresso Tiradentes reduziu o tempo de viagem do Sacomã para o centro para o tempo médio de 18 minutos. O embarque era feito com supervisão de fiscais para que a quantidade de passageiros embarcados não ultrapassasse o número máximo estimado para prover uma viagem com conforto.

Mesmo com os ajustes, melhorias ainda poderiam ser implantadas para atender usuários com características peculiares à região onde o Expresso Tiradentes trafegava e os técnicos da SPTrans teriam que continuar se debruçando sobre suas pesquisas e análises. Outras estações ainda precisavam ser construídas, além das integrações previstas com sistema de trens urbanos e metrô. Era só a primeira parte a entrar em operação, após 10 anos de obras, muita política, custos sociais altíssimos e gastos de dinheiro público.

1.8 Algumas considerações

Desde que o candidato Celso Pitta lançou-se à sucessão do então Prefeito Paulo Maluf, carregou consigo a proposta do Fura-fila. Resolver o problema do transporte público em São Paulo era algo vital e propor algo como o Fura-fila, surpreendente e mágico como solução, garantiria a legenda no poder e a população se renderia aos seus encantos.

Assecla do Prefeito Paulo Maluf, o candidato Celso Pitta, além de participar do governo municipal, carregava a bandeira malufista em nome de uma sucessão, cujas ações não mediam as consequências.

Como apostado pelo candidato, a campanha lançou a proposta e a população abraçou. O candidato Celso Pitta recebeu os votos necessários para sua

eleição e assumiu a cúpula do poder executivo carregando a indicação milagrosa para o transporte público da cidade de São Paulo.

Desde o início até o final de seu mandato só fez sustentar sua promessa, a ponto de dizer que faria, mesmo a poucos meses do final de seu mandato, o que não havia conseguido realizar em mais de três anos. Qualquer cidadão que estivesse acompanhando minimamente o processo saberia que não passariam de promessas ocas.

Conforme explica a cientista política Marta Rodrigues, para se entender a importância da política e de seu desdobramento através das políticas públicas, faz-se necessário compreender o universo contemporâneo, como as sociedades veem o mundo de forma específica, se tem expectativas diferentes, quais são seus conflitos de meios e fins e de que forma adotam a solução, se pela coerção ou pela decisão coletiva.

Assim, políticas públicas são resultantes da atividade política, requerem várias ações estratégicas destinadas a implementar os objetivos desejados e, por isso, envolvem mais de uma decisão política. Uma de suas características principais é que políticas públicas constituem-se de decisões e ações que estão revestidas da autoridade soberana do poder público. (Rodrigues, p. 14)

Quanto ao governo de Celso Pitta, a autoridade foi plenamente utilizada, mas o compromisso com sua proposta, e principalmente com a população, não foi honrado.

Mesmo não tendo o apoio de especialistas na área de transportes, fez valer o poder que lhe havia sido concedido. A autoridade soberana se fez poder mas os atos, revestidos de descumprimento, acabaram por criar mais conflitos e mudar a ação coletiva. O Prefeito Celso Pitta não conseguiu eleger seu mentor, o candidato Paulo Maluf.

A Prefeita Marta Suplicy assumiu a cadeira máxima do Executivo municipal como esperança de fazer uma cidade melhor. Em sua campanha, a candidata expunha seu objetivo de melhorar o transporte público:

Entre as medidas do nosso Programa de Governo, está a construção de corredores de ônibus, com diversos graus de segregação viária: desde faixas exclusivas reversíveis, operadas apenas nos horários de pico, até estruturas mais pesadas, onde a demanda e o volume de tráfego exigirem. (Revista EDUSP, p. 90)

A agenda de governo de Marta Suplicy esteve voltada basicamente a três de suas propostas de campanha: aos Centros de Estudos Unificados (CEU), aos corredores de ônibus e à sua tarifação eletrônica. O Veículo Leve sobre Pneus, o VLP como era referido o Fura-fila no início desta gestão, consumia erário público, fazia parte de seus objetivos, mas não era seu foco. Mas como a Prefeita Marta não poderia desdizer o que ela mesma havia criticado em campanha – “em meu governo obras não ficam pela metade”, teve que dar continuidade. Entretanto, no último ano de governo, cessa a obra inacabada, pois já sabia que não conseguiria concluir, e volta-se exclusivamente a seus objetivos principais de governo, colocando de lado um problema reincidente, cuja população não mais aturava: o descaso e a falta de postura política para dar um fim à obra do Paulistão, nome adotado nessa gestão para o rebatizado Fura-fila.

Tardiamente resolveu retomar e acabou repetindo as ações de seu antecessor. É verdade que outras áreas, como saúde e habitação ficaram pouco atendidas, mas a área de transportes, tirando a questão do VLP, foi beneficiada como nunca se vira na cidade. Mesmo com propostas eleitorais muito próximas a seu principal adversário, a Prefeita Marta Suplicy não conseguiu sua reeleição e abriu espaço para que o Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB) assumisse pela primeira vez o cargo máximo da Prefeitura de São Paulo.

O Prefeito José Serra assumia a Prefeitura com a missão de manter os CEU que demandavam manutenção custosa, bilhete único cuja baixa tarifa não cobria nem os gastos do sistema e de decidir como trabalhar o VLP.

Tanto dinheiro já havia sido gasto na obra e, depois de duas gestões, o VLP não havia fornecido nada mais do que frustração e desgaste à população. A própria localização já fazia dele uma obra desacreditada.

Para justificar a continuidade era necessário ampliar sua abrangência. Chegar até Cidade Tiradentes seria oferecer transporte rápido a quem tem severos problemas de deslocamento. Isto porque Cidade Tiradentes é um bairro dormitório e a geografia da região e sua localização não propiciam a mobilidade devido ao gargalo no qual se transforma o único ponto que permite a entrada e saída das pessoas do bairro. Os moradores sofrem para sair de manhã e o transporte público é insuficiente. À tarde, no retorno do trabalho, a situação não é diferente.

Com o destino em Cidade Tiradentes, o projeto mais uma vez se estendia e a população ansiava em saber como isto se encerraria, pois se em oito anos não havia sido concluído apenas o primeiro trecho, como concluir outros tantos trechos em apenas quatro anos.

As ações políticas assumiram a necessidade de alcançar o propósito e, ao menos, o primeiro trecho foi concluído na gestão de Gilberto Kassab, com uma concepção bastante diferente da original, principalmente com relação à matriz veicular.

Uma obra nessas dimensões não se faria numa única gestão nem se houvesse muita vontade política. E o que se observou é que, durante todo o tempo, havia mira com fins eleitoreiros, algumas vezes mais em outras menos, mas sempre envolvidas pelo poder imperante, desfocado da visão de sociedade. A questão técnica ficou sempre à mercê da política, até para a decisão do local onde seriam iniciadas as obras. Não foi considerada a prioridade em função de linhas mais carregadas e nem mesmo a integração do transporte com outros setores, inclusive o uso do solo.

A visão de quem decide políticas públicas muitas vezes é limitada pela falta de informação e pela carência de senso coletivo, cívico e democrático. A população elege seu representante mas não tem como agir diretamente sobre a ação do governo, que se dá pelas políticas públicas. Assim, o que o governo faz, está centrado na mão de quem decide. Segundo Rodrigues (2010, p. 52), a atividade (ação) política produz decisões políticas que se constituem de uma

escolha entre alternativas, conforme as preferências dos atores, para atingir objetivos, adequando fins aos meios disponíveis.

As ações que nortearam o Fura-fila criaram um gigante de expectativas incomensuráveis pela carência de transporte público. O prosseguimento do Paulistão, se fez mais calcado no continuísmo institucional do que no papel distributivo da sociedade. O Expresso Tiradentes veio apenas para dar fim, numa região fragilizada, desacreditada das gestões públicas.

Se a política é o meio pelo qual o Estado e a sociedade se relacionam e o papel do governante é promover justiça social e melhorar a qualidade da democracia, estes mais de dez anos de história não poderão servir como um exemplo do Estado cumprindo seu papel com excelência.

2.1 A conquista do planalto e o comércio para reabastecimento

A vila de São Paulo, fundada no século XVI pelos jesuítas, até o século XIX era apenas uma cidade de taipa, sem importância econômica para o Brasil colônia. A escarpa da Serra do Mar formava uma muralha envolvida pela mata atlântica, inibia o acesso ao planalto e somente aventureiros desbravadores por ela passavam em busca de novas terras. Segundo Barro (1979, p. 25), é sabido que, no afã de povoar as terras do planalto, nada se indagava do passado, “contanto que não fosse ladrão”.

Como a Vila de São Paulo era basicamente o primeiro ponto habitado após ser vencida a serra, antes deste somente o pequeno povoado de São Bernardo, os forasteiros iam buscar nessa terra a reposição para suas reservas. E um dos pontos dessa passagem era uma região chamada Ipiranga.

O nome Ypiranga, dado ao riacho que se tornou célebre e passou a ser chamado de rio após D. Pedro I proclamar a Independência do Brasil, deriva-se do dialeto tupi-guarani dos índios Guaianazes que habitavam a região quando da chegada dos portugueses.

Figura 39 - Várzea do Tamanduateí. Foto de Militão Augusto de Azevedo, 1862. Interessante notar os diferentes usos do rio feitos pelos moradores, usos esses denunciados pela presença de lavadeiras e tropeiros.

O Rio Ipiranga é um afluente do Rio Tamanduateí⁴, e inspirou os primeiros paulistanos na escolha do nome para a vastidão de terra situada a sudeste do núcleo de São Paulo (PMSP, SUB IP).

Segundo o caderno especial da folha do jornal Folha de São Paulo intitulado DNA Paulistano (10/08/2008), os primórdios da zona sul, no entanto, são bem anteriores. O Brasil ainda usava fraldas quando a comunidade do Ipiranga se formou. A primeira menção sobre o bairro é de uma carta de Anchieta, de 1579, que cita uma igreja construída na região por Domingos Luiz.

Domingos Luiz, conhecido como Carvoeiro, era proprietário de fazendas em São Paulo e tinha escravos em número aprazível. Casado com uma mameluca descendente de João Ramalho, Ana Camacho, igualmente católica e distinta senhora paulistana, construíram uma Capela em louvor a Nossa Senhora da Luz na região do Ipiranga. Mas, quando se mudaram para Guaré (região hoje conhecida por bairro da Luz), levaram consigo a capela, e a locaram no mesmo ponto onde se encontra até hoje (Barro, p. 25; Toledo, p. 127).

No século XVI, a alimentação era baseada em “comida de índio”, devido ao cultivo intensificado de milho e mandioca. Quando das bandeiras, os integrantes levavam a “farinha de guerra”, mandioca cozida que era guardada no bornéu, para o sertão, pois esta podia durar por muito tempo. O Ipiranga foi um desses pontos dos caminhos traçados pelas tropas para reabastecimento de seus suprimentos, e com isso, em complemento ao milho e à mandioca, rapidamente, foram implantadas criações de gado na região (Toledo, p. 171).

O português, dono das terras onde o bairro nasceu, é considerado a primeira pessoa de passado honesto a vir povoar São Paulo. Já a fama de Antônio Proença, um dos primeiros moradores do Ipiranga, não era lá muito imaculada. Veio fugido de Portugal acusado de raptar uma freira. (FSP, 10/08/2008)

Antonio Proença foi um grande criador de gado. Além do abastecimento da região, o gado de Proença também supria as províncias litorâneas, mesmo com a precariedade para este descer a serra (Toledo, p. 171).

⁴ O rio Tamanduateí é um dos mais importantes rios que banha a irrigada cidade de São Paulo. Ele nasce na Serra do Mar e deságua no rio Tietê, sendo literalmente um divisor de águas entre o centro e a zona leste da cidade. No centro se deu a fundação da vila de Piratininga e o enriquecimento da cidade; a zona leste ficou subjugada às enchentes e à periferia.

A importância do trânsito entre São Paulo e Santos nos desígnios políticos e econômicos da Coroa fica patente em vários atos que transbordam o costumeiro. (...) Durante o século XVII, estratifica-se o trilho que atravessando toda a parte centro-leste da vila, depois província e por último capital levou a pé, a cavalo, em carruagens e hoje de carro até o Caminho do Mar ou Via Anchieta. (Barro, p. 28)

Com o cultivo do café nas cidades do interior do estado de São Paulo e, por consequência, a necessidade do escoamento da produção para exportação através do porto de Santos, as ferrovias começaram a ser construídas, expandindo-se para o lado sudeste da cidade, passando pelo bairro do Ipiranga a caminho da Serra do Mar. Com a ferrovia, houve *um incremento de atividade e consequente demanda de melhoramentos*. (Toledo, p. 373). João Teodoro, presidente da província de São Paulo, em meados do século XIX *pretendia que essa via se tornasse o caminho natural do sítio histórico da Independência Eram ruas largas e retas, ou quase retas* (...). (Toledo, p. 374)

Devido à difícil situação política e às revoltas populares em São Paulo, o Príncipe Dom Pedro I veio à capital da Capitania para tentar acabar com as rebeliões contra a Coroa. Após sutis negociações, foi a Santos para contornar outras insurreições e em seu retorno é surpreendido por cartas de sua esposa, a Imperatriz Leopoldina, seu conselheiro José Bonifácio e de seu pai, o rei D. João VI, que o levaram à proclamação da independência do Brasil em 07 de setembro de 1822.

Conforme publicado no caderno especial da folha do jornal Folha de São Paulo intitulado DNA Paulistano (10/08/2008), a oficialização do Ipiranga coincidiu com a independência do país, proclamada em 1822 às margens do rio de mesmo nome.

Em 26 de fevereiro de 1823, José Bonifácio autorizou a construção de um marco no local onde Dom Pedro I dera o Grito da Independência, mas somente em 1883 foi erguido um monumento, mais de cinquenta anos após o ato, para perpetuar a independência.

Segundo Toledo (2003, p. 470), o projeto era de um italiano radicado no Rio de Janeiro, Tomaso Gaudenzio Bezzi, escolhido, ou melhor, imposto pelo próprio imperador Dom Pedro II, (...) e por outro italiano, Luigi Pucci, que por volta daqueles mesmos anos, projetou a Santa Casa.

A construção, que deveria ser destinada à educação e à cultura, somente teve sua construção iniciada em 1885. Em 1890 o governo paralisou as obras até 1984 sem definir o destino da construção (se museu ou escola). Em 07 de setembro de 1895 é inaugurado como museu. A área frontal só foi ajardinada em 1907.

Figura 40 - Museu Paulista. (MP, USP)

O Museu Paulista foi inaugurado em 7 de setembro de 1895 como museu de História Natural e marco representativo da Independência, da História do Brasil e Paulista. Seu primeiro núcleo de acervo foi a coleção do Coronel Joaquim Sertório, que constituía um museu particular em São Paulo. No período do Centenário da Independência, em 1922, foi reforçado o caráter histórico da instituição. Formaram-se novos acervos, com destaque para a História de São Paulo. Realizou-se a decoração interna do edifício, com pinturas e esculturas apresentando a História do Brasil no Saguão, Escadaria e Salão Nobre. (...) Ao longo do tempo, houve uma série de transferências de acervos para diferentes instituições. A última delas foi em 1989, para o Museu de Arqueologia e Etnologia da USP. A partir daí, o Museu Paulista vem ampliando substancialmente seus acervos referentes ao período de 1850 a 1950 em São Paulo. (MP, USP)

Em continuação à urbanização na região do Museu, a Av. Dom Pedro I, em 1922, foi arborizada em toda sua extensão, desde a Avenida do Estado até a Praça do Monumento, num total de um quilômetro e meio de comprimento.

Diferentemente de outros bairros, o Ipiranga tem características diferenciadas em função de sua formação peculiar. Desde o século XVII é cortado por ferrovias para o escoamento de mercadorias para o porto de Santos. Outrossim, propiciava no período de cheias, devido aos diversos rios que cortam a cidade, uma travessia seca aos viajantes que se destinavam à região da Serra do Mar, através da via conhecida hoje como rua Bom Pastor.

No que se refere ao controle das terras, muitas famílias se formaram a partir dos descendentes de Antonio de Proença, e havia disputa entre essas e outras para o controle da região.

Apesar de grandes rombos que significam para a história a perda de testamentos e posses de terras, mesmo assim é respeitável o número de proprietários do Ipiranga. (...) Mesmo esquecendo que seu número poderia dobrar ou triplicar se nossos documentos não sofressem extinção de modo tão criminoso, mesmo assim, o dono de imensas terras a partir de 1600 foi exceção, isto se realmente existiu algum. (Barro, p. 29, 53)

Devido a sua posição geográfica, desde seus primeiros habitantes brancos, o Ipiranga caracterizou-se por ser área de passagem dos viajantes oriundos de outras regiões, principalmente de municípios vizinhos e cidades do litoral, com destino ao centro da cidade. Em diversos relatos documentados de viajantes oriundos do caminho do Mar, constantemente, eram mencionadas a escassez de pessoas e, na chegada a São Paulo, somente vistas ao longe as torres das igrejas e as edificações mais altas.

Para compensar a rudeza da terra e amenizar as dificuldades do tropeiro ou viajante, tantos dos que partiam para Santos, como dos que chegavam a São Paulo, prosperou o comércio de beira de estrada com pousadas e vendinhas, uma das quais participou do próprio ato da Independência e ficou registrada no quadro de Pedro Américo. (Barro, p. 55)

A população era precária, vivia da agricultura de subsistência e negociava a posse da terra através de permutas. A primeira intervenção municipal se deu em 1877, quando, numa apropriação questionável, o governo dividiu em lotes parte considerável do bairro e, após aclamações populares, estes foram vendidos em leilão público. (Barro, p.56) Mas os proprietários não valorizavam seus lotes, mantendo-os como ranchos com cultivo pouco expressivo.

Quando da construção da São Paulo Railway (1859-1867), foram seguidos a risca os critérios de sua conveniência: caminhos secos, baratos e retos, de São Paulo até a cidade de Cubatão, aos pés da Serra do Mar. A falta de importância dada à região fez com que nem mesmo os trabalhadores da ferrovia se fixassem nela. O mesmo aconteceu com os trabalhadores que executaram seus ofícios para construção do Museu Paulista, que pousavam em casebres junto ao Museu durante a semana, mas procuravam o centro de São Paulo ou São Bernardo para moradia. Segundo Barro (1979, p. 61), nada fácil de explicar essa migração pendular se lembrarmos que o preço do metro quadrado no local era dos mais baratos de toda a capital.

Conforme apontado por Barro (1979, p. 61), no findar do século (XIX)⁵, parte considerável do bairro pertencia a Vicente de Azevedo⁶, e apesar das antigas chácaras já obedecerem basicamente esse traçado, a malha viária perfeitamente ortogonal, existente até os dias de hoje, é creditada a ele. Vicente de Azevedo contratou um engenheiro italiano, Eduardo Loschi, para desenvolver o plano de urbanização.

Naquele momento a população continuava tão insignificante que, nem mesmo igreja ou capela tinha. Se não perdermos de vista a espécie de homens que participava tanto da ocupação do bairro, imigrantes italianos, chacareiros portugueses e mamelucos prestadores de serviços, fácil é entender a importância da igreja. Ela não se fazendo presente, significa claramente que o núcleo, sob o ponto de vista demográfico, era insignificante. (Barro, p. 61)

Na Planta da Cidade de São Paulo, levantada pela Divisão Cadastral da Diretoria de obras e Viação da Prefeitura Municipal em 1916, é fácil identificar a região do Ipiranga pelo traçado das vias em ângulos retos. Os logradouros dessa região estão identificados com as mesmas denominações que permanecem até hoje. Segundo registros históricos, essa distribuição ortogonal foi seguida rigorosamente pelas chácaras e indústrias que se instalaram na região até 1920.

⁵ Nota da aluna.

⁶ Vicente de Azevedo era Bacharel em Direito, foi nomeado por carta imperial presidente de várias províncias, vereador e vice prefeito de São Paulo.

Figura 41 - Planta da cidade de São Paulo de 1916 (PMSP)

Como descreve Barro (1979, p. 62), a década de vinte fixa no bairro os primeiros contingentes humanos. Começa um progressivo e harmonioso crescer de fábricas, comércio e habitações.

A região da Avenida Dom Pedro I, que segue em linha reta como uma continuação dos jardins do Museu Paulista, era considerada a parte mais nobre do bairro.

As ruas Bom Pastor (via de passagem seca) e a rua Silva Bueno (comércio) tinham lotes com preços mais acessíveis. As áreas junto às baixadas do Tamanduateí tinham valores ínfimos.

Enquanto outros bairros próximos ao centro encontravam-se estagnados devido ao estrangulamento pela ocupação irregular, o Ipiranga continuava a crescer, tanto pela instalação de novas indústrias como pela intensificação demográfica de moradores.

Para movimentar as indústrias, linhas de bonde foram implantadas e grandes contingentes de trabalhadores se dirigiam ao Ipiranga todas as manhãs.

Com a aproximação das festas do Centenário da Independência, através da especulação imobiliária, foi cogitada a transformação da avenida D. Pedro I tal como ocorreu na avenida Paulista, por obra de seu idealizador Joaquim Eugênio de Lima. Mas a avenida Dom Pedro I não tinha uma cabeça pensante à frente, como havia para a Avenida Paulista, e tudo não passou de mera tentativa.

A terra que outrora não se mantivera pela agricultura passou a ser a principal provedora de matéria prima da indústria da construção na região, fornecendo areia e cascalho.

O aumento demográfico se deu de forma tão desordenada quanto à ocupação fabril e em 1934 a população do bairro havia aumentado mais de 200% daquela medida pelo censo de 1920.

Essa ocupação ocorreu inicialmente no trecho entre as ruas Bom Pastor e Silva Bueno, cuja circulação se dava no sentido do centro para o bairro, ou seja, como saída para Santos.

Figura 42 - Sistema viário do bairro do Ipiranga (atual). Em vermelho destacada a área dos casarões, em amarelo a da classe média e em azul a área onde ocorrem as enchentes. Elaborado pela autora para ilustração do texto a partir de mapa base extraído do Google Earth.

A proposta era para a avenida D. Pedro I, mas foi a rua Bom Pastor, nas duas quadras que ladeiam o Museu, quem foi ocupada por casarões, tal como ocorreu na avenida Paulista.

Em 1950 a população já aumentara mais 50%, e a partir daí ocorreu a explosão da ocupação massificada tanto por indústrias quanto por moradias.

A infraestrutura urbana, luz, água e esgoto, entretanto, não sofreu investimento, mas mesmo assim todos os lotes foram definitivamente ocupados.

Numa mesma rua podiam ser encontrados os donos das fábricas, gerentes e operários sem qualificação, residindo distantes apenas algumas quadras uns dos outros.

As partes altas da Silva Bueno até Bom Pastor, com as respectivas transversais, continuam a ser ocupadas pela classe A, nas pouquíssimas residências que ainda não foram absorvidas por alguma forma de comércio. (...)

Nas partes imediatamente ligadas a estas ruas, portanto no início das baixadas, mas ainda resguardadas das águas, casas que datam dos anos 30 e 40 e poucos edifícios altos com acomodações e conforto menores, servem à classe média. (...)

Os quarteirões seguintes serão ocupados pelos subalternos dos primeiros, como chefes de escritórios, mestres e operários especializados, chefes de produção etc. Com eles mesclaram os donos das lojas de armarinhos, panificadoras, armazéns, bares e farmácias. As casas apresentarão uma arquitetura puramente utilitária descaracterizada como estilo, mas com certo conforto interno. O andar térreo será ocupado pelo estabelecimento comercial, morando o dono no primeiro andar, estando, portanto, umbilicalmente preso ao local de trabalho. Havendo outro pavimento, fatalmente algum parente próximo ou distante será o locatário. Excepcionalmente seu fito será o aluguel. (Barro, p. 64 e 65)

As partes mais baixas do bairro, próximas ao rio, foram ocupadas por casas precárias e barracões pertencentes ao proletariado, concretizando a favelização dessas regiões. Até os dias atuais, as ruas Silva Bueno (praticamente em toda sua extensão) e Bom Pastor (em boa parte) concentram o comércio mais intenso do bairro do Ipiranga e são caracterizadas por serem vias de passagem na ligação do bairro com o centro da cidade.

2.2 A localização estratégica

A São Paulo metrópole policêntrica foi subdivida administrativamente em trinta e uma Subprefeituras pelo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002 (PMSP, 13/09/2002)

Com uma área de 37,5 km², a Subprefeitura do Ipiranga, geograficamente, ao Norte, faz limite com o Distrito Administrativo do Cambuci, pertencente à Subprefeitura da Sé, e com o Distrito Administrativo da Mooca, pertencente à Subprefeitura de mesmo nome.

Ao Sul, a Subprefeitura do Ipiranga faz divisa com o município de São Bernardo do Campo.

O distrito de Vila Prudente, pertencente à Subprefeitura de mesmo nome, e o município de São Caetano do Sul são seus limites a Leste.

Os distritos Vila Mariana e Saúde, pertencentes à Subprefeitura de Vila Mariana, e a Subprefeitura Jabaquara, que não é subdividida em distritos, são os limites a Oeste.

A Subprefeitura do Ipiranga é subdividida em três distritos administrativos: Ipiranga, Cursino e Sacomã. Sua população residente é de aproximadamente 430.000 habitantes, sendo 97.620 no Ipiranga, 96.744 no Cursino e 232.360 habitantes no Sacomã. Dista perto de quatro quilômetros da região central do município. (Santos, p. 139). (DNA PAULISTANO, 2008, p. 55, 68, 77)

As atividades de comércio e serviços são as mais expressivas na área da Subprefeitura do Ipiranga, juntas somando 89% dos estabelecimentos registrados na região. O setor de Serviços é quem mais emprega, sendo responsável por 44% do total de empregos registrados; o Comércio responde por 18% dos empregados, ficando como o terceiro maior empregador. O segundo responsável é a Indústria, que registra 32% do total de empregos na área dessa Subprefeitura.

Figura 43 - O município de São Paulo subdividido em zonas cardeais. Em destaque a Subprefeitura Ipiranga, seus três distritos (Ipiranga, Cursino e Sacomã), a identificação de seus limites e distritos vizinhos. Elaborado pela autora a partir de mapa base (DNA Paulistano, 2009)

Uma parte bastante evidente e concentrada do comércio e de serviços está localizada na rua Silva Bueno, de tal forma que esta é considerada a principal rua de comércio da Subprefeitura do Ipiranga. Além de abrigar o comércio mais forte, esta via conta com a passagem de transporte público sobre pneus (ônibus) e é atualmente atendida pela Estação Metrô Sacomã interligada ao Terminal Sacomã do Expresso Tiradentes.

Figura 44 - Rodovias e municípios da grande São Paulo. Destacado com contorno vermelho o centro expandido da cidade de São Paulo, onde se concentra o maior número de viagens diárias realizadas no município. (site Map Link)

A Av. do Estado, importante corredor utilizado para o escoamento de boa parte do tráfego que se destina ao litoral, atravessa o bairro do Ipiranga. Esta avenida, que coleta o tráfego oriundo da Marginal Tietê, encontra-se lindeira à zona cerealista e ao Mercado Municipal.

2.3 Rua Silva Bueno: do comércio de garagem às grandes redes de varejo

A exemplo de outras ruas do Ipiranga, a Silva Bueno traz seu nome em homenagem a um marco da Independência do Brasil. Antonio Manuel da Silva Bueno⁷, o Silva Bueno, foi um dos sete deputados constituintes que, menos de um mês após a independência, se recusaram a jurar a Constituição Política da Monarquia Portuguesa. Eles embarcaram com destino a Falmouth, na Inglaterra, e divulgaram declarações a favor da independência brasileira. (IPIRANGA NEWS)

A rua Silva Bueno, situada no coração da parte mais antiga e tradicional do bairro do Ipiranga, tem início na rua Leais Paulistanos e termina na rua Bom Pastor, de frente para o Terminal Sacomã do Expresso Tiradentes.

⁷ O brilhante deputado era santista. Se a avenida D. Pedro I é a entrada do Ipiranga, a grande maioria dos moradores da região considera que a via que representa a força comercial do bairro é a Silva Bueno. Seu nome homenageia um dos brasileiros que lutaram pela independência da nação, dentro da casa de leis de Portugal e defenderam essa causa em toda a Europa. Trata-se de Antonio Manuel da Silva Bueno, nascido em Santos, em 1790. Dotado de notável talento, ocupou vários cargos políticos no começo do século XIX e, em 1821, como suplente eleito, tomou assento nas Côrtes portuguesas representando São Paulo. Não desejando assinar a Constituição ali votada, por achar contrária aos interesses de seu País, viu-se obrigado a emigrar para a Inglaterra com outros deputados brasileiros. Assinou, na cidade de Falmouth, uma célebre declaração que é considerada um dos atos importantes no processo de libertação do país. Um mês após a Independência do Brasil, mais precisamente no dia 5 de outubro de 1822, em Lisboa, os deputados constituintes pelo Reino do Brasil, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva, Antônio Manuel da Silva Bueno, Diogo Antônio Feijó, José Ricardo da Costa Aguiar de Andrada (representantes de São Paulo), Francisco Agostinho Gomes (BA), Cipriano José Barata de Almeida (BA), e José Lino Coutinho (BA) que, por não aceitarem o que fora decidido pela maioria lusitana, não juraram a Constituição Política da Monarquia Portuguesa, embarcaram com destino a Falmouth, porto inglês do condado de Cornwall. No dia posterior, a imprensa lusitana divulga o fato e cobre-os de injúrias. Na sessão das Cortes Portuguesas do dia 12, é lido ofício do ministro da Justiça, remetendo uma “parte” do intendente-geral da polícia de Lisboa que diz “terem-se evadido, sem passaportes, no paquete inglês Malborough-capitão Bull, sete deputados pelo Brasil e as informações, a que a este respeito procedera”. Foi motivo de grande repercussão no plenário das Cortes e na cidade. Silva Bueno voltou ao Brasil, recolheu-se à vida privada e morreu em Campinas em 3 de setembro de 1838 (IPIRANGA NEWS)

Figura 46 - Início da rua Silva Bueno junto à rua Leais Paulistanos. Foto da autora, 2012.

A via possui aclives e declives tão suaves ao longo de sua extensão que podem ser passados despercebidos. É arborizada no trecho onde o comércio não é tão forte, sendo que este se encontra presente em todos os trechos.

Figura 47 - Trecho após o cruzamento com a rua Oliveira Alves. Os tradicionais prédios baixos e comércio no térreo. Esta característica se mantém ao longo de toda via, que possui poucos prédios altos.
Foto da autora, 2012.

Figura 48 - A rua Silva Bueno, no bairro do Ipiranga, destacada em amarelo, com suas 22 quadras e 21 travessas. O contorno vermelho destaca o trecho considerado como o Centro Comercial do Ipiranga. Elaborado pela autora a partir de mapa base extraído do Google Earth.

Desde o início até a rua Comte. Taylor tem sentido único de circulação, do centro para o bairro, e passa a ter duplo sentido nas duas últimas quadras. É fartamente ocupada por comércio dos mais variados portes e especialidades, algumas pequenas indústrias e residências.

Figura 49 - Início da área considerada com o comércio mais forte da via: a partir do cruzamento com a rua 2 de julho. Foto da autora, 2012.

Figura 50 - Trecho final. Ao fundo, com acabamento em azul, o Terminal Sacomã do Expresso Tiradentes (Rua Bom Pastor). Foto da autora, 2012.

Mantêm basicamente a largura de 11,50m ao longo de seus 2.800m de extensão. É cortada por 21 vias, que formam suas 22 quadras.

Apesar de ser essencialmente comercial em toda sua extensão, somente o trecho entre a rua 2 de julho e a rua Greenfeld é considerado como o centro comercial do Ipiranga (Corradini Neto, E.; Ferreira, E. W. L.; Mendes, G. T.) Nesse trecho, além de lojas tradicionais do bairro e do Mercado Municipal do Ipiranga, instalaram-se lojas de rede, tais como as Casas Pernambucanas, Casas Bahia, Lojas Marabraz entre outras. Também conta com farmácias de grandes redes e agências bancárias das mais diversas bandeiras.

2.4 O bairro a partir do comércio ou o comércio a partir do bairro?

Teoricamente, a concentração de pessoas num determinado local faz com que naturalmente estas interajam, sejam colaborativas e façam trocas (Rolnik, 2004).

O que o indivíduo produzir e for necessário para seu sustento, será por ele consumido. Se ele produz além de sua necessidade, haverá a possibilidade trocar o excedente. A concentração de pessoas num espaço para fazer trocas cria o mercado.

Segundo Varzea, com a extração de materiais destinados às trocas, os mercados ou ficavam em pontos de fronteira das cidades, próximos às vias de passagem, ou ficavam na estrada, no meio do caminho entre dois pontos produtores dessas mercadorias. Os mercados dos centros das cidades eram ocupados por agricultores e artesãos, onde se formavam as praças de mercado.

Como explica Vargas (2001, p. 220), esse espaço de mercado tem como característica básica uma área central de circulação e encontros, (...) onde as atividades sociais, de toda ordem, acontecem.

Com o comércio do bairro do Ipiranga não foi diferente. Com a ocupação do bairro pelas fábricas no início da década de 1900, o comércio destinado ao

abastecimento de viajantes foi dando lugar a um comércio de abastecimento tanto de trabalhadores quanto dos novos moradores. A região começou a ser chamada de “Fábrica” e até os bondes divulgavam o refrão sobre esta ser o maior parque industrial da América Latina.

Segundo Barro (1979, p. 114) a conduta desregrada da Prefeitura nestes anos foi patente. A indústria, seja qual for o seu ramo, instalara-se indiscriminadamente. Laminações, serrarias, cotonifícios, com suas fornalhas e chaminés poluidoras, ladeavam fábricas de alimentícios e farmacêuticos.

Se as condições do solo do Ipiranga eram ingratas à agricultura, tijolos e telhas passaram a ser a produção local. Só então o solo ipiranguista se mostraria generoso. Findaria o acabrunhado capítulo terra e começava o capítulo argila. (Barro, p. 103)

A rua Silva Bueno, que já abrigava pequenos comércios, atraiu novos estabelecimentos, principalmente junto a pontos finais de bondes, como o que foi locado junto ao cruzamento com a rua Lord Cockrane. Próximo a esse ponto se instalou uma padaria, uma pastelaria e uma quitanda que se tornaram marcantes à época. Este comércio de primeira necessidade ficava a meio caminho entre o retorno do trabalho e as residências. Com a concentração demográfica se consolidando no bairro, o comércio foi cada vez mais se diversificando, pois começava a ter mercado para outros tipos de compras, como aquelas de uso não cotidiano, por impulso e de conveniência. (VARGAS, 2001). Além de padarias, pastelarias e quitandas, a rua Silva Bueno foi ocupada por diversas lojas de móveis, muitas lojas de tecidos, colchoaria, barbearias, farmácia, açougue, papelaria, casa de ferragens, alfaiatarias, lojas de calçados, três cinemas e diversos bares com bilhares.

O comércio era forte e atraente. A transferência do Mercado Municipal, em 1949, para o terreno na esquina com a rua Gonçalves Ledo, veio fortalecer esta situação de centro comercial da rua Silva Bueno. O Mercado Municipal José Gomes de Moraes Neto⁸ fora fundado em 1940 na rua Bom Pastor e o crescimento da demanda tornara o prédio muito pequeno.

⁸ José Gomes de Moraes Neto foi médico sanitarista e vereador na cidade de São Paulo.

Na Silva Bueno instalou-se onde antes havia uma garagem de ônibus, na esquina com a rua Gonçalves Ledo. Rapidamente o mercado foi preenchido por antigos e novos ocupantes. Dentre os novos, muitos comerciantes já instalados que transferiram seu comércio de rua para o interior do mercado.

Os proprietários dos estabelecimentos eram, em sua maioria, imigrantes italianos, portugueses, judeus e sírios, e seus descendentes. O comércio era essencialmente familiar, tanto das lojas de rua quanto dos boxes do Mercado Municipal, passando de pai para filho. O início dos anos de 1960 marcou o fim da expansão indiscriminada das fábricas e a consolidação do comércio.

Segundo Barro (1979, p. 85), na Silva Bueno, porém o comércio funciona em antigas moradias de um ou no máximo dois andares, onde o térreo é usado como padaria, venda ou loja. Tudo leva a crer que um dia o dono da casa também foi o dono do estabelecimento.

A primeira loja de rede a se instalar foi a Casas Pernambucanas, em 1953, a maior rede de lojas de tecidos das décadas de 1960 e 1970 no Brasil.

Mas, com o passar dos anos, os comerciantes bem estruturados trataram de encaminhar os filhos para as universidades. Formados e atuantes como profissionais liberais, esses filhos de comerciantes deixaram de dar sequência ao comércio e, com a morte dos velhos comerciantes, os estabelecimentos que não foram assumidos por seus herdeiros, acabaram fechando ou dando lugar a uns poucos novos comércios.

Com o final dos bondes no início da década de 1960 até meados da década de 1980 o comércio seguiu regular e sem investimentos significativos. Cabe destacar que a infraestrutura urbana, referente à luz, água e esgoto, conquistada pelas fábricas foi repassada às moradias.

Certas ruas, em poucos anos, modificaram substancialmente seu panorama. A Silva Bueno, que iniciou a fixação do homem no bairro, tem hoje uma população insignificante, se tomarmos em conta seus três quilômetros. Ainda ficou uma fundição, ao lado de indústrias bem menores. Mas, para compensar, o comércio está representado, pelo menos, por vinte bancos, lojas requintadas ou de pouco empenho, bares, restaurantes, casas de discos e toda sorte de acessórios. Funcionam em antigas moradias readaptadas, com um ou no máximo dois andares, onde o térreo é usado na função comercial.

Os prédios mais recentes excepcionalmente excedem cinco andares. No térreo funcionam as lojas mais sofisticadas ou bancos. A rua é também um barômetro da época em que vivemos, com antigos tabus, hoje em completa desmoralização. O cinema, que por largos anos foi a única fonte de diversão do ipiranguista, tem hoje, a frente do Cine Anchieta encoberta por uma loja de vestidos. O cine Samarone das matinées barulhentas e soirées concorridas, desde 1960 transformou-se em "forró". (Barro, p. 116)

A cidade passou a estruturar sua rede transportes, a partir do final da década de 1960, com a construção da linha Norte Sul do Metrô e prosseguiu com sua expansão. O projeto inicial (Fig. 5) previa a construção de uma linha que passaria por dentro do bairro do Ipiranga, alinhada à Rua Agostinho Gomes, mas as obras do Metrô a esta época estavam muito distantes do Ipiranga.

As únicas grandes lojas que se instalaram na rua Silva Bueno nesse período foram as Casas Bahia, comércio de eletrodomésticos e móveis, em 1986, e as Lojas Marabraz, comércio de móveis, em 1990. O comércio ambulante também começou a crescer e se consolidar, concentrando-se no trecho de comércio mais forte, aproveitando-se do maior fluxo de pedestres.

Com o anúncio das obras do Fura-fila em 1997, a opinião dos lojistas se dividiu. Parte destes acreditava que a linha proposta faria uma ligação direta com o centro da cidade, e, conseqüentemente, com a Rua 25 de março, e o comércio, que já não ia tão bem, teria seu fim próximo. Outros, mais otimistas, apostavam no incremento dos transportes que sempre se constitui num estímulo para o comércio por trazer e transportar consumidores potenciais.

As obras do Fura-fila foram iniciadas e a rua Silva Bueno não sofreu impactos diretos. Por ser passagem de transporte público não era indicada oficialmente como desvio, mas, na prática, assim como outras ruas do bairro, era utilizada como rota de fuga para os veículos que fugiam dos congestionamentos.

Em 1999, quando da divulgação de que o metrô passaria pelo bairro do Ipiranga, não como no projeto inicial, mas estaria presente no bairro, e o Fura-fila estaria integrado a este, conforme mostrava o Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2020 (PITU 2020), iniciou-se a especulação imobiliária. Sendo o metrô

sinônimo de mobilidade, eficiência e rapidez, nada mais convenientemente adequado do que a substituição de velhas casas por edifícios modernos, e altos.

Face a essas expectativas, o comércio local também foi se fortalecendo e novas lojas foram surgindo na rua Silva Bueno. Em 2005 chegaram as Lojas Americanas, ocupando o prédio que antes sediava o DIC (Depósito Industrial de Calçados).

Com a inauguração do Expresso Tiradentes (última nomeação adotada para o Fura-fila) em março de 2007, houve um esvaziamento da rua Silva Bueno face às alterações dos itinerários dos ônibus e a supressão das linhas metropolitanas, que com o Terminal Sacomã, passaram a realizar seu ponto final no interior deste.

Em meio a todas as transformações na região, os transtornos causados pelo Fura-fila, o comércio informal e a especulação imobiliária, a averiguação do impacto ocorrido no comércio desta tradicional rua de compras será objeto do terceiro capítulo, onde a pesquisa de campo, com comerciantes e usuários do comércio, pretende auxiliar nesta verificação.

Visivelmente, quem mais sentiu os reflexos dessas mudanças foi o comércio de compra por impulso, que se beneficiava diretamente, desse público de passagem (Vargas, 2001) agora desviado para o interior do Terminal Sacomã. As lojas de rede não foram tão sensíveis a esse impacto, pois, normalmente oferecem produtos diversificados voltados às compras planejadas.

A partir desse mesmo ano, assim como a inauguração de outros estabelecimentos de rede, restaurante Mc Donalds, Lojas Marisa, Magazine Luíza e Ponto Frio, também alguns dos comerciantes locais passaram a criar novas fórmulas para reinventar seu comércio e conquistar novos clientes. Segundo os próprios comerciantes, quem não se adequar, terá poucas chances de sobreviver.

2.5 O que a rua Silva Bueno tem para oferecer e quem quer comprar

Para mostrar como está composto o trecho de comércio mais forte da rua Silva Bueno, foi elaborado mapa a partir de pesquisa de campo realizada durante o mês de maio de 2011.

A Fig. 51 mostra o mapeamento dos estabelecimentos que ocupam o pavimento térreo conforme levantamento de campo. Cada lote foi identificado na planta com o número e o nome fantasia do estabelecimento e colorido para classificar seu ramo de atividade.

Pode-se observar que, ao longo de todo o trecho, todos os edifícios tem o pavimento térreo ocupado por estabelecimentos comerciais.

A característica de comércio nos pavimentos térreos se repete nesta parte da rua Silva Bueno, confirmando essa peculiaridade que vem ao longo de toda sua extensão.

Cabe destacar que quando da classificação por tipo de atividade, o critério utilizado foi o ramo de comércio e não o volume comercializado. Certamente o faturamento de uma loja pertencente a uma grande rede de varejo não pode ser comparado ao volume de vendas de uma loja de roupas com uma única unidade local. O que se pretende medir e mostrar é a quantidade de ofertas, que diversifica o comércio e traz ao consumidor maior opção de escolha.

A partir dessa classificação, foram totalizados os estabelecimentos pertencentes a cada categoria e analisada a presença desses ramos de atividade, a fim de verificar a representatividade de cada um deles nesse trecho de comércio da rua Silva Bueno.

Posteriormente também serão mapeados os andares superiores para que seja possível conhecer o tipo de ocupação que estes recebem.

Figura 51 - Ocupação dos pisos térreos dos imóveis
Rua Silva Bueno entre rua Dois de Julho e rua Greenfeld

REPRESENTATIVIDADE DE CADA TIPO DE ATIVIDADE NO TRECHO Rua Silva Bueno entre rua Dois de Julho e rua Greenfeld

Gráfico 1 – A representatividade de cada atividade no comércio.

O Gráfico 1 mostra a contribuição de cada atividade ao comércio da região. As lojas que comercializam produtos para vestuário adulto estão presentes em maior número, seguidas pelas lojas de calçados em segundo e logo após por estabelecimentos responsáveis pela venda de medicamentos, cosméticos e perfumaria.

Esta constatação explica a preocupação dos lojistas quando do esvaziamento da rua Silva Bueno. Estas três fatias somam 37% dos

estabelecimentos sediados no trecho e tem como objeto principal a venda de produtos que podem ser adquiridos por impulso de seus consumidores.

Gráfico 2 – Quantidade de estabelecimentos no trecho por tipo de atividade.

O comércio voltado a alimentos foi classificado em dois subgrupos, em função do tipo de consumo a que se destina. Bares, lanchonetes, padarias e restaurantes, por oferecerem produtos e espaço para consumo diário e imediato foram tipificados diferentemente dos mercados e bombonerias, que comercializam

mais produtos dirigidos a manufatura de refeições ou degustações fora destas, respectivamente. Este comércio de alimentos, junto, representa 15% e, se somado aos estabelecimentos presentes em maior número, totalizarão mais de 50% de todo comércio do trecho, o vem mais uma vez ratificar a representatividade do consumo por impulso ou por necessidade.

Com base no Gráfico 2 podemos afirmar que nesse trecho da rua Silva Bueno mais de três lojas de roupas voltadas ao público adulto e quase três lojas de calçados e farmácias e perfumarias existem por quadra, confirmando mais uma vez o quanto estes tipos de estabelecimentos se fazem presentes.

David Ricardo, também um clássico, reviu algumas das idéias de Malthus e Smith destacando que o desejo por alimentos é finito, mas o desejo por comodidade e luxo é infinito e pode ser garantido pelo comércio e pelo transporte.

Neste ponto, dois aspectos devem ser destacados. O primeiro refere-se ao embrião de uma redefinição do conceito de necessidades. Ou seja, já se introduz o conceito de que desejos acabam tornando-se necessidade e que apenas os alimentos são bens inelásticos (ou seja, existe um limite para consumo, independentemente da oferta). (Vargas, p. 35)

Historicamente o local já se destinava ao abastecimento da população da região. Com a massificação das mercadorias industrializadas, a criação de centros de distribuição e as melhorias tecnológicas, o tipo de oferta foi se alterando ao longo do tempo. Comércio típicos de meados do século XX, tais como alfaiatarias, barbearias e quitandas foram substituídos por lojas de roupas feitas em série, farmácias pertencentes a redes de varejo e lanchonetes tipo “fast-food”. Os bares que outrora eram ponto de encontro para o tradicional jogo de sinuca, nos quais no mínimo uma mesa não poderia faltar, hoje oferecem lanches e refeições no almoço, mas ainda abrigam os clientes mais boêmios depois do expediente.

Na Fig. 52 estão mapeadas as ocupações dos demais pavimentos de cada lote, tanto para aqueles que diversificam sua ocupação a partir dos pavimentos superiores, quanto a identificação dos estabelecimentos que ocupam totalmente o imóvel onde estão sediados.

As construções do trecho mantêm as mesmas características dos demais prédios ao longo da via, ou seja, um pavimento térreo e andares superiores que podem variar de um até quatro.

Figura 52 - Ocupação dos pisos superiores dos imóveis
Rua Silva Bueno entre rua Dois de Julho e rua Greenfeld

Quanto aos andares superiores, pode-se observar na Fig. 52 que a parcela majoritária de estabelecimentos ocupam ou não dispõem de pavimento superior, ou seja, cada uma dessas parcelas da terra está sendo utilizada para a produtividade de um único estabelecimento.

Outro detalhe bastante interessante refere-se ao tipo de ocupação desses andares superiores. Quando não estão voltados a prestação de serviços, estão destinados à moradias, com raríssimas exceções.

Gráfico 3 – Tipificação da ocupação dos andares superiores.

Cabe esclarecer os parâmetros utilizados para essa tipificação. Pode-se observar que a grande maioria dos prédios abriga em seus andares superiores fornecedores de serviços de áreas afins, como consultórios ou escritórios. Essas categorias de prestadores de serviços foram nominadas e, quando se mesclavam num único edifício ou ainda a outros tipos de estabelecimentos, foram identificadas de forma mais genérica (consultórios, escritórios e lojas).

Conforme mostra o Gráfico 3, 65% dos estabelecimentos ocupam totalmente os prédios onde se encontram locados. As residências aparecem somente em andares superiores e o único prédio alto do trecho tem seus pavimentos destinados exclusivamente a elas.

Quanto ao usuário desse comércio, segundo os lojistas seu maior cliente é o morador da Favela de Heliópolis seguido dos moradores do bairro do Ipiranga. A supressão dos usuários com o maior índice de compras por impulso fez com que os lojistas desenvolvessem estratégias para manter seu público fiel e tornassem o comércio mais atraente a estes.

Para levantamento das características desse usuário da rua Silva Bueno, foi desenvolvida uma pesquisa exploratória de caráter qualitativo visando conhecer a percepção dos usuários sobre as transformações ocorridas. O questionário foi aplicado em dias úteis, no meio de semana, e aos sábados, em período distante de datas comemorativas, entre o final de agosto e meados de setembro de 2011. Foram consultadas aleatoriamente 60 pessoas, que trafegavam pela rua Silva Bueno, em pontos diversos ao longo de todo o trecho de estudo.

Participaram da pesquisa 45 mulheres com idade entre 17 e 78 anos e 15 homens com idade entre 20 e 54 anos. Dos entrevistados, 48% informaram serem solteiros e 40%, casados; 50% cursaram até o ensino médio, 20% até o fundamental e 20% até o superior. A renda familiar informada por 55% dos usuários é de até R\$

2.500,00 e compreendida no intervalo acima de R\$ 2.500,00 até R\$ 5.000,00 para 30% dos entrevistados. As pessoas foram bastante colaborativas com a pesquisa. Somente uma senhora recusou-se a informar a idade e ela e mais três opuseram-se a divulgar a renda familiar.

O questionário foi dividido em três blocos para obtenção de dados específicos para pesquisa acrescido de informações pessoais para classificação do pesquisado. O questionário encontra-se na próxima página, Fig. 53.

O primeiro bloco objetivava a obtenção dos dados de origem e destino dos usuários a partir da rua Silva Bueno e o respectivo modo de transporte⁹ utilizado para realização desse deslocamento, local e tempo de residência e utilização do Expresso Tiradentes.

O segundo bloco investigava a opção pela rua Silva Bueno, qual a intenção do usuário quando da ida ao trecho de comércio e há quanto tempo desenvolvia essa prática.

O terceiro bloco, com perguntas abertas, teve a pretensão de deixar o espaço para o usuário se pronunciar, segundo sua visão, sobre a rua Silva Bueno, onde também não poderiam faltar comentários sobre a constatação, ou não, de mudanças.

⁹ Entende-se como modo ou modal de transporte a caracterização do deslocamento, podendo este ser motorizado ou não.

RUA SILVA BUENO – QUESTIONÁRIO USUÁRIO DO COMÉRCIO			
Pesquisador	Data	Supervisão	No. quest.
BLOCO 1 – ORIGEM-DESTINO			
ORIGEM	DE ONDE VEM? ☐ casa ☐ trabalho ☐ escola ☐ outro Onde? _____	CIDADE	BAIRRO
DESTINO	PARA ONDE VAI? ☐ casa ☐ trabalho ☐ escola ☐ outro Onde? _____	CIDADE	BAIRRO
CASA	Se ORIGEM ou DESTINO não for casa, onde mora?	CIDADE	BAIRRO
COMO VEIO? ☐ carro ☐ ônibus ☐ metrô ☐ a pé ☐ trem ☐ ET ☐ outro. Qual? _____			
COMO VOLTA? ☐ carro ☐ ônibus ☐ metrô ☐ a pé ☐ trem ☐ ET ☐ outro. Qual? _____			
Informada a residência, há quanto tempo reside nesse local? ____ anos			
A. Você utiliza o ET? ☐ Sim. Caso SIM, para quê? ☐ casa ☐ trabalho ☐ escola ☐ _____ ☐ Não			
BLOCO 2 – MOTIVO DA VINDA / PASSAGEM			
B. Qual o motivo principal HOJE de ter vindo a este local?			
C. Pretende fazer / fez alguma coisa além do motivo principal (motivo secundário)?			
☐ Sim. Caso SIM, o quê? ☐ Não			
MOTIVO(S)	1. principal	2. secundário(s)	MOTIVO(S)
1.Alimentação			8.Passear
2.Baldeação			9.Saúde
3.Cinema			10.Cultura
4.Compras			11.Trabalho
5.Cursos			12.Visita
6.Encontro			13.Outro. Qual?
7.Lazer			
D. Desde quando frequenta a rua Silva Bueno? ☐ 1ª vez ☐ este ano ☐ ____ ano(s)			
BLOCO 3 – VISÃO DA ÁREA			
E. Quais as principais qualidades desta área?			
1. _____	2. _____		
F. E os principais problemas?			
1. _____	2. _____		
G. Quais sugestões você daria para melhorar esta área?			
1. _____	2. _____		
H. Nos últimos 4 anos a rua Silva Bueno sofreu com quatro intervenções: ☐ ET, ☐ reforma das calçadas, ☐ retirada dos camelôs e ☐ metrô. Na sua opinião, qual foi mais importante?			
DADOS DO RESPONDENTE			
Sexo: ☐ Masculino ☐ Feminino	Idade:	Estado Civil: ☐ Solteiro(a) ☐ Casado(a) ☐ Separado(a)/Divorciado(a) ☐ Viúvo(a)	
Escolaridade: ☐ Analfabeto/ Fundamental Incompl. ☐ Fundamental Compl./Médio Incompleto ☐ Médio Compl./Superior Incompleto ☐ Superior			
Renda Familiar : ☐ Até R\$ 2.500,00 (5 SM) ☐ R\$ 2.501,00 a R\$ 5.000,00 (6/10 SM) ☐ R\$ 5.001,00 a R\$ 7.500,00 (11/15 SM) ☐ R\$ 7.501,00 a R\$10.000,00 (16/20 SM) ☐ Mais de R\$ 10.000,00 (20 SM)			
<small>Valor do Salário Mínimo nacional = R\$ 510,00 (fonte: MTE – 10/08/2011)</small>			

Fig. 53 – Questionário aplicado aos usuários da rua Silva Bueno.

Pode-se observar que a maioria dos entrevistados saem de casa especificamente para ir à rua Silva Bueno. Cabe destacar que aproximadamente 20% daqueles que apontaram Trabalho como origem ou destino estão entre os pesquisados em sábados.

Gráfico 4 – Origem e destino dos usuários a partir da rua Silva Bueno.

Gráfico 5 – Modais utilizados nos deslocamentos para chegar à rua Silva Bueno.

O ônibus é o transporte público mais utilizado para chegar ou sair da rua Silva Bueno, mas a maioria chega e sai de lá à pé. Mostra a pesquisa que 68% dos entrevistados mora no Ipiranga ou muito próximos à ele, como pode ser observado no Gráfico 6.

Gráfico 6 – Locais de residência dos entrevistados.

“Ipiranguistas”, como se auto nominam os ilustres representantes da velha guarda quando contam as histórias por eles vividas ou herdadas de seus pais, utilizam a rua Silva Bueno. Pelo Gráfico 6 podemos observar que a região é frequentada, na maioria, por pessoas do bairro e oriundas de regiões próximas. Dentre os entrevistados, moradores das Zonas Sul e Leste, a maioria mora em distritos vizinhos ao Ipiranga.

O Gráfico 7 mostra que não só as pessoas estão fixadas nessa região mas também o fazem há muito tempo. Com base nas informações apontadas pelo questionário verificou-se que os moradores são cativos nos bairros.

Gráfico 7 – Tempo médio de permanência dos entrevistados que totalizam o maior percentual de frequentadores.

Cabe destacar que esta é uma característica muito comum na cidade de São Paulo. As pessoas, de uma forma geral, procuram manter-se num determinado bairro ou região e buscam suprir boa parte de suas necessidades na região onde moram. Um bom exemplo disto é o Gráfico 8 que vem ratificar que o maior atrativo da rua Silva Bueno é seu comércio. Conforme apontado na pesquisa, as pessoas chegam para fazer compras e aproveitam para passear ou se alimentar mais raramente indicam essas opções em ordem inversa.

Gráfico 8 – Principal motivo apontado pelos pesquisados para estarem na rua Silva

E a presença desses usuários do comércio não é recente na rua Silva Bueno. Conforme mostra o Gráfico 9, a maioria expressiva dos consumidores frequenta o comércio há vários anos.

Gráfico 9 – Há quanto tempo a rua Silva Bueno é frequentada por seus usuários

Dos entrevistados que passaram a frequentar o comércio a partir de 2011, nove não moram no bairro nem próximos a ele e três adotaram o Ipiranga e região como seu lugar de moradia somente a partir desse ano.

Uma grande expectativa quanto ao resultado da pesquisa estava voltada a utilização do Expresso Tiradentes. Os comerciantes afirmam que o público ora de passagem não mais havia retornado a frequentar o comércio do Ipiranga após o Expresso Tiradentes.

Gráfico 10 – Há quanto tempo a rua Silva Bueno é frequentada por seus usuários

Pelo resultado obtido, que pode ser observado no Gráfico 10, 45% dos usuários da rua Silva Bueno não utilizam o Expresso Tiradentes e entre aqueles que usam o fazem, 30% utiliza quando quer ir ao centro da cidade, principalmente para compras no centro mesmo ou na rua 25 de Março.

O pequeno percentual de usuários que informou ter como destino o ABC é composto por moradores de outras regiões que, quando querem ir ao ABC, utilizam vários modais, entre eles o Expresso Tiradentes para atingir seu destino.

A pesquisa, apesar de produzir o resultado baseado numa amostragem com 60 pessoas consultadas, não indica que os usuários de transporte público, que utilizavam a rua Silva Bueno como ponto de baldeação e, por consequência, desfrutavam do comércio, tenham retornado a fazer compras na Silva Bueno. Isso

vai de encontro às reclamações dos comerciantes, reiterando sua afirmação de que esse público foi significativamente perdido. Um ou outro lojista, quando das entrevistas, afirmou que um mínimo de consumidores cativos, oriundos das baldeações, voltam à rua Silva Bueno com certa regularidade para fazer compras. Acredita-se que seja um número mínimo mesmo e por isso não apareça na pesquisa com os usuários.

Gráfico 11 – A atratividade da rua Silva Bueno

Quando questionados sobre a principal da qualidade da área, 40% dos entrevistados elencaram o comércio. As pessoas freqüentam o comércio da rua Silva Bueno porque gostam dele, sentem-se bem lá. Ele possui variedade de ofertas e está próximo de seus consumidores, conforme resultado da pesquisa quantificada no Gráfico 11. Interessante destacar que poucas pessoas, quando questionadas, apontaram mais de uma qualidade à rua. Normalmente vinculavam a qualidade ao objetivo de estarem lá.

A pesquisa mostrou que a maior parte dos problemas apontados estão voltados ao deslocamento e à circulação. No que diz respeito à circulação de pedestres, queixam-se das calçadas estreitas, devido ao mobiliário urbano, ou porque estão sempre cheias. Segundo informação destes pesquisados, elas tem tamanho insuficiente para a quantidade de pessoas que trafegam por elas em horários de maior movimento no comércio. Pode ser observado no Gráfico 13 que a reforma das calçadas foi a melhoria mais observada pelos usuários da Silva Bueno, mas eles reclamam que ela alaga em dias de chuva e seu piso já se encontra esburacado.

Gráfico 12 – Os problemas apontados pelos usuários da rua Silva Bueno.

Quanto aos deslocamentos de veículos, os descontentamentos foram mais intensificados. Somam 13% os entrevistados que afirmaram que o trânsito na rua Silva Bueno não é fluido nos horários em que o comércio está mais aquecido. Isto também ocorre nas épocas de festas e datas comemorativas.

Outra reclamação referente ao trânsito diz respeito a oferta de locais para estacionamento. Como já foi mencionado, parte da rua Silva Bueno é dotada de

estacionamento rotativo (Zona Azul), entretanto esse trecho não é suficiente para o atendimento da demanda. Outrossim, como vimos anteriormente, somente alguns poucos estabelecimentos ocupam prédios com um mínimo de ofertas de vagas no lote direcionadas a seus clientes. Estacionamentos particulares não são oferecidos na rua Silva Bueno nesse trecho. Mas, aqui cabem duas considerações. O trecho não estava preparado para receber uma alta demanda de veículos, pois a rua Silva Bueno mantém a mesma largura desde que as edificações foram levantadas, ou seja, meados do século XX. Com a saída de circulação de boa parte dos ônibus, a via tornou-se mais fluida e com isso atraiu mais automóveis, tanto como fluxo de passagem como usuários com destino ao comércio. A via apresenta uma saturação leve em horários críticos mas não chega a apresentar congestionamento.

Cabe destacar que o maior problema é realmente a segurança. Muitas pessoas queixam-se das abordagens e dos jovens que perambulam pela região. Esta questão é atribuída à proximidade com Heliópolis. Mas, conforme informação obtida através da entrevista com os lojistas, estes afirmam que o aumento de desocupados na região começou após a inauguração da Estação Metrô Sacomã. Por outro lado, há alguns anos, a Polícia Militar criou uma base comunitária ocupando parte da esquina do lote do Mercado Municipal assim como se vê diversas viaturas trafegando pela via. Ao final da tarde, quando os usuários do comércio começam a sair e as lojas a fechar, a sensação é de que esse policiamento aumenta, pois os policiais são facilmente vistos percorrendo à pé todo o trecho. Aos sábados esse mesmo comportamento também é observado. Bastante interessante observar no Gráfico 13 que cinco usuários que responderam a pesquisa reconhecem que houve melhoria do policiamento.

Referente às melhorias constatadas, reforma das calçadas, metrô e retirada de camelôs foram os itens mais citados pelos pesquisados. A reforma das calçadas, que deixou o pavimento sem degraus e cada quadra num único plano, é notável a quem frequenta a rua Silva Bueno. Apesar de não serem muito largas e ainda contarem com diversificado mobiliário urbano, as calçadas ficaram transitáveis, confortáveis e seguras, principalmente para as mulheres, pois estão próprias para uso com qualquer tipo calçado. E, com a saída dos camelôs, seus passeios foram preservados para seu uso fim, o trânsito de pedestres.

Gráfico 13 – Melhorias aplicadas na rua Silva Bueno conforme constatação do usuário.

O Metrô trouxe a tão sonhada mobilidade aos moradores do Ipiranga, mas, durante suas obras, a região da Silva Bueno sofreu impactos com desapropriações, bloqueios de vias e desvios. Mas o conceito Metrô traz compreensão e paciência aos paulistanos. É sinônimo de valorização imobiliária, mobilidade, modernidade. O comércio vem apostando nessa melhoria e esses investimentos são claros. Entre o início de operação do Expresso Tiradentes e os dias de hoje, é indiscutível o aquecimento do comércio.

Cabe destacar que o transporte, o trânsito e a rua Silva Bueno tem uma relação muito estreita, a ponto de que a alteração em um vem interferir diretamente no outro. A exemplo disto podem ser citadas mais algumas intervenções que a rua recebeu.

Antes da construção do complexo de viadutos que liga a rua das Juntas Provisórias à via Anchieta, e cuja inauguração se deu em 1995, a circulação dos veículos se dava em sentido oposto ao atual e a então primeira quadra, entre a rua Bom Pastor e a rua Greenfeld, detinha o comércio mais fervilhante da região. O trecho estava junto ao ponto final de ônibus da linha ainda chamada “Fábrica”. Com as obras para construção da primeira etapa do complexo, aquele trecho de comércio foi se deteriorando e as lojas, aos poucos foram migrando para pontos mais

próximos ao Mercado Municipal do Ipiranga. Uma das lojas que passou por esse processo de migração foi a Casas Pernambucanas, que teve sua primeira sede na esquina da rua Comandante Taylor, onde hoje está a casa de Carnes Tennessee.

Outra mudança significativa foi a alteração da circulação. Como exposto acima, o tráfego se deslocava em sentido oposto ao atual. Quando foi anunciada a inversão da circulação e conseqüente alteração das linhas de ônibus, houve comoção entre os comerciantes. Estes reclamavam que o comércio já não ia tão bem e essas alterações trariam mais prejuízos, mas as perdas não foram tão significativas de uma forma geral e, mesmo permanecendo morno nos anos de 1990, continuou existindo.

A TRANSFORMAÇÃO DA RUA SILVA BUENO

**As ações, reações e resultados da rua de compras após o início das atividades
do Expresso Tiradentes**

Para conhecer e colher informações a respeito da rua Silva Bueno e dos impactos causados pelo início de operação do Expresso Tiradentes no comércio foram entrevistados comerciantes e pessoas ligadas ao comércio do Ipiranga. Dentre as pessoas ligadas ao comércio, foram consultadas pessoas com forte ligação com o bairro e com o comércio, que puderam fornecer informações relevantes ao objeto desta pesquisa, sendo estas o Sr. Guilherme Teodoro Mendes (Presidente do Clube dos Diretores Lojistas e Assessor de Gabinete da Subprefeitura Ipiranga), a Sra. Regina Maria Sartório (Coordenadora do Centro de Apoio ao Aprendizado do Ipiranga e usuária do comércio), o Sr. Edson Valter L. Ferreira (Técnico da Companhia de Engenharia de Tráfego, nascido e residente no Ipiranga e usuário do comércio), a Sra. Amélia Yoshikawa (nascida, residente e filha de ex comerciante do Ipiranga) e o Sr. Eliseu Corradine Neto (comerciante que, junto com o irmão, herdou o ofício do pai e repassa aos filhos).

No tocante aos comerciantes, foram realizadas entrevistas e, durante estas, colocadas basicamente três perguntas abertas, a fim de obter a maior gama de detalhes que cada um estivesse disposto a contribuir. O questionamento teve por base as seguintes questões: - o que aconteceu com o comércio da rua Silva Bueno após a inauguração do Expresso Tiradentes; - se o estabelecimento sofreu impactos e o que isso significou em seu faturamento; - o que fez ou vem fazendo para reagir a esses impactos.

No total foram entrevistados catorze comerciantes sediados na rua Silva Bueno, e em transversais desta, no trecho de estudo objeto deste trabalho. Os primeiros três comerciantes entrevistados foram indicados pelo Sr. Edson Ferreira, pois partiram destes as primeiras queixas referentes aos reflexos do início da operação do Expresso Tiradentes na rua Silva Bueno. As demais entrevistas ocorreram conforme disponibilidade de proprietários ou gerentes das lojas quando das abordagens nos estabelecimentos e foram realizadas durante o mês de abril de 2011. O teor das entrevistas pode ser apreciado no Anexo I deste trabalho.

3.1 O comércio e as expectativas pelo Expresso Tiradentes

Antes da inauguração do Expresso Tiradentes, o comércio da rua Silva Bueno explodia em movimentação. As pistas eram ocupadas por mais de trinta linhas de ônibus municipais e metropolitanos, que dividiam esse espaço com automóveis e caminhões. Camelôs espalhavam-se pelas calçadas em toda extensão.

Além das tradicionais aquisições próximas às datas de recebimento de proventos, o comércio contava com a compra por impulso, oriunda dos passageiros de transporte coletivo público que desciam dos ônibus municipais na rua Silva Bueno para embarcar nos metropolitanos, principalmente com destino às cidades da região do ABC.

Cabe destacar, conforme exposto por alguns comerciantes durante as entrevistas, que, por ser comércio caracterizado por consumidores assalariados, nas datas próximas a recebimento de proventos, geralmente no final ou início de cada mês e no dia 15, os comerciantes já preparam ofertas e novos produtos para a chegada de seus clientes.

Na hora do almoço, empregados de empresas situadas na região deslocavam-se para a rua Silva Bueno a fim de fazer pequenas compras ou apenas para se atualizar quanto às ofertas do comércio, informou em seu depoimento a Sra. Regina Maria Sartório, usuária do comércio e Coordenadora do Centro de Apoio ao Aprendizado do Ipiranga, entidade responsável por preparar jovens moradores do Ipiranga de 14 a 18 anos para o mercado de trabalho.

Durante os dez anos, desde o início do projeto até a inauguração do Expresso Tiradentes, as opiniões dos comerciantes da rua Silva Bueno se dividiam. Eles não sofriam diretamente os reflexos da obra, mas aguardavam ansiosamente sua conclusão. Conforme atestado na pesquisa realizada junto aos proprietários e gerentes de lojas, muitos apostavam na facilidade de deslocamento promovida pelo novo modo de transporte, atraindo novos públicos para a região. Outros, ao contrário, acreditavam que esse transporte aproximaria o Ipiranga da rua 25 de

Devido à limitação geográfica, estendeu-se sentido à região perimetral da cidade, em direção à divisa com o município de São Caetano do Sul. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), Heliópolis tem cerca de 125 mil habitantes, espalhados numa área de 1 milhão de metros quadrados.

Como pode ser observado na Fig. 54, existem duas pontes para passagem de veículos atravessando o rio Tamanduateí. Uma com tráfego de veículos no sentido Heliópolis-Ipiranga, interligando as duas partes da rua Comandante Taylor, e outra, com tráfego no sentido Ipiranga-Heliópolis, interligando as duas partes da rua Almirante Delamare. Essas duas vias possuem trechos em ambos os lados do rio, interligadas por pontes de mesmo nome e também começam no trecho de comércio mais forte da rua Silva Bueno. Mesmo existindo uma estação do Expresso Tiradentes junto à rua do Grito, que permite a passagem de pedestres, e uma passarela muito próxima à rua/ponte Almirante Delamare, a população de Heliópolis faz as travessias utilizando as pontes destinadas ao tráfego veicular, sendo que estas não oferecem espaços viários adequados para trânsito de pedestres. Ou seja, pedestres acomodam-se nas laterais das faixas de tráfego veiculares, junto aos guardacorpos dos viadutos, disputando a passagem com os veículos.

Seja pela travessia adequada nas passarelas ou mesmo insistindo na falta de segurança pelas pontes, a população de Heliópolis buscava seus provimentos exclusivamente no comércio do Ipiranga.

O comércio informal também se encontrava presente na rua Silva Bueno. Com o comércio em alta e presença constante de usuários, a atuação de camelôs também se tornara mais intensa. Com concentração desse tipo de comércio, o espaço nas calçadas foi ficando mais restrito e a “compra da hora do almoço” menos convidativa. Mas, assim mesmo, o comércio prosseguia forte.

3.2 A rua amanheceu vazia

Depois de muita expectativa e datas adiadas, em 08 de março de 2007 o trecho Parque Dom Pedro I–Sacomã do Expresso Tiradentes é inaugurado e, conforme informou o Secretário Municipal de Transportes na ocasião, Frederico Bussinger, com a implantação do Expresso, a SPTrans teria que reorganizar as linhas de ônibus de forma a otimizar a operação do corredor e adequá-las ao novo sistema segmentado pelo Terminal Sacomã (JT, 11/10/2006)

As tradicionais linhas de transporte público coletivo que atravessavam a rua Silva Bueno foram substituídas por outras com percurso reduzido ou pelo próprio Expresso. As linhas metropolitanas que trafegavam pela rua Silva Bueno tiveram seu itinerário reduzido até o Terminal Sacomã, onde passaram a fazer ponto final.

Com isto, os usuários de transporte público que saem da região central da cidade de São Paulo, ou do próprio Parque Dom Pedro I, e se destinam ao Sacomã ou ao ABC paulista, começaram a utilizar o Expresso Tiradentes. Uma viagem, que poderia levar mais de 50 minutos, passou a ser realizada em 18 minutos através da via exclusiva e confinada do Expresso. Aqueles que desejam ir a outros pontos da região do Ipiranga, podem se utilizar das estações ao longo da via para desembarque. Os demais podem desembarcar dentro do terminal Sacomã e, os que tiverem como destino o ABC, lá mesmo podem optar pela linha intermunicipal de sua preferência.

A rua Silva Bueno deixou de ser ponto de passagem obrigatória para esse público quando o Expresso Tiradentes iniciou suas atividades e o comércio sentiu essa supressão, principalmente as lojas voltadas a venda de produtos propícios a compra por impulso.

E com o novo terminal foram implantadas mudanças significativas: todas as linhas de ônibus intermunicipais passariam a fazer seu ponto final no terminal Sacomã, as linhas que ligavam o Ipiranga ao Parque Dom Pedro I foram substituídas pelo Expresso Tiradentes e as demais linhas circulares foram revistas, com itinerários mais objetivos a fim de otimizar os tempos de viagem.

Conforme exposto pelos comerciantes, a rua Silva Bueno esvaziou. Todos os entrevistados relatam, em tom assustador, que as pessoas sumiram. Não havia mais movimentação de pedestres. Os pontos de ônibus, antes lotados, acolhiam uma ou duas pessoas. Os ônibus passavam espaçados, sem estarem lotados.

O desespero tomou conta do comércio, fazendo com que os comerciantes fossem reivindicar em todos os órgãos públicos e com forças políticas. Mas o sistema estava composto. Somente algumas linhas foram ajustadas para atender necessidades específicas e o Terminal Sacomã pôs fim ao tráfego de passagem dos usuários do transporte metropolitano pela rua Silva Bueno.

Mesmo com a proximidade do terminal ao centro de comércio, as pessoas não se dispunham a sair deste para fazer compras. Essa parcela de transeuntes da rua Silva Bueno representou perdas significativas no faturamento do comércio.

Os comerciantes externavam à Subprefeitura Ipiranga sua angústia, preocupação e medo. Apesar da melhoria na mobilidade¹⁴ ao centro da cidade, e os comerciantes enxergavam isso, a frequência diária de consumidores nas lojas reduziu assustadoramente. Não houve quem contabilizasse perdas menores do que 10%, sendo que a maioria dos entrevistados apontou como 20% a redução de seu faturamento, conforme declarado pelos mesmos durante as entrevistas.

Os primeiros meses de operação do Expresso Tiradentes deixaram a rua Silva Bueno vazia e ao comércio não bastava apenas se lamentar. Algo deveria ser feito. Desde 2005 a intensificação imobiliária vinha ganhando espaço no Ipiranga. Ou seja, o bairro caracteristicamente industrial, dotado de moradias baixas, dava lugar a condomínios destinados a um padrão cujos expropriários dos imóveis, que vendiam a terra, não poderiam pagar.

¹⁴ Uma viagem com destino ao Terminal Parque Dom Pedro I levava de 40 minutos a uma hora com a maioria dos passageiros em pé e com índice de conforto muito baixo. Com o Expresso Tiradentes a mesma viagem passou a levar 18 minutos e com os passageiros, na maioria, sentados.

Além disso, parte dos pequenos grupos de comércio local espalhados pelo Ipiranga, como por exemplo o de São João Clímaco¹⁵, começaram a ganhar força como pequenos centros comerciais, com a instalação de agências bancárias, correios, franquias de serviços e farmácia pertencente a grande rede.

Figura 55 - A proximidade da favela de Heliópolis com o comércio forte da rua Silva Bueno (trecho destacado em azul) e com o comércio de São João Clímaco, onde não precisam atravessar pontes nem se expor ao tráfego. Elaborada pela autora a partir de mapa base extraído do Google Earth.

O comércio do Ipiranga precisava reagir. Os comerciantes se conscientizavam e começaram, cada um a seu tempo, a se mobilizar para sua própria sobrevivência.

¹⁵ São João Clímaco é um bairro pertencente ao Ipiranga que fica junto à Favela de Heliópolis, em sua extremidade mais próxima à divisa de município com São Caetano do Sul. Possui um pequeno centro comercial, ainda com bastante característica de comércio de bairro, mas com tendências à expansão devido a sua maior proximidade com a favela de Heliópolis, e sem os inconvenientes das travessias de pedestres sobre o rio Tamanduateí.

3.3 Outras ações e seus efeitos não imaginados

O ano de 2007 não trouxe mudanças apenas para a rua Silva Bueno. Ele já havia começado marcante para todas as empresas, públicas e particulares, sediadas na cidade de São Paulo. Entrava em vigor, em 1º de janeiro de 2007, a lei nº 14.223, de 26/09/2006, que *Dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo*, batizada como Lei da Cidade Limpa (PMSP, 26/09/2006). Regulamentada pelo Decreto nº 47.950, de 05/12/2006, a Lei da Cidade Limpa define normas gerais e específicas referente à publicação de anúncios ou divulgações, através de qualquer tipo de mídia exposta na via pública (PMSP, 06/12/2006).

Com o objetivo de acabar com a poluição visual, a prefeitura de São Paulo proibiu a publicidade em ambientes externos, acabando com os painéis publicitários estáticos e eletrônicos, instalação de faixas de pano e delimitando tamanho de logomarcas e logotipos em fachadas de estabelecimentos prestadores de serviços, comerciais, e industriais, sendo estes públicos ou privados. A lei estabelecia que todos deveriam se adaptar às novas exigências até 31 de março de 2007.

Mas antes que o prazo para regularização das fachadas se findasse, a rua Silva Bueno foi marcada por mais uma ação da administração municipal, desta vez muito mais impactante do que a redução da publicidade nas fachadas. Em verdade, a inauguração do trecho Parque Dom Pedro I–Sacomã do Expresso Tiradentes vinha para melhorar a acessibilidade dentro do município a partir do transporte público diferenciado, mas acabou abalando duramente o comércio da região do Ipiranga.

Mesmo com o comércio ainda não recuperado da evasão de transeuntes, após reunião realizada em junho de 2007 entre Subprefeitura, comerciantes e entidades de classe ligadas ao comércio, outro projeto passaria a ser implantado na rua Silva Bueno, derivado do Programa de Revitalização de Ruas Comerciais (PMSP, 19/06/2007). Simultaneamente, mas sem qualquer ligação estratégica, apenas por contemporaneidade, a Subprefeitura insistiu em implantar o Plano Emergencial de Calçadas (PMSP, 27/06/2007).

Essa iniciativa surgiu em 2003, após a rua João Cachoeira ter sido utilizada como piloto para o Programa Municipal de Intervenção em Ruas Comerciais. A idéia propagou-se às Administrações Regionais (AR)¹⁶, devido ao sucesso do programa, tido como o responsável pelos quase 12% de aumento nas vendas, muito superior ao resultado do comércio de varejo no restante da cidade (PMSP, 07/07/2005). Conforme depoimento do Engº Amândio Martins, então Chefe de Gabinete da Subprefeitura Ipiranga e principal articulador do Programa de Intervenção em Ruas Comerciais na rua Silva Bueno, no Ipiranga foi criada uma comissão da qual faziam parte, além da AR Ipiranga, a Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Ipiranga (AEAlp) e o Clube dos Diretores Lojistas do Ipiranga (CLI), que escolheram a rua Silva Bueno, sua principal rua de comércio, para implantação do programa. Foi assinada parceria com a Universidade São Marcos, que tinha campus no Ipiranga, para desenvolvimento do projeto, o qual foi coordenado pela AEAlp. O projeto foi concluído mas não chegou a ser implantado.

Em abril de 2005, foi aprovado através de projeto de lei, o Programa Municipal de Intervenção em Ruas Comerciais, que visava a requalificação e reurbanização de vias e o fortalecimento do comércio de rua. Na proposta, os lojistas reformariam a calçada e as fachadas e a prefeitura faria o recapeamento, o alargamento, a revisão de drenagem, a melhoria da iluminação, o paisagismo e a instalação de mobiliário urbano. Todas as calçadas teriam piso tátil e rampas pré-moldadas conforme os padrões da Comissão Permanente de Acessibilidade do município. A iniciativa atenderia solicitações reiteradas de Órgãos não Governamentais (ONG) e movimentos organizados (DONATO, 24/04/2005).

Depois de três meses de estudo, a Prefeitura tem em mãos um novo projeto arquitetônico para as calçadas da cidade. O objetivo do projeto é eliminar os principais obstáculos que costumam prejudicar a passagem pelas calçadas: buracos, desníveis, vegetação agressiva e lixo, entre outros. (PMSP, 11/05/2005)

¹⁶ Administrações Regionais (AR) eram as subdivisões territoriais da área urbana do município de São Paulo, antecessoras das Subprefeituras. Diferentemente dos poderes atuais, cada uma dessas partes era gerida por um Administrador Regional que municiaava a prefeitura com informações para a tomada de decisão. As AR não eram autônomas nem possuíam recursos específicos, ficando a mercê do executivo municipal para implantação de seus projetos.

Após ter sido sancionada a Lei que requalifica as ruas comerciais na cidade de São Paulo em 14/06/2005 (PMSP, 14/06/2005), a idéia ganhou força pois passou a ter embasamento legal. A primeira intervenção, na rua Amauri¹⁷, apesar de inteiramente subsidiada pela iniciativa privada, teve o projeto autorizado e seus trabalhos coordenados pela Prefeitura.

Segundo a Comissão de Implementação de Intervenções nas Ruas Comerciais (COMIRC), grupo intersecretarial responsável pelo programa, até o final deste mês deve ser assinado o convênio entre a Prefeitura e a Associação de Lojistas da Rua Oscar Freire, para as obras nessa rua dos Jardins¹⁸ em trecho de cinco quadras. O projeto executivo está aprovado e os recursos, garantidos. Já os projetos das ruas do Gasômetro, no Brás, e Avandava, no Centro, ainda precisam de pequenos ajustes para serem viabilizados.

Outras ruas contempladas pelo programa, mas que ainda dependem de projetos básicos e executivos para garantirem sua recuperação urbanística, são: São Caetano, José Paulino, Santa Efigênia, **Silva Bueno**, Augusta e Estrada do Campo Limpo. (PMSP, 07/07/2005)

Em 1º/12/2005, a rua Oscar Freire, tida como uma das ruas comerciais mais charmosas da cidade, foi liberada ao tráfego de veículos após ter sido concluída a 1ª fase (estrutural). Em função das compras de Natal, as obras retornariam em janeiro, com previsão de conclusão dos trabalhos, a serem realizados em mais três etapas, em abril de 2006. (PMSP, 1º/12/2005)

Como não só em ruas nobres eram para serem implantados os programas de revitalização de ruas comerciais e de padronização de calçadas, o Prefeito de São Paulo, José Serra, assinou em 27/03/2006 um protocolo de intenções prevendo a parceria entre a iniciativa privada e a Prefeitura para revitalização de dez ruas comerciais, dentre elas, a rua Silva Bueno.

¹⁷ A rua Amauri está situada em região nobre da cidade, com moradores de alta renda, recheada de prédios altos e em forte centro de negócios.

¹⁸ O bairro dos Jardins ladeia a avenida Paulista, importante centro de negócios da cidade de São Paulo, em sua face voltada para o bairro (ou seja, oposta ao centro). É um bairro nobre da cidade, caracterizado por uma zona mista, com residências ocupadas por classe de alta renda e estabelecimentos noturnos destinados ao lazer e à alimentação.

O acordo prevê que os lojistas ficarão responsáveis pelas reformas das calçadas e fachadas das lojas, com instalação de lixeiras e bancos, conforme já previa o decreto 46.880, de 20 de janeiro de 2005. A Prefeitura executará serviços de paisagismo, melhoria de iluminação pública, recapeamento asfáltico, instalação de rampas para melhorar o acesso, pintura de solo e troca de sinalização vertical.

Entre os objetivos do acordo estão o fortalecimento econômico do comércio de rua, desenvolvimento urbanístico da cidade, geração de emprego e fortalecimento do turismo de compras em São Paulo. (PMSP, 27/03/2006)

O projeto do Ipiranga, desenvolvido em 2003, previa a revitalização da rua Silva Bueno em todo seu trecho de comércio mais forte, desde a rua 2 de julho até a rua Greenfeld. Como o programa inicial exigia que no mínimo o correspondente a 2/3 do total de metros lineares das testadas dos lotes comerciais aderissem ao programa, pois o comércio assumiria 2/3 do custo, e esse montante não foi alcançado, foi reduzida a área de implantação ao correspondente de seu custeio. Assim, em 2004, foi retirada a 5ª quadra, caracterizada pela aderência mais fraca, reduzindo o projeto ao trecho entre a rua 2 de julho e a rua Comandante Taylor. E, conforme informou Martins, não chegou a ser implantado.

Quando incluído no programa de 2006, foi concebido conforme sua última forma, ou seja, apenas para o trecho entre a rua 2 de julho e a rua Comandante Taylor. Os comerciantes, entretanto, devido aos impactos negativos causados pelo Expresso Tiradentes, descreditavam nas ações da Prefeitura. Numa tentativa de contornar essa situação a Prefeitura solicitou à SPTrans que revisse os itinerários das linhas existentes no Ipiranga e algumas linhas circulares foram criadas para o bairro.

Em junho de 2007 foi realizada a reunião para agendamento do início da obra, bem como a formalização das responsabilidades de cada um dos envolvidos. Numa primeira etapa seriam trabalhadas as duas primeiras quadras, correspondentes ao trecho entre a rua 2 de julho e a rua Clemente Pereira.

A Subprefeitura do Ipiranga e o Clube dos Lojistas do Ipiranga promovem reunião sobre a revitalização da rua Silva Bueno nesta quarta-feira (20/06), às 10h, para tratar das responsabilidades dos agentes envolvidos na frente de trabalho como SPTrans, CET, Sabesp, Departamento de Iluminação Pública (Ilume), AES Eletropaulo, Prensil e Pavcenter. (PMSP, 19/06/2007)

As obras foram concluídas em 2008, em conformidade com o Plano Emergencial de Calçadas - PEC, instituído pela Lei nº 14.675, de 23/01/2008, fiel a seu projeto original de 2003, exceto pela extensão e pelo piso utilizado para acabamento. (GABRILLI, 02/06/2008)

Figura 56 – Cruzamento das ruas Silva Bueno e Clemente Pereira. Detalhe do projeto implantado: mobiliário urbano, área do passeio reservada, rebaixamento de guias nos pontos de travessia com piso tátil e sinalização viária. Imagem extraída do Flickr Dissei.

Por conta das obras nas calçadas, os camelôs foram obrigados a desocupá-las. Mas as calçadas mais largas e livres de interferências foram um convite ao seu retorno. E pouco a pouco os camelôs voltaram a ocupar maciçamente as calçadas na região de comércio mais forte da rua Silva Bueno.

Em meio a tantas mudanças, o comércio, que sobrevive de faturamento, teve que se adaptar. Recuperação das fachadas dos estabelecimentos para adequação à lei da Cidade Limpa, ajustes nas soleiras de entrada dos estabelecimentos, em função do Programa de Revitalização de Ruas Comerciais

conjuntamente com o Plano Emergencial de Calçadas, além do sistema do Expresso Tiradentes que tinha chegado para ficar.

Quanto aos impactos gerados pelo Expresso Tiradentes, foram aproximadamente sete meses, meados de outubro, até que as ruas voltassem a ter alguma movimentação expressiva. Com a chegada da época do Natal, tempo de aquecimento nas vendas, os comerciantes tiveram que reformular suas estratégias pois não mais poderiam contar com as compras por impulso. Teriam que buscar atrativos para fazer seu cliente cativo consumir mais. E diversas lojas passaram a adotar novas estratégias, diversificando seus produtos, segundo informação dos próprios comerciantes.

Mas as mudanças ainda não haviam terminado. Se em 2007 havia chegado o Expresso Tiradentes e em 2008, a reforma das calçadas. Em 2009, a Prefeitura removeu os ambulantes da rua Silva Bueno (FSP, 12/09/2009). Só que desta vez a mudança não traria qualquer ônus aos comerciantes, ao contrário, supostamente traria benefício e atenderia uma antiga reivindicação do comércio.

Conforme declaração do Eng^o José Alexandre de Freitas, Coordenador de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (CPDU) da Subprefeitura Ipiranga (SP-IP) e responsável pelo cadastramento e fiscalização de ambulantes, em verdade a operação começou no final de 2007. A Subprefeitura Ipiranga contabilizou um total de aproximadamente 360 ambulantes regulares e irregulares, locados junto a regiões comerciais e a atrativos culturais e de lazer por toda área da Subprefeitura, sendo 200 na região de comércio mais forte da rua Silva Bueno.

Freitas relatou que os comerciantes reclamavam e cobravam um posicionamento da Subprefeitura, pois os ambulantes muitas vezes concorriam com o próprio comércio. Conscientizada da grande concentração de ambulante, ao final de 2007, a Subprefeitura Ipiranga iniciou uma operação para atualização cadastral dos ambulantes, convidando-os a participarem de uma reunião na sede da Subprefeitura. Compareceram cerca de 150 ambulantes, aos quais foi explicado que estes seriam relocados nas imediações pois não mais permaneceriam na rua Silva Bueno devido ao Programa de Revitalização das Ruas Comerciais e às reclamações do comércio.

Como resultado desse processo, foram cadastrados 78 ambulantes que apresentaram a documentação correta, sendo 40 locados nas imediações da rua Silva Bueno.

Foram escolhidas três travessas da rua Silva Bueno, em seu trecho de comércio mais forte, dotadas de paredes cegas nas aproximações, sendo estas as ruas Comandante Taylor, do Grito e Clemente Pereira.

Mas, conforme declarou Freitas, nem sempre as investidas foram tão pacíficas. Todas as fiscalizações realizadas pela Subprefeitura tiveram que contar com o apoio da Guarda Civil Metropolitana (GCM) e muitas vezes com a Polícia Militar Ostensiva, até que todos os procedimentos estabelecidos fossem cumpridos.

Com a saída dos camelôs, as calçadas voltaram a ser convidativas e um novo público, usuário de automóvel, passou a prestigiar o comércio da região da Rua Silva Bueno.

Figura 57 - Camelôs locados em parede cega na rua do Grito esquina com a rua Silva Bueno.
Foto da autora, 2011.

Muitos comerciantes, que já vinham investindo na diversificação de mercadorias para aumentar a oferta, buscaram em uma outra fórmula a grande saída para tentar reverter suas perdas e redirecionaram a mira de seus investimentos.

Era necessário apostar na modernidade. Coloca-se sabiamente a Sra. Regina Sartório quando afirma em seu depoimento que o consumidor compra primeiro com os olhos. As lojas precisavam ser atraentes. Desta opinião também comunga o Sr. Guilherme Teodoro Mendes, Presidente do Clube dos Diretores Lojistas do Ipiranga. Atuante e conselheiro requisitado, com seus mais de 80 anos, o Sr. Guilherme Teodoro não poupa palavras quando o assunto é a melhoria do comércio. Segundo este, o comércio se modernizando, oferecendo conforto, bons preços e qualidade nas mercadorias, atrai públicos diversificados. O que não falta na região são pequenas empresas, escritórios comerciais e advocatícios, consultórios médicos e dentários.

E novos empreendedores vem se instalando a partir de 2009. A loja de fachada acanhada sem investimentos vai dando lugar ao comércio mais elaborado, onde o consumidor compra porque o estabelecimento é atraente. São os novos empreendimentos com vitrines de encher os olhos.

Com esse novo público, movido pelo transporte particular, as áreas de estacionamento ficaram escassas. Alguns estacionamentos nas imediações puderam compensar parte dessa falta de oferta, mas a própria rua Silva Bueno não tem para oferecer nada além de vagas em Zona Azul¹⁹, algumas vagas em recuos de bancos e farmácias ou em frente ao Mercado Municipal do Ipiranga, destinadas exclusivamente aos clientes desses estabelecimentos.

¹⁹ Estabelece o Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição: (...)

X – implantar manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias; (...)

No município de São Paulo, o uso de vias públicas como estacionamento rotativo pago foi denominado Zona Azul. A Zona Azul foi regulamentada pelos decretos municipais nº 11661, de 30/12/1974 (Dispõe sobre permissão de exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos do município, e dá outras providências) e nº 17115, 05/01/1981 (Dispõe sobre a transferência, para a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, da permissão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos do município, e da outras providências).

Em 26/01/2010 foi inaugurada a Estação Sacomã do Metrô, na rua Greenfeld. Quando perguntado aos comerciantes a respeito dos impactos causados pela operação metroferroviária, há praticamente unanimidade em seus relatos. O metrô aumentou a movimentação de pessoas, trouxe mais acessibilidade, mas não trouxe aumento no faturamento. Os dias fortes continuam sendo quando do recebimento de proventos no final/início e meio do mês, e aos sábados. Sua base continua sendo a população de Heliópolis, incrementada por uma ainda pouco expressiva, mas já presente, população de outros pontos do Ipiranga, pertencentes a classe B.

3.4 Recuperar, adaptar, modernizar. A reação do comércio

Não se pode dizer que a rua Silva Bueno e seu comércio tenham passado por mudanças decorrentes de ações voltadas diretamente a eles, com a finalidade de lhes modificar. O que se observa historicamente é que a rua sofreu os reflexos de outras ações e estas lhe impuseram a necessidade de mudar.

Foi loteada e os proprietários não desenvolviam seus lotes. Chegou a indústria e com esta as pessoas e em decorrência desta a infraestrutura urbana. O comércio se instalou fortemente, a ponto de tornar-se a rua de comércio do Ipiranga. Mas, segundo Vargas, apenas no primeiro período de criação, instalação, de um centro de comércio, a localização e forma como se agrupa para atrair seu público *ocorrem de forma natural, sem planejamento nem controle sistemáticos*. (Vargas, p. 157)

Obras viárias importantes e impactantes para a cidade foram realizadas em seu entorno e à rua Silva Bueno sobraram seus reflexos. Conforme este estudo pode constatar, entre as ações voltadas especificamente à rua, apenas o Programa Municipal de Intervenção em Ruas Comerciais foi implantado. O resultado, entretanto, não contemplou plenamente o que o projeto inicial previa, tanto em termos de extensão, pois não abrangeu todo o trecho de comércio forte, quanto ao piso, no qual não foi utilizado o material originalmente proposto em projeto. (Martins, A.)

Segundo Vargas, principalmente no Brasil, planejadores e administradores urbanos dificilmente voltam seus olhos para o estudo do comércio e serviços varejistas, *limitando-se a utilizá-lo como um índice de mensuração e classificação hierárquica das cidades nas redes urbanas*. (Vargas, p.11)

E justifica esse “descaso” baseando-se no conceito que tem o comércio de ser uma atividade improdutiva.

Inicialmente é preciso mencionar que a origem do setor terciário é decorrência de seu posicionamento com relação à terra, onde a agricultura assume o primeiro lugar (primário). A transformação da terra realizada pela indústria vem em segundo lugar (secundário), deixando para as demais atividades, o terceiro lugar (terciário).

Outro aspecto a destacar é a própria natureza da atividade terciária, que apresenta um alto grau de efemeridade e ausência de corporeidade. Isto é, ela encerra-se no ato da troca e, portanto, é efêmera e não se materializa através de nenhum produto. É apenas um ato e, portanto, não tem corpo. (Vargas, p. 32)

Mas o comércio da rua Silva Bueno viveu bons momentos na história do bairro. Primeiramente se formou e consolidou com a instalação das indústrias na região. Nos anos de 1980 vivenciou o aquecimento do setor terciário. Segundo Vargas, a década de 1980 foi um marco para o setor na cidade de São Paulo, devido ao processo de desindustrialização que a cidade sofreu e, por consequência fez ascender a terceirização (Vargas, p. 42)

No final dos anos de 1990, com o anúncio do Metrô, volta a reacender e acaba sofrendo mais impactos, como já relatado neste estudo. O que se observa na rua Silva Bueno é uma auto recuperação.

É notório que o comércio da rua Silva Bueno sempre busca soluções para sua manutenção. As mudanças externas acabam por alavancar suas mudanças internas. Talvez se não tivesse sofrido tantas perdas quanto sofreu quando do início da operação do Expresso Tiradentes não tivesse se investido tanto.

Os comerciantes perceberam que apenas a diversificação de produtos não atendia as necessidades para que o comércio se tornasse mais atraente. O Metrô logo estaria em operação e o mercado imobiliário mostrava-se cada vez mais aquecido.

Em toda a cidade podem-se encontrar lojas em que de uma só olhada você pode reconhecer qual a idéia sobre compras que os proprietários e administradores possuem. Idéias por meio das quais eles tentam se diferenciar, passando o projeto e a decoração da loja a assumir um papel fundamental para fixar sua identidade. (Vargas, p. 310)

Essa afirmação de Vargas definiu perfeitamente a postura de diversos lojistas da rua Silva Bueno, o que remete a confirmação do que afirmam os próprios comerciantes: quem não se modernizar vai perder espaço.

Também não pode ser esquecida a questão da intensificação da expansão imobiliária. Esse novo público, dotado de renda superior ao habitual consumidor da rua Silva Bueno, pode também adotar esta rua de comércio, caso encontre produtos direcionados a seu consumo, lojas bem montadas, estrutura urbanística voltada à circulação de pedestres e oferta de estacionamento de acordo com a demanda. É uma clientela com anseios diferenciados e que pode ser conquistada.

O sentido do lugar de comércio é colocar juntos os que querem comprar com os que querem vender e as oportunidades geradas pelos encontros vão propiciar a busca por produtos diferenciados, e *quanto menos necessários esses bens forem, mais estratégias deverão ser implementadas para garantir as compras por impulso*. (Vargas, p. 20)

O comércio da rua Silva Bueno vem investindo em sua apresentação e, como citado na pesquisa com os usuários do comércio e descrito nas entrevistas com os comerciantes, o que se observa é uma nova seleção, desta vez totalmente comercial. O comércio precisa ser atraente.

Conforme afirma Vargas (2001, p. 207), pedestre e vitrina precisam ter uma simbiose total. A febre de luxo e vaidade instala-se entre todas as classes sociais.

O comércio da rua Silva Bueno, proporcionalmente voltado a seu público, está gradativamente, mas não lentamente, voltando-se a essa busca da conquista de uma fatia maior da população. Está dinâmico e em crescimento, mais uma vez reconquistando seu espaço e procurando atingir novos horizontes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O comércio do Ipiranga nunca foi referência para compras tais como a Rua 25 de março, os Bairros do Brás, Santana ou Bom Retiro, conhecidos por todos na cidade de São Paulo. Tradicionais pelas boas oportunidades de compras, com preços acessíveis e pela grande variedade de produtos, estes, atraem moradores de diversas partes da cidade e mesmo fora dela. O comércio da Rua Silva Bueno, ao contrário, tem tido uma amplitude local, ou seja, atendido aos moradores do próprio bairro nas suas necessidades cotidianas, e se apropriado do público de passagem oferecendo produtos característicos das compras por impulso.

Na virada do século, a rua Silva Bueno passou a servir de palco às mudanças que começaram a ocorrer nela e na região em que está inserida, juntamente com o fato de que o Ipiranga já deixara sua característica de bairro fabril para se fixar em serviços e comércio.

As ações voltadas ao transporte público foram decisivas para a alteração do perfil de movimentação de pessoas e de compras na rua Silva Bueno, em 2007, quando o Expresso Tiradentes entra em operação, pois, os transbordos dos usuários do transporte público intermunicipal, com melhorias na mobilidade e redução dos tempos de viagem passaram a ficar confinados no Terminal Sacomã, distantes do comércio e das compras da Silva Bueno, que antes lotada de ônibus e tumulto de pessoas, tornara-se vazia. O cliente sumira.

Mas o Expresso Tiradentes já trouxera impactos à região desde o período de sua construção. Principalmente nas vias ocupadas pelas obras, a avenida do Estado e a rua das Juntas Provisórias, que sofreram com a morosidade da obra e os ir e vir das questões eleitoreiras durante dez anos. Apesar de sua característica industrial, ambas as vias oferecem comércio e serviços os quais não foram objeto de preocupação de ações mitigadoras e alguns não conseguiram sobreviver a essas interferências por período tão longo, resultado da falta de planejamento e das questões técnicas sempre submetidas às políticas.

Com a inauguração do Expresso, estas vias foram devolvidas ao tráfego com as melhorias esperadas pelas linhas do novo sistema de transporte, o que, além de fornecer transporte mais rápido aos usuários, também retirava da via parte

dos ônibus, melhorando a fluidez para os demais veículos. No entanto, esta mesma supressão, ocorrida na rua Silva Bueno, apresentou-se como desastrosa para o comércio local, considerando que parte do comércio da rua se mantinha pelo fluxo de passagem de ônibus e pedestres das antigas linhas onde, principalmente moradores do ABC e região, realizavam suas baldeações de ônibus municipais para intermunicipais e aproveitavam esse transbordo para fazer compras.

A venda por impulso para o público de passagem foi praticamente extinta. Essa parcela de clientes realmente foi perdida e dificilmente será recuperada conforme pesquisa realizada junto aos comerciantes.

No entanto, pelo que tudo indica, estes estabelecimentos estão se transformando para usufruir de um novo público trazido juntamente com as mudanças.

As expectativas decorrentes do Expresso Tiradentes e Metrô, que melhorariam a acessibilidade para outros bairros e zonas e reduziriam os tempos de viagem, estimularam o mercado imobiliário e o bairro recheado de bangalôs, sobrados e prédios baixos, com no máximo três andares, iniciou seu processo de verticalização.

Antigos moradores trocaram seus imóveis por outros mais novos e moradores de outras regiões foram migrando para o Ipiranga, num tradicional processo de *gentrification*, exigindo do comércio uma renovação.

Os primeiros anos do século XXI foram marcados pelos investimentos no comércio da rua Silva Bueno, com o surgimento de novos estabelecimentos comerciais e fortalecimento na estrutura de serviços, criando um efeito auto reforçador.

Ciente do aumento de moradores com renda mais alta, o comércio da rua Silva Bueno começou a apostar na conquista desse novo público local, além de investir na permanência de seu público cativo majoritariamente composto por pessoas residentes no Ipiranga, em Heliópolis e no Sacomã, conforme observado nas pesquisas tanto com o comércio quanto com o usuário da via.

Ao contrário do que foi observado em outros pontos da cidade, o comércio da rua Silva Bueno sofreu impactos, teve uma breve estancada, mas retomou seus investimentos, com incremento de novas lojas de grandes redes de varejo como Lojas Marisa, Magazine Luíza, Brasil Cacau, Ponto Frio, mostrando que a tradição comercial da rua também atua como valorização imobiliária do entorno.

Aos poucos foram sendo alterados os padrões e as fachadas das lojas, mas acredita-se que esse seja o resultado de uma somatória de fatores, decorrente também dos investimentos tanto pelo Programa de Intervenções em Ruas Comerciais .

É inegável que o Expresso Tiradentes trouxe qualidade ao transporte público. No início de sua operação em 2007 transportava aproximadamente 29.000 passageiros por dia, mas, em 2010, o Expresso Tiradentes foi responsável pelo transporte de aproximadamente 70.000 passageiros por dia, com uma frota composta por 10 ônibus biarticulados, 35 articulados e 4 híbridos, que cobrem o trecho entre o Terminal Mercado e o Sacomã, mais o ramal até a Vila Prudente, conforme consulta feita em à Gerência de Operações da SPTrans em dezembro de 2010.

No entanto, fica claro também que, de uma forma geral, as intervenções urbanas voltadas ao transporte coletivo passam ao largo das análises do uso do solo urbano, principalmente no que diz respeito às áreas comerciais. O que não deixa de ser um contrassenso, considerando-se que fluxo de pessoas e comércio tem uma relação simbiótica. Os estudos de impacto urbano, quando realizados, não tem a amplitude e abrangência necessária para conta da atividade de comércio e serviços na sua dinâmica com relação à cidade.

Independentemente do fato de que neste caso as dificuldades geradas pelo desaparecimento do fluxo local tenham se revertido em oportunidades de ampliação do mercado do comércio da Rua Silva Bueno, em decorrência da valorização imobiliária do bairro, as perdas havidas durante o processo de projeto, obra não podem ser desprezadas. Sucederam-se desapropriações, comércio e

serviços cerraram suas portas, a população e a cidade sofreram custos sociais altíssimos.

O que não se tem dúvida é que as intervenções urbanas são necessárias e os impactos são certos, mas ações políticas tecnicamente planejadas aliadas a medidas mitigadoras e reações proativas, como as dos comerciantes, podem ser tomadas nos devidos tempos de forma a enaltecer os bons resultados e diminuir as perdas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARAT, J. Processo decisório nas políticas públicas e no planejamento dos transportes: uma agenda para avaliação de desempenho. Rio de Janeiro: APEC, 1979.
- BARRO, M. BACELLI, R. IPIRANGA: História dos bairros de São Paulo. Volume 14. São Paulo: PMSP, 1979.
- DNA PAULISTANO. Datafolha, caderno Cotidiano, Publifolha. São Paulo: Publifolha, 2009.
- HOCHTIEF, MONTREAL, DECONSULT. Metrô de São Paulo. V.1 e V.2. São Paulo: Hochtief, Montreal, Deconsult, 1968.
- LINHA EXPRESSA D. PEDRO-CIDADE TIRADENTES [CD-ROM]. Concepção, pesquisa, projeto e coordenação de mídias e de direitos autorais: Consórcio Queiroz Galvão-Andrade Gutierrez. Rio São Paulo: Videoart. 2009.
- MARTA SUPLICY. Revista EDUSP. São Paulo: p. 89-93, set. 2000.
- MELLO, J. C. Planejamento dos Transportes Urbanos. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1981.
- PIRES, A. B.; VASCONCELLOS, E. A.; SILVA, A. C. Transporte Humano. Cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP, 1997.
- REIS, N. G. São Paulo Vila Cidade Metrópole. São Paulo: Ministério da Cultura e PMSP, 2004.
- RODRIGUES, M. M. A. Políticas Públicas. São Paulo: Publifolha, 2010.
- ROLNIK, R. São Paulo. São Paulo: Publifolha, 2009.
- SANTOS, U.P. et all. Sumário de Dados 2004. São Paulo: PMSP, 2004.
- SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. Ante-projeto de um sistema de transporte rápido. São Paulo: PMSP, 1956.
- SÃO PAULO (Cidade). Grupo de Estudos e Transporte. Plano diretor viário, sistema de vias expressas - diretrizes, área metropolitana. São Paulo: relatório de grupo estudos, 1971.
- SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. Expresso Tiradentes: Corredor Parque Dom Pedro II – Cidade Tiradentes. São Paulo: PMSP, 2006.
- SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura. Plano urbanístico básico de São Paulo - relatório sintético. São Paulo: PMSP, 1969.
- SÃO PAULO (Região Metropolitana). Governo do Estado. A desejada metrópole de São Paulo em 2020. São Paulo: GESP, 1998.

SÃO PAULO (Região Metropolitana). Governo do Estado. PITU 2020: Síntese. [CD]. São Paulo: GESP, 2000.

SÃO PAULO (Região Metropolitana). Governo do Estado. PITU 2020: Síntese. São Paulo: GESP, 2000.

SÃO PAULO (Região Metropolitana). Governo do Estado. PITU 2020: Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2020. São Paulo: GESP, 1999.

SÃO PAULO (Região Metropolitana). Governo do Estado. PITU 2025: Plano Integrado de Transportes Urbanos - Síntese. São Paulo: GESP, 2006.

STIEL, W.C. Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil. São Paulo: Comdesenho Estúdio e Editora, 2001.

TOLEDO, B. L. Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

TOLEDO, R. P. A Capital da Solidão: Uma história de São Paulo das origens a 1900. Rio de Janeiro: Objetiva, 2003.

VARGAS, H. C. Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: Editora SENAC, 2001.

VARZEA, A. História do Comércio. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1937.

VASCONCELLOS, E. A. Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

ZMITROWICZ, W.; BORGHETTI, G. Avenidas 1950 - 2000: 50 anos de Planejamento da Cidade de São Paulo. São Paulo: EDUSP, 2009.

Reportagens extraídas de jornais – CESAD/FAU USP:

(FSP, 27/08/1996) SÃO PAULO PODERÁ SER COBAIA DO FURA-FILA. Amaral, Luiz Henrique. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 27 ago. 1996. P. 1-6.

(FSP, 12/09/1996) EMPREITEIRO TENTA VIABILIZAR FURA-FILA. Sá, Xico. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 12 set. 1996. P. 1-5.

(ESP, 12/09/1996) PPB REAGE A BLITZ TUCANA SOBRE O FURA-FILA. Mello, Flávio; Rosa, Ana Cristina. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 12 set. 1996. P. A8.

(JT, 13/09/1996) ESPECIALISTAS PREFEREM METRÔ. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 13 set. 1996. P. 3A.

(FSP, 13/09/1996) FURA-FILA NÃO TEM PROJETO, DIZ PREFEITURA. Zorzan, Patricia; Amaral, Luis Henrique. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 13 set. 1996. P. 1-9.

(ESP, 13/09/1996) TÉCNICOS DEFENDEM METRÔ E CRITICAM FURA-FILA. Bressan, Silvio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 13 SET. 1996. P. A4.

(FSP, 14/09/1996) CIDADE QUE CRIOU O FURA-FILA DIZ QUE PROJETO É INVIÁVEL E VAI ABANDONÁ-LO. Gielow, Igor. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 14 set. 1996. P. 1-6.

(FSP, 25/09/1996) PREFEITO ANUNCIA R\$ 300 MILHÕES PARA O FURA-FILA. Schivartche, Fabio. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 25 set. 1996. P. 3-11.

(FSP, 17/10/1996) EMPRESA DE ESSEN RETIFICA INFORMAÇÃO DE DESATIVAÇÃO. Gielow, Igor. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 17 out. 1996. P. 1-10.

(FSP, 12/11/1996) FURA-FILA USA VERBA DE CORREDOR DE ÔNIBUS. Schivartche, Fabio. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 12 nov. 1996. P. 3-8.

(FSP, 19/11/1996) PITTA TESTA O FURA-FILA NO REINO UNIDO. Martins, Lucia. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 19 nov. 1996. P. 3-7.

(FSP, 20/11/1996) FURA-FILA TRIPLICA CUSTO, DIZ OPERADOR INGLÊS. Martins, Lucia. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 20 nov. 1996. P. 3-4.

(ESP, 26/11/1996) FURA-FILA TERÁ IMPACTO NEGATIVO NA PAISAGEM. Augusto, Claudio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 26 nov. 1996. P. C6.

(ESP, 29/11/1996) FURA-FILA VAI ATRAPALHAR METRÔ, DIZ SECRETÁRIO. Augusto, Claudio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 29 nov. 1996. P. C5.

(FSP, 10/01/1997) PITTA ALTERA FURA-FILA E O ENVIA À CÂMARA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 10 jan. 1997. P. 3-5.

(ESP, 22/01/1997) PROJETO QUE CRIA FURA-FILA EM SP JÁ ESTÁ NA CÂMARA. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 22 jan. 1997. P. C4.

(ESP, 25/02/1997) TESTE DE MODELO SERÁ BASE PARA FURA-FILA. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 25 fev. 1997. P. C5.

(JT, 26/02/1997) FURA-FILA MUDA DE ROTA. Mello, Flavio. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 26 fev. 1997. P. 19A.

(FSP, 26/02/1997) CPI E FURA-FILA OCUPAM O TEMPO DOS VEREADORES. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 26 fev. 1997. P. 19A.

(ESP, 07/03/1997) ESTADO PODE USAR VERSÃO DE FURA-FILA EM CORREDOR. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 07 mar. 1997. P. C6.

(FSP, 25/03/1997) FURA-FILA PODE IR A VOTAÇÃO NA PRÓXIMA SEMANA, DIZ PEPEBISTA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 25 mar. 1997. P. 3-6.

(ESP, 28/03/1997) PREFEITURA QUER PRESSA NO PROJETO FURA-FILA. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 28 mar. 1997. P. C3.

(FSP, 09/04/1997) EMPRESA VAI CRIAR PROTÓTIPO DE FURA-FILA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 09 abr. 1997. P. 3-9.

(ESP, 12/04/1997) LICITAÇÃO PARA FURA-FILA INCLUIRÁ DUAS LINHAS. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 12 abr. 1997. P. C6.

(ESP, 16/04/1997) ESTRUTURA METÁLICA PODERÁ REDUZIR IMPACTO URBANÍSTICO. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 16 abr. 1997. P. C6.

(ESP, 17/04/1997) PREFEITURA QUER USAR ÁREA DE ADUTORA PARA FURA-FILA. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 17 abr. 1997. P. C6.

(FSP, 18/04/1997) PITTA ABRE O COFRE PARA APROVAR FURA-FILA. Gentile, Rogério. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 18 abr. 1997. P. 3-1.

(ESP, 18/04/1997) VEREADORES APROVAM PROJETO DO FURA-FILA. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 18 abr. 1997. P. C3.

(FSP, 19/04/1997) FURA-FILA VAI DESAPROPRIAR DEZ IMÓVEIS. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 19 abr. 1997. P. 3-3.

(ESP, 23/04/1997) DISPUTA POLÍTICA ADIA APROVAÇÃO DE PROJETO DO FURA-FILA. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 23 abr. 1997. P. C10.

(FSP, 24/04/1997) CAMARA APROVA IMPLANTAÇÃO DO FURA-FILA. Gentile, Rogério. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 24 abr. 1997. P. 3-11.

(ESP, 25/04/1997) PREFEITURA BANCARÁ PRIMEIRA LINHA DO FURA-FILA. Mello, Flavio; Pereira, Paula. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 25 abr. 1997. P. C12.

(FSP, 25/04/1997) PREFEITURA RECUA E VAI PAGAR POR FURA-FILA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 25 abr. 1997. P. 3-10.

(ESP, 14/05/1997) TESTE DE PROTÓTIPO DO FURA FILA DEVE COMEÇAR EM 20 DIAS. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 14 mai. 1997. P. C7.

(FSP, 21/05/1997) FURA-FILA TERÁ VISUAL FUTURISTA DA ELEIÇÃO 96. Gentile, Rogério. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 21 mai. 1997. P. 3-15.

(ESP, 27/06/1997) PROJETO DO FURA-FILA CUSTARÁ R\$ 6,5 MILHÕES. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 27 jun. 1997. P. C3.

(FSP, 28/06/1997) TÉCNICOS VÃO AVALIAR TRAJETO DO FURA-FILA. Mello, Flavio. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 28 jun. 1997. P. C9.

(ESP, 1º/07/1997) USP E SPTRANS ANALISAM TAMPÃO DO TAMANDUATEÍ. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 1º jul. 1997. P. C5.

(ESP, 11/07/1997) ARQUITETOS APOSTAM NO FUTURISMO EM PROJETOS DO FURA-FILA. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 11 jul. 1997. P. C8.

(FSP, 11/07/1997) FURA-FILA PODERÁ TER TRECHO SUBTERRÂNEO. Gentile, Rogério. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 11 jul. 1997. P. 3-9.

(FSP, 1º/08/1997) ESTAÇÃO DO FURA-FILA TERÁ ESCULTURA DE 15 M. Gentile, Rogério. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 1º ago. 1997. P. 3-6.

(JT, 02/08/1997) OHTAKE QUER ESCULTURAS EM ESTAÇÕES DO FURA-FILA. Costa, Fernando. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 02 ago. 1997. P. 14A.

(ESP, 12/08/1997) CRISE FINANCEIRA DA PREFEITURA POUPA FURA-FILA. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 12 ago. 1997. P. C4.

(ESP, 16/08/1997) PREFEITURA ACELERA INSTALAÇÃO DO FURA-FILA. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 16 ago. 1997. P. C3.

(FSP, 18/08/1997) PITTA LICITA PISTA DE TESTES DO FURA-FILA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 19 ago. 1997. P. 3-7.

(FSP, 26/08/1997) PITTA AUMENTA DÍVIDA PARA ACELERAR OBRAS. Huertas, Maurício Rudner. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 26 ago. 1997. P. 3-2.

(ESP, 30/08/1997) TESTE MOSTRA PONTO VULNERÁVEL DO FURA-FILA. Augusto, Claudio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 30 ago. 1997. P. C4.

(ESP, 17/09/1997) FURA-FILA CAUSA DESAPROPRIAÇÕES. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 17 set. 1997. P. C4.

(FSP, 17/09/1997) PREFEITURA VAI DESAPROPRIAR 14 ÁREAS PARA 1ª LINHA. Aguiar, Josélia. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 17 set. 1997. P. 3-2.

(ESP, 19/09/1997) CUSTO DO FURA-FILA JÁ CRESCEU 33,3%. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 19 set. 1997. P. C6.

(JT, 20/09/1997) FURA-FILA: OBRA COMEÇA EM JANEIRO. Gonzales, Daniel. **Jornal da Tade**, São Paulo. 20 set. 1997. P. 14A.

(ESP, 25/09/1997) MAQUETE DO FURA-FILA TEM DESIGN OUSADO. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 25 set. 1997. P. C6.

(FSP, 26/09/1997) VERBA PARA O FURA-FILA CAI PELA METADE. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 26 set. 1997. P. 3-2.

(ESP, 07/10/1997) FURA-FILA OBRIGA PITTA A CONSTRUIR VIADUTO. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 07 out. 1997. P. C10.

(FSP, 09/10/1997) PITTA VOLTA A CORTAR VERBAS DE FURA-FILA E PROJETO CINGAPURA. Gentile, Rogério. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 09 out. 1997. P. 3-7.

(ESP, 16/10/1997) FURA-FILA DEVE CAUSAR MAIS DESAPROPRIAÇÕES. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 16 out. 1997. P. C4.

(FSP, 03/11/1997) TERMINAIS DO FURA-FILA CUSTARÃO R\$ 25 MILHÕES. Mello, Flavio. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 03 nov. 1997. P. C6.

(FSP, 12/11/1997) ESPECIALISTAS CONTESTAM EFICÁCIA DO FURA-FILA. Paiva, Uilson. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 12 nov. 1997. P. C4.

(JT, 26/11/1997) BANCO CENTRAL DIZ NÃO AO FURA-FILA. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 26 nov. 1997. P. 19A.

(ESP, 13/12/1997) ABERTA CONCORRÊNCIA PARA LINHA DO FURA-FILA. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 13 dez. 1997. P. C4.

(ESP, 26/01/1998) PROTÓTIPO DO FURA-FILA ESTÁ A CAMINHO DE SP. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 26 jan. 1998. P. C1.

(FSP, 27/01/1998) PREFEITURA ASSINA 1º CONTRATO DO FURA-FILA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 27 jan. 1998. P. 3-6.

(ESP, 05/02/1998) CORREDOR DE ÔNIBUS PODE VIRAR LINHA DO FURA-FILA. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 05 fev. 1998. P. C6.

(ESP, 11/02/1998) FURA-FILA ENTRA EM OPERAÇÃO ANTES DAS ELEIÇÕES. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 11 fev. 1998. P. C4.

(ESP, 28/02/1998) PITTA VAI INAUGURAR LINHA DO FURA-FILA PELA METADE. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 28 fev. 1998. P. C13.

(FSP, 09/03/1998) PAULISTANO REJEITA FURA-FILA E PEDÁGIO. Nardi, Carlos Magno de. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 09 mar. 1998. P. 3-1.

(ESP, 24/03/1998) PROTÓTIPO DO FURA-FILA CIRCULA PELA PRIMEIRA VEZ NA CAPITAL. Mello, Flavio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 24 mar. 1998. P. C3.

(FSP, 18/06/1998) GRUPO SUGERE QUE FURA-FILA LIGUE AEROPORTO AO METRÔ. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 18 jun. 1998. P. 3-10.

(FSP, 19/08/1998) PITTA ADIA ENTREGA DO FURA-FILA PELA 2ª VEZ. Nardi, Carlos Magno de. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 19 ago. 1998. P. 3-6.

(ESP, 1º/09/1998) NA DATA DA INAUGURAÇÃO, FURA-FILA É SÓ UMA PLACA. Lopes, Marcus. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 01 set. 1998. P. C3.

(ESP, 17/09/1998) PISTA DO FURA-FILA DEVE FICAR PRONTA EM 40 DIAS. Lopes, Marcus. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 17 set. 1998. P. C6.

(FSP, 17/09/1998) PITTA ENTREGA UM DÉCIMO DO FURA-FILA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 17 set. 1998. P. 3-12.

(FSP, 21/01/1999) PITTA DEMITE OS CRIADORES DO FURA-FILA. Gentile, Rogério. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 21 jan. 1999. P. 3-9.

(FSP, 24/02/1999) OS PILARES QUE ELEGERAM O PREFEITO ENFRENTAM CRISE. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 24 fev. 1999. P. 3-4.

(FSP, 28/06/1999) PITTA DEVE ACABAR A GESTÃO SEM CONCLUIR 1ª LINHA. Gaspar, Malu. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 28 jun. 1999. P. 4-4.

(ESP, 28/09/1999) PITTA “TROCA” FURA-FILA POR OBRAS SOCIAIS. Lopes, Marcus. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 28 set. 1999. P. C3.

(JT, 17/10/1999) OBRAS COMPLICAM TRÂNSITO NA AVENIDA DO ESTADO. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 17 out. 1999. P. 12A.

(FSP, 15/01/2000) PITTA SUBCONTRATA EMPRESA PARA FURA-FILA. Gois, Chico de. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 15 jan. 2000. P. 3-3.

(ESP, 20/01/2000) PITTA NÃO CUMPRIRÁ PROMESSE E DEIXARÁ OPERAÇÃO DO FURA-FILA PARA PRÓXIMA GESTÃO. Castilho, Alceu Luís. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 20 jan. 2000. P. C7.

(FSP, 12/02/2000) PITTA DEIXA FURA-FILA PARA O SUCESSOR. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 12 fev. 2000. P. 3-3.

(ESP, 24/02/2000) EXPERIÊNCIA. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 24 fev. 2000. P. C4.

(ESP, 28/02/2000) MOTORISTAS CRITICAM INTERDIÇÃO DA AV. DO ESTADO. Rossi, Valéria. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 28 fev. 2000. P. C3.

(FSP, 03/03/2000) AV. DO ESTADO PERDE MAIS PISTAS. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 03 mar. 2000. P. 3-12.

(FSP, 08/03/2000) AV. DO ESTADO TEM MAIS UM BLOQUEIO. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 08 mar. 2000. P. 3-12.

(ESP, 09/03/2000) NOVA INTERDIÇÃO DEVE PIORAR AINDA MAIS O TRÁFEGO NA AV. DO ESTADO. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 09 mar. 2000. P. C2.

(ESP, 10/03/2000) FURA-FILA INTERDITARÁ A AV. DO ESTADO POR 5 MESES. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 10 mar. 2000. P. C2.

(ESP, 21/03/2000) JUSTIÇA REJEITA AÇÃO CONTRA O “FURA-FILA”. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 21 mar. 2000. P. C7.

(FSP, 24/03/2000) FURA-FILA BLOQUEIA AVENIDA NO IPIRANGA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 24 mar. 2000. P. 3-6.

(JT, 05/04/2000) SEM ACORDO, LICITAÇÃO DOS ÔNIBUS É ADIADA. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 05 abr. 2000. P. 13A.

(FSP, 22/05/2000) OBRA DO FURA-FILA INTERDITA AV. DO ESTADO. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 22 mai. 2000. P. C4.

(FSP, 07/06/2000) MARTA DIZ QUE QUER CONTINUAR O FURA-FILA. Zanini, Fábio. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 07 jun. 2000. P. A10.

(FSP, 09/06/2000) OBRA DO FURA-FILA COMPLICA AV. DO ESTADO. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 09 jun. 2000. P. C3.

(JT, 20/06/2000) BANDEIRA DE PITTA, FURA-FILA SEGUE TORRANDO DINHEIRO. Buosi, Milena. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 20 jun. 2000. P. 11A.

(ESP, 23/08/2000) PREFEITURA ABRE LICITAÇÃO PARA OPERADOR DO FURA-FILA. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 23 ago. 2000. P. C2.

(JT, 02/09/2000) VIADUTO LIGARÁ MOOCA A CAMBUCI. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 02 set. 2000. P. 18A.

(ESP, 06/09/2000) DE NOVO, PITTA PROMETE ENTREGAR O FURA-FILA. Moraes, Mauricio. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 06 set. 2000. P. C4.

(FSP, 06/09/2000) FURA-FILA TERMINA COMO CORREDOR DE TRÔLEBUS. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 06 set. 2000. P. C1.

(JT, 20/09/2000) FURA-FILA: PROBLEMA PARA O IPIRANGA. Scarazzati, Luciane. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 20 set. 2000. P. 9A.

(JT, 30/09/2000) ENFIM, O FURA-FILA. MAS SÓ PARA TESTES. Gonçalves Neto, José. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 30 set. 2000. P. 15A.

(ESP, 30/09/2000) PITTA ENTREGA HOJE, SÓ PARA TESTES, 2% DO FURA-FILA. Gonçalves Neto, José. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 30 set. 2000. P. C1.

(JT, 13/10/2000) PITTA FAZ FESTA PARA O FURA-FILA, MAS ELE PIFA NA ESTRÉIA. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 13 out. 2000. P. 12A.

(ESP, 27/10/2000) FURA-FILA FRUSTA ATÉ QUEM NÃO TEM O QUE FAZER. Bastos, Rosa. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 27 out. 2000. P. C5.

(FSP, 28/10/2000) LIMINAR SUSPENDE LICITAÇÃO DO FURA-FILA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 28 out. 2000. P. C5.

(JT, 03/01/2001) AV. DO ESTADO: DUAS FAIXAS SERÃO LIBERADAS. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 03 jan. 2001. P. 11A.

(ESP, 05/01/2001) PREFEITURA DECIDE PARALIZAR OBRAS DO FURA-FILA. Lopes, Marcus; Corsalette, Conrado. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 05 jan. 2001. P. C3.

(FSP, 11/01/2001) CUSTO DO FURA-FILA CRESCE R\$ 84 MILHÕES. Alencar, Izidoro. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 11 jan. 2001. P. C1.

(ESP, 28/01/2001) EMPRESA DE PARIS FARÁ PARCERIA COM MARTA. Rosa, Vera. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 28 jan. 2001. P. B10.

(JT, 15/02/2001) PARADO, FURA-FILA GERA MAIS GASTOS. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 15 fev. 2001. P. 12A.

(FSP, 22/02/2001) PREFEITURA CANCELA LICITAÇÃO DO FURA-FILA E ELABORA NOVO PROJETO. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 22 fev. 2001. P. C8.

(ESP, 13/03/2001) OBRA DO FURA-FILA VIRA PISTA PARA RACHAS. Gonçalves Neto, José. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 13 mar. 2001. P. C6.

(JT, 26/03/2001) LIBERADO UM TRECHO DA AV. DO ESTADO. Monteiro, Ângela. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 26 mar. 2001. P. 14A.

(JT, 1º/04/2001) OBRAS DO FURA-FILA RECOMEÇAM EM AGOSTO. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 1º abr. 2001. P. 8A.

(FSP, 11/07/2001) PT JÁ ADMITE FIM DE GOVERNO SEM FURA-FILA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 11 jul. 2001. P. C7.

(FSP, 31/10/2001) MARTA QUER LEVAR FURA-FILA ATÉ SÃO MATEUS. Izidoro, Alencar. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 31 out. 2001. P. C5.

(ESP, 05/11/2001) O SUBSTITUTO DO FURA-FILA. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 05 nov. 2001. P. A3.

(JT, 15/04/2002) FURA-FILA EM AÇÃO. E A CASA DE SEM TETO. Sanches, Valdir. Mug, Mauro. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 15 abr. 2002. P. A6.

(ESP, 17/05/2002) PREFEITURA RETOMA OBRAS DO FURA-FILA E PROMETE GASTAR MENOS. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 17 mai. 2002. P. C3.

(ESP, 1º/04/2002) OBRAS DO FURA-FILA SERÃO RETOMADAS NA 3ª FEIRA. Panda, Rogério. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 1º abr. 2002. P. 8A.

(FSP, 18/06/2002) MARTA RETOMA OBRAS DO ANTIGO FURA-FILA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 18 jun. 2002. P. C3.

(FSP, 19/06/2002) PREFEITURA RECOMEÇA AS OBRAS DO FURA-FILA APÓS UM ANO. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 19 jun. 2002. P. C9.

(JT, 19/06/2002) RECOMEÇAM AS OBRAS NO PAULISTÃO, ANTIGO FURA-FILA. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 19 jun. 2002. P. A11.

(ESP, 02/11/2002) PREFEITURA QUER LEVAR PAULISTÃO ATÉ A ZONA LESTE. Moura e Souza, Marcos. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 02 nov. 2002. P. C1.

(FSP, 13/04/2003) CANTEIRO DE OBRAS DE MARTA CUSTARÁ R\$ 1 BI. Gois, Chico de. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 14 abr. 2003.

(ESP, 23/06/2003) CARRO CAI EM BURACO DAS OBRAS DO PAULISTÃO. Azevedo, Katia. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 23 jun. 2003. P. C3.

(JT, 02/09/2003) PAULISTÃO DEVE FICAR PRONTO EM DEZEMBRO. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 02 set. 2003. P. A10.

(FSP, 1º/10/2003) SP TERÁ ORÇAMENTO MAIOR EM ANO ELEITORAL. Gois, Chico de. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 1º out. 2003.

(FSP, 30/12/2003) ABANDONADO, PAULISTÃO VIRA DEPÓSITO DE ENTULHO. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 30 dez. 2003. P. C3.

(FSP, 30/01/2004) FURA-FILA ATRASA E JÁ CUSTA MAIS DE R\$ 400 MILHÕES. Izidoro, Alencar. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 30 jan. 2004. P. C1.

(FSP, 31/01/2004) PARA MARTA, FURA-FILA “NÃO É IMPORTANTE”. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 31 jan. 2004. P. C6.

(FSP, 07/02/2004) SERVIÇOS FEITOS EM FEVEREIRO SÓ FORAM PAGOS EM 2004. Cosso, Roberto; Leite, Pedro Dias. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 07 fev. 2004.

(ESP, 09/02/2004) MARTA DESISTE DE TERMINAR PAULISTÃO ESTE ANO. Lopes, Marcus. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 09 fev. 2004. P. C1.

(JT, 20/03/2004) OBRAS DO PAULISTÃO NÃO AVANÇAM HÁ 4 ANOS. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 20 mar. 2004. P. 3A.

(JT, 25/05/2004) VOLTA DA AV. DO ESTADO ANIMA COMÉRCIO. Amendola, Gilberto. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 25 mai. 2004. P. 3A.

(ESP, 11/08/2004) PREFEITUR, AGORA, DECIDE CONCLUIR O FURA-FILA. Pitta, Iuri. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 11 ago. 2004. P. C1.

(JT, 11/08/2004) MARTA ACELERA FURA-FILA NA RETA FINAL. Pitta, Iuri. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 11 ago. 2004. P. 5A.

(FSP, 1º/01/2005) SERRA ASSUME SOB OTIMISMO DE 64%; PREVÊ INÍCIO DIFÍCIL E APERTO FINANCEIRO. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 1º jan. 2005.

(JT, 06/03/2005) GASTARM R\$ 5MI AQUI. DÁ PARA ACREDITAR? **Jornal da Tarde**, São Paulo. 06 mar. 2005.

(FSP, 14/03/2005) EQUIPE DE SERRA CONSIDERA INVIÁVEL INTEGRAR CARTÃO MUNICIPAL A METRÔ E TRENS COM A ATUAL TARIFA DE R\$ 2. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 14 mar. 2005.

(JT, 15/04/2005) FURA-FILA ATÉ A CIDADE TIRADENTES. Brandt, Ricardo. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 15 abr. 2005. P. 3A.

(ESP, 13/07/2005) SERRA PEDE VERBA À UNIÃO PARA CONCLUIR FURA-FILA. Fernandes, Adriana. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 13 jul. 2005. P. C4.

(FSP, 02/09/2005) SERRA VAI RETOMAR OBRA DO FURA-FILA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 02 set. 2005. P. C5.

(JT, 02/09/2005) O FURA-FILA VAI VOLTAR. E SERÁ TRÊS VEZES MAIOR. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 02 set. 2005. P. 4A.

(JT, 14/10/2005) FURA-FILA: ABANDONO EM DUAS GESTÕES. E UMA NOVA PROMESSA. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 14 out. 2005. P. 3A.

(JT, 19/10/2005) VERBA DE CORREDORES REMANEJADA. Tavares, Bruno. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 19 out. 2005. P. 3A.

(ESP, 04/11/2005) INICIADA EM 1997, OBRA DO FURA-FILA RECOMEÇA HOJE. Rampazo, Fabiano. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 04 nov. 2005. P. C1.

(JT, 05/11/2005) FURA-FILA MAIS UMA VEZ: SERÁ QUE AGORA VAI? Amendola, Gilberto. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 05 nov. 2005. P. 16A.

(FSP, 05/11/2005) FURA-FILA É RETOMADO SEM VERBA DO BNDES. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 05 nov. 2005. P. C4.

(ESP, 15/11/2005) A EVOLUÇÃO DO FURA-FILA. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 15 nov. 2005. P. A3.

(ESP, 20/01/2006) OBRAS DO EXPRESSO TIRADENTES INTERDITAM AVENIDA DO ESTADO. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 20 jan. 2006.

(ESP, 03/02/2006) SERRA\ESPALHA 250 PLCAS E 10 MIL FAIXAS. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 03 fev. 2006.

(ESP, 08/05/2006) OBRA DEVE DIFICULTAR O TRÂNSITO NA AV. DO ESTADO. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 08 mai. 2006. P. C 3.

(JT, 30/05/2006) PROMESSA AGORA PARA JANEIRO. Cararo, Aryane. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 30 mai. 2006. P. 3A.

(JT, 07/06/2006) UMA VIA-CRUCIS PARA CHEGAR AO ABC. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 07 jun. 2006. P. 5A.

(JT, 21/06/2006) FURA-FILA VOLTA A CAUSAR POLÊMICA. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 21 jun. 2006. P. 5A.

(JT, 07/07/2006) RENOVADO, IPIRANGA É A BOLA DA VEZ. Charlise Moraes. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 07 jul. 2006.

(FSP, 07/08/2006) FURA-FILA, 10, GASTA R\$ 675 MI PARADO. Izidoro, Alencar. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 07 ago. 2006. P. C6.

(ESP, 09/10/2006) AMARELO MUDA CARA DA AV.DO ESTADO. Rigi, Camila. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 09 out. 2006. P. C8.

(JT, 11/10/2006) UM LONGO E PENOSO CAMINHO. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 11 out. 2006. P. 2A.

(FSP, 20/10/2006) KASSAB SUSPENDE GASTOS PARA REALOCAR VERBA. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 20 out. 2006.

(JT, 11/01/2007) EXPRESSO INACABADO. Haddad, Camilla. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 11 jan. 2007. P. 3A.

(JT, 14/01/2007) PASSAGEIROS TESTAM A NOVA LINHA. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 14 jan. 2007. P. 8A.

(JT, 17/01/2007) FURA-FILA SÓ EM MARÇO. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 17 jan. 2007.

(FSP, 23/02/2007) FURA-FILA COMEÇA A FUNCIONAR EM FASE EXPERIMENTAL. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 23 fev. 2007. P. C9.

(FSP, 08/03/2007) APÓS 10 ANOS DE OBRAS E R\$ 600 MILHÕES, FURA-FILA SERÁ INAUGURADO HOJE. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 08 mar. 2007. P. C7.

(JT, 11/03/2007) NOVO TERMINAL DIVIDE A OPINIÃO DOS PASSAGEIROS. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 11 mar. 2007.

(JT, 16/03/2007) NOVÍSSIMO, EXPRESSO JÁ VIVE LOTADO. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 16 mar. 2007. P. 5A.

(JT, 25/03/2007) A SILVA BUENO SERÁ REVITALIZADA. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 25 mar. 2007. P. 8A.

(JT, 17/01/2008) SILVA BUENO DE SAPATO NOVO. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 17 jan. 2008. P. 2A.

(ESP, 21/01/2008) FURA-FILA: CUSTOU R\$ 861 MI E É SUBUTILIZADO. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 21 jan. 2008. P. C1.

(ESP, 23/01/2008) O CUSTO DO FURA-FILA. **O Estado de São Paulo**, São Paulo. 23 jan. 2008. P. A3.

(JT, 09/03/2008) MODELO PODE SER O FURA-FILA. **Jornal da Tarde**, São Paulo. 09 mar. 2008. P. C6.

(FSP, 10/08/2008) DNA PAULISTANO SUL. Mariana Barros. Caderno Especial. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 10 ago. 2008.

(FSP, 14/10/2008) FURA-FILA DEMORA MAIS FORA DO RUSH. **Folha de São Paulo**, São Paulo. 14 out. 2008. P. C6.

(FSP, 12/09/2009) CONFRONTO ENTRE CAMELÔS E GCM TERMINA COM UM PRESO. Folha de São Paulo, São Paulo. 12 set. 2009. Folha *on line*.
[http://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?noticia=Confronto entre camelos e GCM termina com um preso&id=49946](http://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?noticia=Confronto_entre_camelos_e_GCM_termina_com_um_preso&id=49946)

Notícias, informações de órgãos públicos e legislação consultadas via internet:

(DONATO, 24/04/2005) APROVADO EM PLENÁRIO O PROJETO DE RUAS COMERCIAIS. Disponível em:
<http://www.donatopt.com.br/webapp_2990113/Aprovado_em_plen%C3%A1rio_o_projeto_de_Ruas_Comerciais>. Acesso em abril de 2011.

(GABRILLI, 02/06/2008) PLANO EMERGENCIAL DE CALÇADAS - PEC - Lei 14.675 de 23 de janeiro de 2008. Site da Vereadora Mara Gabrilli. 02/06/2008. Disponível em:
<<http://vereadoramaragabrilli.com.br/leis/56-lano-emergencial-de-calcadas-pec-lei-14675-de-23-de-janeiro-de-2008.html>> Acesso em maio de 2011.

(IPIRANGA NEWS) HISTÓRIAS DAS RUAS DO IPIRANGA. Almanaque Pridie Kalendas / Jornal Ipiranga News. Disponível em:
<<http://www.calendario.cnt.br/lpiranga/ipiranga03.htm>> Acesso em maio de 2011.

(METRÔ) FOLHETO DE DIVULGAÇÃO – LINHAS. Site Toca da Cotia. Disponível em: <<http://www.tocadacotia.com/noticias/mapa-do-metro-de-sao-paulo>>. Acesso em janeiro de 2012.

(MP, USP) História do Museu Paulista. Disponível em <<http://www.mp.usp.br/historia.html>>. Acesso em dezembro de 2011.

(PMSP, SUB IP) HISTÓRICO DA REGIÃO DO IPIRANGA. Site da Cidade de São Paulo. Subprefeitura do Ipiranga. Disponível em:
<<http://www.prefeitura.sp.gov.br/subprefeituraipiranga/historico.html>>. Acesso em julho de 2008.

(PMSP) HISTÓRICO DEMOGRÁFICO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Site da Cidade de São Paulo. Disponível em:
<http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas.php> Acesso em dezembro de 2011.

(PMSP, 13/09/2002) PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO. LEI Nº 13.430, DE 13/09/2002. Disponível em:
<http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=14092002_L134300000>. Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 11/05/2005) PREFEITURA LANÇA NOVO PADRÃO PARA AS CALÇADAS DA CIDADE. Site da Prefeitura de São Paulo. 11/05/2005. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=1882> Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 14/06/2005) LEI Nº 14.003, DE 14/06/2005. CONSOLIDA O PROGRAMA MUNICIPAL DE INTERVENÇÃO EM RUAS COMERCIAIS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Site da Prefeitura de São Paulo. 14/06/2005. Disponível em:
<http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=15062005L_140030000> Acesso em maio/2011.

(PMSP, 07/07/2005) PREFEITURA QUER AMPLIAR REVITALIZAÇÃO DE RUAS COMERCIAIS DA CIDADE. Site da Prefeitura de São Paulo. 07/07/2005. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=2918> Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 1º/12/2005) PREFEITURA FINALIZA 1ª FASE DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO DA RUA OSCAR FREIRE. Site da Prefeitura de São Paulo. 1º/12/2005. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=6166> Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 27/03/2006) PREFEITURA E LOJISTAS ASSINAM ACORDO PARA MELHORIAS EM RUAS COMERCIAIS. Site da Prefeitura de São Paulo. 27/03/2006. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=8585> Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 22/06/2006) SITE DO PROGRAMA PASSEIO LIVRE GANHA REFORMULAÇÃO. Site da Prefeitura de São Paulo. 22/06/2006. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=10520>
Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 26/09/2006) LEI DA CIDADE LIMPA. LEI Nº 14.223, DE 26/09/2006). Site da Prefeitura de São Paulo. 26/09/2006. Disponível em:
<http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=27092006L_142230000> Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 06/12/2006) DECRETO Nº 47.950, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2006. Site da Prefeitura de São Paulo. 06/12/2006. Disponível em:
<http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/pesqnumero.asp?t=D&n=47950&a=&s=&var=0> Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 09/01/2007) SÃO PAULO PODE SE TORNAR UMA CIDADE LIMPA. Site da Prefeitura de São Paulo. 09/01/2007. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=14184>
Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 19/06/2007) REUNIÃO SOBRE A REVITALIZAÇÃO DA RUA SILVA BUENO, NO IPIRANGA. Site da Prefeitura de São Paulo. 19/06/2007. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=16856>
Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 27/06/2007) PREFEITURA CRIA 'RUAS-MODELO', TOTALMENTE ADEQUADAS À LEI CIDADE LIMPA. Site da Prefeitura de São Paulo. 27/06/2007. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=17059>
Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 27/12/2007) PREFEITURA INVESTE PARA DEIXAR SÃO PAULO MAIS ACESSÍVEL A DEFICIENTES. Site da Prefeitura de São Paulo. 27/12/2007. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=20584>
Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 18/02/2008) A RUA SILVA BUENO ESTÁ MAIS BONITA. Chris Rocha. Site da Prefeitura de São Paulo. 18/02/2008. Disponível em:
<<http://portal.prefeitura.sp.gov.br/noticias/ars/ipiranga/2008/02/0012>> Acesso em novembro de 2009.

(PMSP, 25/04/2008) PLANEJAMENTO DE 2008 TERÁ NOVIDADES. SITE DA PREFEITURA DE SÃO PAULO. 25/04/2008. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/portal/passeio_livre/index.php?p=23199>
Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 12/06/2008) CIDADE VAI GANHAR MAIS DE 350 KM DE CALÇADAS NOVAS. Site da Prefeitura de São Paulo. 12/06/2008. Disponível em:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/portal/passeio_livre/index.php?p=24213>

Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 27/06/2008) CONHEÇA O DECRETO REGULAMENTA O PLANO DE ROTAS ACESSÍVEIS. Site da Prefeitura de São Paulo. 27/06/2008. Disponível em:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/portal/passeio_livre/index.php?p=24605>

Acesso em maio de 2011.

(PMSP, 16/12/2008) CONHEÇA O PLANEJAMENTO DO PROGRAMA PASSEIO LIVRE. Site da Prefeitura de São Paulo. 16/12/2008. Disponível em:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/portal/passeio_livre/index.php?p=27438>

Acesso em maio de 2011.

(VITRUVIUS) REDES DE MOBILIDADE E URBANISMO EM SÃO PAULO: DAS RADIAIS/PERIMETRAIS DO PLANO DE AVENIDAS À MALHA DIRECIONAL PUB. Março/2007. Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>>. Acesso em

janeiro de 2012.

As entrevistas com comerciantes da região da rua Silva Bueno, em seu trecho de comércio mais forte, foram realizadas entre abril e maio de 2011.

A extensão da pesquisa a comércios sediados fora da rua Silva Bueno, mas nas suas aproximações, deveu-se ao fato destes estarem estabelecidos há mais de trinta anos e virem acompanhando de perto as ações das políticas públicas.

Além dos dados do estabelecimento, para sua identificação, foram feitas basicamente as seguintes perguntas:

- o que aconteceu com a rua Silva Bueno após a inauguração do Terminal Sacomã do Expresso Tiradentes;
- o que isso refletiu em seu comércio;
- quais as medidas adotadas para reversão desse quadro.

Estabelecimento: **Chocolândia**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2040

Ramo de atividade: Comércio de doces e mini mercado.

Início das atividades: 1985

Gerente de Marketing: Karyn Souza

A Chocolândia é uma tradicional loja fornecedora de chocolate (barras) para confecção de bombons e chocolates artesanais e doces, tais como balas e biscoito. O comércio de chocolates de base, ou seja, para manuseio, a fez uma das poucas lojas do bairro, para não dizer a única, a atrair, há bom tempo, público oriundo de outras regiões da cidade. Em 2000 a loja expandiu e diversificou os produtos comercializados. Além dos chocolates e doces, passou a funcionar como supermercado, oferecendo toda linha de produtos encontrada nestes, destinando-se ao atendimento do público local.

Com a inauguração do ET, o esvaziamento da Rua Silva Bueno trouxe acentuada diferença na movimentação das pessoas e, conseqüentemente, no fluxo de clientes.

Conta Karyn, que nos primeiros meses, a Chocolândia teve uma baixa média de público de 600 pessoas por dia, o que trouxe uma redução de 12 a 15% no faturamento mensal.

Passado o impacto dos primeiros meses (não chegou a um ano), a movimentação das pessoas foi se estabilizando. O ET melhorou a acessibilidade ao bairro e com a vinda do metrô o faturamento aumentou.

Karyn informa que a Chocolândia está essencialmente voltada ao atendimento do público da região do Ipiranga, a exceção dos chocolates, que atrai compradores de todas as regiões da cidade e dos municípios vizinhos.

Estabelecimento: **Paraíso Calçados**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2150

Ramo de atividade: Calçados, bolsas e acessórios

Início das atividades: 2007

Gerente: Ricardo Zanforlin

Movimento de quinta a sábado muito bom.

Após inauguração do metrô, melhorou público. Atrai público do Alto do Ipiranga e Chácara Klabin que antes não vinham para o Ipiranga.

Público consumidor: classes C e D, basicamente oriundos de Heliópolis. Após o metrô, B e até A. Acréscimo de 10% no faturamento, o que é representativo.

O cliente mais exigente gosta de marcas consolidadas e de qualidade reconhecida.

Segundo Ricardo, o comércio é a oportunidade de emprego para pessoas inexperientes e ou pouco ou não qualificadas, caracterizando, muitas vezes o primeiro emprego. Para cativar esse público, os vendedores precisavam ser melhor preparados.

Outra deficiência do bairro para atrair esse público é a falta de ofertas de locais particulares para estacionamento.

Estabelecimento: **Casas Bahia**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2153

Ramo de atividade: Loja de departamentos

Início das atividades: 1986

Gerente: Carlos Arruda.

O Sr. Carlos é novo nessa loja. Tem apenas meses que se encontra lá. Informou-me que esse é um critério das Casas Bahia. Os gerentes não permanecem por muito tempo na mesma loja. Para responder meus questionamentos, chamou uma vendedora antiga da loja.

Ela não viu meu questionamento com bons olhos e esclareceu que pouco antes do Terminal Sacomã ser inaugurado, no final de 2005, as Casas Bahia montaram uma segunda loja quase esquina à rua Comandante Taylor, que é um dos acessos da favela de Heliópolis para o Ipiranga.

A segunda loja “roubou” o público de Heliópolis, desabafou a vendedora contrariada, que não quis se identificar. Complementou dizendo que a rua esvaziou mas que mediante a concorrência interna não sentiram o impacto pela inauguração do Terminal Sacomã.

Estabelecimento: **Território da Moda**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2276

Ramo de atividade: Calçados, bolsas e acessórios

Início das atividades: 1999

Gerente: Adriano Alberto da Silva.

Estabelecimento voltado para abastecimento da população que frequentemente circula pela região.

Após a inauguração do Expresso Tiradentes, as ruas ficaram desertas.

Conta Adriano: “De repente, as ruas esvaziaram. Sumiram as pessoas e os ônibus. Foi assustador. Começamos a ficar preocupados sobre o que poderia acontecer. Esse esvaziamento durou cerca de 6 meses, voltando a ter uma circulação apreciável apenas 8 meses após a inauguração.”

Quanto ao faturamento, Adriano relata não ter sido consideravelmente afetado. Chegou até a ter queda nas vendas, mas não chegou a 5% do faturamento. O que assustou realmente foi a redução de visitas no dia a dia.

Estabelecimento: **Casas Pernambucanas**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2374

Ramo de atividade: Loja de departamentos

Início das atividades: 1953

Gerente: Oscar

O Sr. Oscar não era gerente dessa loja quando o Expresso Tiradentes foi inaugurado. Está lá há aproximadamente um ano.

Informou que a rua tem um movimento bastante fraco de segunda a sexta feira. No sábado sempre foi mais forte e com a inauguração do metrô Sacomã, os sábados ficaram melhores ainda em termos de aumento de vendas.

Complementou dizendo que apesar desse aumento, a base de seu faturamento está fincada no consumidor oriundo de Heliópolis e classificou seu público como C e D.

Estabelecimento: **A Poderosa**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2394

Ramo de atividade: Calçados, confecção e acessórios

Início das atividades: 1999

Proprietário: José Carlos Gomes.

Segundo declarou o Sr. José Carlos, o Zé, como é conhecido por todos, o Expresso Tiradentes mudou a cara e a vida da rua Silva Bueno.

Em frente a sua loja havia um ponto de ônibus. Declara que paravam no local 42 linhas e que a cada minuto em torno de vinte pessoas se agrupavam no aguardo de seu transporte. Após a inauguração do terminal Sacomã, o transporte ficou reduzido a um ônibus por vez e 1 a 2 pessoas no ponto. Seu faturamento teve queda de 20%.

Afirma que a rua Silva Bueno vive de sábados e dias de pagamento. Como está em prédio próprio teve que mudar sua estratégia de vendas. Perdeu seu cliente que comprava por impulso então teve que trabalhar o cliente local.

Conseguiu recuperar investindo na diversificação de produtos e no incremento das instalações. A busca do consumidor é por preço aliado à marca, destaca. Mas enfatiza que o salário não dura mais como antes. O salário durava por volta de 10 dias e hoje chega a no máximo uma semana.

Acredita que as lojas de grandes redes agreguem público, mas preocupa-se com o desenvolvimento de comércio em pequenos núcleos, porque descentraliza. Citou o centro comercial de São João Clímaco. Afirma que seus clientes já sinalizaram que com o desenvolvimento do comércio mais próximo à Heliópolis estes não precisarão “descer e subir o morro”.

Quanto ao metrô, informa que melhorou a movimentação de pessoas nas ruas. Mas não trouxe alterações significativas a seu faturamento.

Estabelecimento: **Shop Baby**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2401

Ramo de atividade: Enxovais para bebês e gestantes

Início das atividades: 2001

Proprietária: Adriana Bezerra da Silva.

Quando perguntei sobre o que aconteceu na rua Silva Bueno, Adriana começou a contar, com muita tristeza: parou tudo, disse ela, acabou o comércio. Ela acredita que nunca voltará a ser como era antes.

Relatou que passava gente o tempo todo. Suas vendas estavam fortemente baseadas numa clientela de fora da cidade, oriunda da região do ABC, por conta dos embarques e desembarques na rua Silva Bueno.

Com a supressão dessas linhas, teve reduzido 60% de seu faturamento. Dispensou metade dos empregados e passou a subexistir.

Seus clientes passaram a ser somente aqueles oriundos de Heliópolis, e informou não ter conseguido recuperar boa parte do que perdeu de faturamento.

Com a vinda do metrô, a rua pode ter ficado mais movimentada mas reitera que seu faturamento permaneceu o mesmo.

Estabelecimento: **Company Shoes**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2405

Ramo de atividade: Calçados e acessórios

Início das atividades: 2000

Gerente: Neide Silva.

A Gerente Neide assistiu a todas as mudanças na rua Silva Bueno. Apesar de não ser de muitas palavras, foi franca e direta em seu relato.

A rua esvaziou muito e piorou o movimento, afirma desalentada. Informou que seu estabelecimento chegou a ter perda de 50% no faturamento. Seus clientes antigos, que utilizavam a rua para embarque e desembarque com destino ao ABC não voltaram.

Sua clientela ficou voltada essencialmente ao público de Heliópolis, o qual classificou como classes C e D.

Com a inauguração do terminal metrô Sacomã, seu faturamento cresceu um pouco, mas ainda não conseguiu recuperar as perdas devido a retirada dos ônibus intermunicipais da rua Silva Bueno.

Estabelecimento: **Casas Bahia**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2452

Ramo de atividade: Loja de departamentos

Início das atividades: 2005

Gerente: Wagner Cabral de Lima.

Assim como o Sr. Carlos, o Sr. Wagner também é novo nessa loja. Tem também apenas meses que se encontra lá.

Está satisfeito com faturamento do estabelecimento e não tem informação de que a loja tenha sofrido grande impacto com a inauguração do Terminal Sacomã.

Seu público é oriundo, em maioria absoluta, de Heliópolis.

Entretanto, devido a inauguração do metrô Sacomã, afirma estar observando melhoria nas vendas. É muito próximo daqui, comentou o Gerente Wagner.

Estabelecimento: **Lojas Marabraz**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2473

Ramo de atividade: Comércio de móveis

Início das atividades: 1990

Gerente: José Carlos Gonçalves

Com a saída dos ônibus que circulavam pela rua Silva Bueno, o Sr. José Carlos me conta que teve seu faturamento reduzido em 30% e que conseguiu recuperar apenas 10%.

Informou que seu público atual está centrado basicamente na população de Heliópolis, pertencente às classes C e D, e que seu grande concorrente é o *shopping**. Como trata-se de loja de rua, não pode divulgar promoções devido a Lei da Cidade Limpa. Este tipo de divulgação faz parte da estratégia de vendas utilizada pela rede de Lojas Marabraz para chamar atenção de seus clientes, procedimento que pode ser amplamente utilizado em áreas confinadas, como por exemplo *shoppings*.

Com a vinda do metrô, houve uma redução ainda maior das vendas.

Reclama da falta de locais para estacionamento tanto na via pública quanto em áreas particulares.

* Cabe destacar que não existe nenhum shopping no bairro do Ipiranga. Mesmo já estando em área pertencente à Subprefeitura Vila Prudente-Sapopemba, o Central Plaza Shopping fica muito próximo do Ipiranga e tem acesso fácil. Possui pontos finais de ônibus em uma de suas faces e tem amplo estacionamento, que por muito tempo foi gratuito.

Quando o Sr. José Carlos citava os shoppings, referia-se à loja da Marabraz existente no Central Plaza, cuja concorrência interna, a seu ver, devido a Lei da Cidade Limpa, é desigual, pois favorece a loja do *shopping*.

Estabelecimento: **Mariluz**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2479

Ramo de atividade: Calçados e acessórios

Início das atividades: 1964

Proprietário: Hildivano Rodrigues Miranda (Sr. Ivan)

O Sr. Ivan, como é conhecido por todos, contou-me que atua no comércio desde a adolescência. Foi “adotado” profissionalmente por uma família judia que atuava no comércio e lá aprendeu o segredo das vendas.

Após atingir a maioridade, resolveu aplicar seu estilo pessoal e abriu seu próprio negócio.

Conta que, quando escolheu seu primeiro ponto, buscou um lugar que estivesse em frente, ou bem próximo, a uma parada de ônibus. Enfim, conseguiu um que possuía um ponto de ônibus em frente a loja. Desde o começo, sempre procurou explorar a presença do transporte público.

Com a inauguração do Terminal Sacomã, declarou ter sofrido a redução de 40% das visitas diárias a seu estabelecimento, o que levou a redução de 20% em seu faturamento mensal.

Conta que os clientes fiéis foram aos poucos retornando, vagarosamente. “O público só começou a voltar mesmo a partir de outubro de 2007, com as compras de Natal.”

Destacou que o metrô, até devido a proximidade, ainda não trouxe aumentos significativos ao faturamento, mas outro notório aumento da frequência.

Homem simples, mas com fala clara e concisa, atribui sua estabilidade às sábias palavras que seu pai (Emílio Rodrigues de Miranda) lhe disse quando iniciou sua empreitada pelo comércio. “Nunca reclame do que colheu, veja o que plantou”, reproduziu em tom solene e emocionado.

Estabelecimento: **Açougue Tennessee**

Endereço: Rua Silva Bueno, 2533

Ramo de atividade: Comércio de carnes

Início das atividades: 1996

Gerente: Claudinei da Silva

Apesar de não mais estar nessa loja, desde fevereiro de 2011, Claudio, como é conhecido Claudinei da Silva, concedeu-me uma entrevista via fone. Ele ainda faz parte da rede mas gerencia outra loja no bairro do Cursino, pertencente a Subprefeitura Ipiranga.

Claudio me conta que não foram sentidos impactos decorrentes da inauguração do Terminal Sacomã. A loja estava sempre lotada por consumidores oriundos de Heliópolis. A procura é muito alta e a loja funciona de segunda a domingo.

Tamanha era a procura que nos últimos cinco anos foram inauguradas quatro lojas só na região do Ipiranga, sendo uma delas em Heliópolis e outra na própria rua Silva Bueno, em local já explorado por comércio de carnes.

Claudio relata que a loja do nº 2533 só passou a dar melhor atendimento aos clientes depois que as outras lojas começaram a ser inauguradas. “Eram filas enormes”, conta.*

Tal como no Expresso Tiradentes, o metrô também não lhes trouxe reflexos.

* Só consegui falar com o atual gerente da loja, Laércio, numa segunda feira pela manhã, logo após a loja abrir. Pouco antes do almoço já havia grande movimentação de clientes. Nos sábados em que estive à tarde pelo local, presenciei igualmente a grande movimentação de clientes e pude observar vários, muitos mesmo, utilizando o viaduto Comte. Taylor à pé, com destino à Heliópolis.

Estabelecimento: **Mancini Modas**

Endereço: Rua Greenfeld, 238

Ramo de atividade: Roupas infantil e adulto

Início das atividades: 1975

Proprietário: Walter Mancini

Conforme relato do Sr.Walter, a Mancini modas comercializa roupas a 36 anos na região do Ipiranga, sendo 31 destes no número 119 da rua Greenfeld.

A mudança de endereço, para o nº 238 da mesma rua, deu-se devido a desapropriação do imóvel para a construção da estação metrô Sacomã.

Apesar de ter sofrido perdas com a mudança, mesmo assim foi possível equilibrar as vendas. Mas quando o Terminal Sacomã foi inaugurado, o número de visitas a seu estabelecimento reduziu em 30% e houve queda de 20% em seu faturamento, conta Walter Mancini.

Se com a desapropriação sofrera prejuízos, pois é inquilino e não recebeu indenização pelo ponto, com o Expresso Tiradentes viu suas vendas realmente despencarem.

Com loja nova, recém montada, precisava reverter sua condição e passou a trabalhar mais o cliente de Heliópolis, seu público cativo, responsável por 50% do faturamento, presente há quatro gerações. Walter acrescenta a respeito de seu público: “só comprem mercadoria de boa qualidade e não pechinham. Quem chora mais é o do carro zero que pára na porta”.

Conta que houveram ações positivas como a retirada dos camelôs da Silva Bueno. O público que se dirigia ao Ipiranga de automóvel voltou a circular nas calçadas.

Por estar na rua onde está localizada a Estação Metrô Sacomã, Walter fez comentários bastante interessantes a respeito do local após a inauguração da estação. Disse que com a Estação um novo público com carros surgiu; deixavam seus carros na imediação da estação para utilizar o metrô, normalmente pela manhã

e só retornavam à noite. Isso justifica a decepção para aqueles que esperavam aumentos significativos no faturamento após a instalação do metrô. Segundo Walter, esse aumento não chegou a 5%. Entretanto, com o metrô, antigos clientes estão retornando.

O Sr. Walter me conta também que no dia da inauguração do metrô, que ele destaca solene: 26/01/2010, os aluguéis subiram 50%.

A rua Greenfeld ficou melhor iluminada que a Silva Bueno, por exigência do Metrô. Mas, apesar de mais escura, observa Walter que os comerciantes da rua Silva Bueno vem investindo na melhoria de suas fachadas, modernizando suas lojas.

Com o metrô, o policiamento ostensivo ficou mais presente. Mas, em contrapartida, cresceu o número de mendigos, pedintes e drogados em seu entorno.*

* Interessante destacar que eu já havia ouvido este mesmo comentário de outras pessoas que exercem atividades comerciais em outros pontos da cidade.

Estabelecimento: **Lanchonete Jangada**

Endereço: Rua Lino Coutinho, 2000

Ramo de atividade: Lanchonete e restaurante

Início das atividades: 1969

Proprietário: Davi Simon.

O local é ocupado pela lanchonete Jangada há 48 anos, mas sob a direção do Sr. Davi apenas a 43 anos.

O Sr. Davi me conta que a rua Silva Bueno esvaziou com a inauguração do Terminal Sacomã e, pela sua ótica, que boa parte desse vazio se consolidou pela acessibilidade que o Expresso Tiradentes veio trazer à rua 25 de março. Ela ficou muito próxima. Sua diversidade de produtos a preços incomparáveis veio competir de forma desleal com alguns tipos de comércio da rua Silva Bueno.*

Mas o Sr. Davi acredita que o sucesso do comércio da região está nos comerciantes investirem em seus estabelecimentos.

Apesar do metrô ter trazido algumas melhorias, o comércio precisa se modernizar, diz ele. É necessário oferecer conforto, beleza, preços atraentes e mercadorias com qualidade, afinal, comenta Sr. Davi, estamos rodeados por escritórios comerciais, médicos e dentistas.”

* Achei bastante interessante esse comentário do Sr. Davi principalmente porque um grande magazine existente na rua 25 de Março (Armarinhos Fernandes) montou uma filial na rua Silva Bueno, logo após a inauguração da estação metrô Sacomã.

ANEXO B
TÉCNICOS ENTREVISTADOS E PESSOAS LIGADAS AO COMÉRCIO

Técnicos entrevistados (2010 e 2011):

Alves, Engº Wagner Chagas

Gerente da Unidade Leste, divisão da São Paulo Transportes S.A. (SPTrans) na qual está inserido o Expresso Tiradentes.

Almeida, Engº Rui Roberto Lemos de

Coordenador de Projetos e Obras da Subprefeitura Ipiranga quando das obras do Expresso Tiradentes.

Cabral, Sra. Cilene G.

Assessora de Marketing da São Paulo Transportes S.A. (SPTrans)

Ferreira, Sr. Edson Valter L.

Técnico de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP), morador do bairro e usuário do comércio do Ipiranga.

Freitas, Engº José Alexandre

Coordenador de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (CPDU) da Subprefeitura Ipiranga (SP-IP) (responsável pelo cadastramento e fiscalização de ambulantes).

Martins, Engº Amândio

Chefe de Gabinete da Subprefeitura Ipiranga quando do desenvolvimento do Programa de Intervenção em Ruas Comerciais na rua Silva Bueno.

Mendes, Sr. Guilherme Teodoro

Presidente do Clube dos Diretores Lojistas do Ipiranga, morador do bairro e usuário do comércio do Ipiranga.

Assessor do Gabinete da Subprefeita do Ipiranga.

Moura, Arqtº Roberto de Moraes

Gerente de Projetos de Arquitetura da São Paulo Transportes S.A. (SPTrans)

Nunes, Engº Douglas Simões

Coordenador do Departamento de Engenharia de Campo Ipiranga (DEC IP) da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP).

Rebello, Arqtº Ricardo Moura

Coordenador do Departamento de Engenharia de Campo Ipiranga (DEC IP) da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) quando das obras do Expresso Tiradentes e do desenvolvimento do Programa de Intervenção em Ruas Comerciais na rua Silva Bueno.

Sartório, Sra. Regina

Coordenadora do Centro de Apoio ao Aprendizado do Ipiranga (CAAP-I) e usuária do comércio do Ipiranga.

Silva, Sr. Valdeci Lino da

Coordenador Operacional da Unidade Leste, divisão da São Paulo Transportes S.A. (SPTrans) na qual está inserido o Expresso Tiradentes.

Entrevistas para obtenção de dados históricos (2012):

Abreu, Maria Aparecida Bianchi L.

Administradora do Mercado Municipal José Gomes de Moraes Neto - Ipiranga

Corradini Neto, Eliseu

Proprietário da Adega Corradini, comércio de bebidas, em atividade desde 1959. Rua Gonçalves Ledo, 551. Começou a trabalhar ainda garoto na quitanda do pai que ficava na rua Silva Bueno esquina com a rua Lord Cochrane. Em 1949 mudou a quitanda para o interior do Mercado Municipal do Ipiranga e em 1959 montou a adega. Trabalham juntos seus filhos, entre eles Ênio Corradini que auxiliou com informações.

Yoshikawa, Etsuko Kaio (D^a Amélia)

Moradora e filha de ex comerciante do Ipiranga. Nascida no interior do Estado de São Paulo, veio ainda pequena para São Paulo onde seu pai constituiu uma distribuidora de bananas (Kaio) situada na rua Gonçalves Ledo, vizinha à Adega Corradini. É mãe da Arqt^a Elisangela Yoshikawa.

Figura 1 – Imagem extraída do livro *Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*, p. 122.

Figura 2 – Imagem extraída do livro *Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*, p. 125.

Figura 3 – Imagem extraída do livro *Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*, p. 160.

Figura 4 – Imagem extraída do estudo *Ante-projeto de um sistema de transporte rápido*, anexo à p. 164.

Figura 5 – Imagem extraída do estudo *Metrô de São Paulo*, V.2, p.119.

Figura 6 – Imagem extraída do site Toca da Cotia – Folheto de divulgação das linhas do Metrô de São Paulo.

Figura 7 – Imagem extraída do Jornal Folha de São Paulo de 27/08/1996, p.1-6.

Figura 8 – Imagem extraída do Jornal Folha de São Paulo de 12/09/1996, p.1-5.

Figura 9 – Imagem produzida com base em ilustração publicada pelo Jornal o Estado de São Paulo de 26/11/1996, p. C6.

Figura 10 – Imagem produzida com base em ilustração publicada pelo Jornal da Tarde de 26/02/1997, p. 19A.

Figura 11 – Imagem extraída do Jornal O Estado de São Paulo de 25/02/1997, p. C5.

Figura 12 – Imagem produzida com base em ilustração publicada pelo Jornal O Estado de São Paulo de 12/04/1997, p. C6.

Figura 13 – Imagem extraída do Jornal Folha de São Paulo de 11/07/1997, p. 3-9.

Figura 14 – Imagem produzida com base em ilustração publicada pelo Jornal O Estado de São Paulo, 03/11/1997. Os desenhos das vistas frontais dos Terminais Mercado (na época ainda nominado Parque D. Pedro II) e Sacomã foram extraídos do site do Arquiteto Ruy Ohtake (<http://www.ruyohtake.com.br/index.html>). Acesso em junho de 2011.

Figura 15 – Imagem produzida com base em ilustração publicada pelo Jornal Folha de São Paulo de 19/08/1998, p. 3-6.

Figura 16 – Imagem extraída do Jornal Folha de São Paulo de 02/09/2005, p. C5.

Figura 17 – Imagem extraída do Jornal O Estado de São Paulo de 20/01/2000, p. C7.

Figura 18 – Imagem extraída do Jornal O Estado de São Paulo de 28/02/2000, p. C3.

Figura 19 – Imagem produzida com base em ilustração publicada pelo Jornal Folha de São Paulo de 08/03/2000, p. 3-12.

Figura 20 – Imagem extraída do Jornal da Tarde de 02/09/2000, p. 18A.

Figura 21 – Imagem extraída do Jornal O Estado de São Paulo de 30/09/2000, p. C1.

Figura 22 – Fotos de Sérgio Martire extraídas do website de Allen Morrison <www.tramz.com/br/sp/ff/00.html>. Acesso em maio de 2010.

Figura 23 – Imagem extraída do *PITU 2020*, Figura 3.9 Região Metropolitana de São Paulo – Sistema sobre Pneus – 2020, p. 86.

Figura 24 – Imagem produzida com base em ilustração publicada pelo Jornal Folha de São Paulo de 31/10/2001, p. C5.

Figura 25 – Imagem extraída do Jornal da Tarde de 11/08/2004, p. 5A.

Figura 26 – Imagem produzida com base em ilustração publicada Jornal da Tarde de 02/09/2005, p. 4A.

Figura 27 – Imagem extraída do compêndio *Expresso Tiradentes: Corredor Parque Dom Pedro II – Cidade Tiradentes*. PMSP, 2006, p. 132.

Figura 28 – Imagem extraída do DVD *Expresso Tiradentes*. Consórcio Queiroz Galvão Andrade Gutierrez, 2000.

Figura 30 – Foto cedida pela Arqt^a Elisângela Yoshikawa (acervo pessoal), 2006.

Figura 31 – Imagem extraída do compêndio *Expresso Tiradentes: Corredor Parque Dom Pedro II – Cidade Tiradentes*. PMSP, 2006, p. 124.

Figura 32 – Foto cedida pela Arqt^a Elisângela Yoshikawa (acervo pessoal), 2007.

Figura 33 – Fotos de Atorriani, extraídas do site <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=456423&page=2>>. Acesso em novembro de 2010.

Figura 34 – Foto de BS Eduardo, fevereiro de 2007, *Expresso Tiradentes visto do Edifício Altino Arantes*, extraída do site <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=445654>>. Acesso em novembro 2010.

Figura 35 – Foto de Thiago Luiz Amado Gonçalves, janeiro de 2007, *Estação Ana Neri*, extraída de site <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=430884>>. Acesso em novembro de 2010.

Figura 36 – Imagem, *Bus Rapid Transit*, extraída do site <<http://www.subways.net/brasil/sanp.htm>>. Acesso em novembro de 2010.

Figura 37 – Foto de Thiago Luiz Amado Gonçalves, janeiro de 2007, *Passarela Luiz Gama*, extraída de site <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=430884>>. Acesso em novembro de 2010.

Figura 38 – Imagem extraída do site do Arquiteto Ruy Ohtake <<http://www.ruyohtake.com.br/index.html>>. Acesso em junho de 2011.

Figura 39 – Imagem extraída do acervo da PMSP/SMC/DPH/DIM através do site <<http://www.sampa.art.br/historia/tamanduatei/>>. Acesso em dezembro de 2011.

Figura 40 – Imagem extraída do site do Museu Paulista <<http://www.mp.usp.br/historia.html>>. Acesso em dezembro de 2011.

Figura 41 – Imagem extraída do site da Prefeitura do Município de São Paulo <http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1916.jpg>. Acesso em dezembro de 2011.

Figura 42 – Identificação das áreas dos casarões, residência da classe e enchentes em imagem extraída do Google Earth <<http://www.google.com.br/intl/pt-BR/earth/index.html>>. Acesso em abril de 2011.

Figura 43 – Imagem produzida a partir de mapa base da cidade de São Paulo subdividido em distritos existente nos arquivos digitais do compêndio DNA Paulistano.

Figura 44 – Imagem extraída do Map Link <<http://maplink.apontador.com.br/transitorodizio>> incrementado com nomes de rodovias citadas no texto.

Figura 45 – Imagem extraída do site da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo/Rodízio <<http://www.cetsp.com.br/consultas/rodizio.aspx>>.

Figura 46 – Foto da autora, janeiro de 2012.

Figura 47 – Foto da autora, janeiro de 2012.

Figura 48 – Identificação da rua Silva Bueno em imagem extraída do Google Earth <<http://www.google.com.br/intl/pt-BR/earth/index.html>>. Acesso em abril de 2011.

Figura 49 – Foto da autora, janeiro de 2012.

Figura 50 – Foto da autora, janeiro de 2012.

Figura 51 – Planta com o mapeamento do piso térreo dos estabelecimentos elaborada a partir de planta com divisão de lotes utilizada pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (2011).

Figura 52 – Planta com o mapeamento dos pisos superiores dos estabelecimentos elaborada a partir de planta com divisão de lotes utilizada pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (2011).

Figura 53 – Questionário desenvolvido pela autora e aplicado aos usuários da rua Silva Bueno.

Figura 54 – Relação entre trecho forte de comércio da rua Silva Bueno e a favela de Heliópolis em imagem extraída do Google Earth <<http://www.google.com.br/intl/pt-BR/earth/index.html>>. Acesso em maio de 2011.

Figura 55 – Identificação da rua Silva Bueno, Heliópolis, São João Climaco e divisa de município em imagem extraída do Google Earth <<http://www.google.com.br/intl/pt-BR/earth/index.html>>. Acesso em maio de 2011.

Figura 56 – Imagem extraída do Flickr Domingos Dissei <<http://www.flickr.com/photos/domingosdissei>>. Acesso em maio de 2011.

Figura 57 – Acervo da autora. Maio de 2011.