

O entorno da Estação da Luz: infra-estrutura de transportes, mobilidade e desigualdade social*

Cadernos de
Pós-Graduação
em Arquitetura
e Urbanismo

Ana Kláudia de A. Viana Perdigão

*Doutoranda pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de São Paulo*

Dirce Bertan de Freitas

Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie

Gilda Collet Bruna

*Professora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
da Universidade Presbiteriana Mackenzie*

RESUMO

A Estação da Luz desempenhou um papel importante na estruturação das áreas centrais da metrópole de São Paulo. Como parte do transporte coletivo, sua história prendia-se primeiramente àquela das ferrovias suburbanas, que diferentemente do ocorrido em outros países, estava mais ligada a um subúrbio basicamente formado por população de baixa renda que se servia da ferrovia para seus movimentos pendulares de ida e volta de sua residência ao trabalho, este localizado junto aos principais centros metropolitanos de comércio e serviços. Nessa lide diária o cidadão enfrentava, porém, muitas dificuldades, devido a atrasos e mesmo interrupções do transporte por longos períodos, o que sempre foi atribuído às precárias condições do sistema ferroviário, pois a partir dos anos de 1950, os investimentos se voltaram prioritariamente para o sistema de transporte rodoviário. Essa situação de carência das ferrovias só veio se modificando, com maior ênfase, nos anos de 1970, com a implantação da primeira linha de Metrô Norte-Sul e, mais significativamente nos anos de 1990, com os esforços envidados para interligar os sistemas ferroviários – trem e metrô – formando

* Este texto foi aceito para apresentação no 14º. Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito – ANTP.



MACKENZIE

uma rede metropolitana de alta capacidade de transporte. Estes investimentos, mais recentemente permitirão integrar os transportes em rede, tendo esta rede ponto de transbordo na Estação da Luz, edificação de mais de cem anos de existência, construída em estilo Vitoriano, que atualmente se encontra em processo de restauro e modernização. Como ponto de entroncamento entre modais, a Estação da Luz permitirá o intercâmbio entre as linhas do Metrô Norte-Sul (linha 1) e Luz-Vila Sonia (linha 4). Estima-se assim que cerca de 35 mil pessoas estarão passando por hora pela Estação da Luz. Com esta perspectiva, a pergunta que se deve responder é “qual é o impacto dessa população no entorno da Estação da Luz?” Ou ainda, “qual é o papel da Estação da Luz nas áreas de seu entorno e na metrópole?” Para entender a amplitude desse impacto esperado é que se propõe que este estudo abranja os distritos da Sé, República, Bom Retiro, Santa Cecília, Brás e Pari. Metodologicamente serão utilizados dados e informações constantes das principais pesquisas e publicações como a Pesquisa Origem/Destino de 1997, desenvolvida pelo Metrô e o Programa Integrado de Transportes Urbanos para 2020, desenvolvido pela Secretaria de Estado dos Negócios Metropolitanos, dentre outros. Como resultados espera-se gerar e aumentar conhecimento que permitam fundamentar atitudes de gestão, planejamento e projeto de recuperação de áreas urbanas degradadas.

Palavras-chave: Estudos urbanos. Transporte.

1 INTRODUÇÃO

A conformação espacial das cidades é decorrência da vida social e econômica, evoluindo em função dos vários estágios de desenvolvimento que são acompanhados por decisões políticas, tecnológicas e culturais de cada período de tempo considerado. Há, pode-se dizer, uma relação entre a fixação de residência local, os postos de trabalho e o desenvolvimento assim gerado.

Correspondendo às características de cada uma das situações acima moldadas, podem-se identificar os problemas e procurar superá-los ou mitigá-los, buscando soluções específicas para cada caso, de modo a reajustar as realidades encontradas. Busca-se assim diminuir e mesmo recuperar a exclusão social agravada pelo próprio processo de crescimento, principalmente em áreas urbanas. Como se sabe, as obras de infra-estrutura de um lado podem representar uma dada valorização imobiliária que não se prende a qualquer critério social que possa ser agregado, gerando devido a essa ausência, uma cidade cujos espaços abrigam uma realidade metropolitana socialmente desigual.

Pode, porém, ser que no cerne dessa desigualdade verifique-se que a infra-estrutura de transportes coletivos esteja presente com uma quota significativa, pois se



eficiente fosse, seria um apoio à mobilidade urbana dessa população desfavorecida. Seria o elo que lhe permitiria melhor acesso ao trabalho, à educação, à saúde, ao lazer, às compras e serviços, dentre outros, dando-lhe um status de população cujas necessidades estariam sendo satisfeitas. Seria o elo que suprimiria as intermináveis, demoradas e custosas filas de espera nos pontos de ônibus. Seria o elo que lhe permitiria evitar ter que percorrer grandes distâncias a pé entre uma ou mais partes de seu percurso, o que muitas vezes acaba acarretando atrasos e eventual perda dos postos de trabalho.

Numa primeira aproximação ao estudo destas questões, observa-se que a área do entorno da Estação da Luz, atualmente, é bem servida por transportes coletivos de média e alta capacidade (os primeiros com ônibus, veículos articulados, dentre outros e os segundos com trem e metrô), embora a área venha sofrendo constante perda de população residente, declínio esse que se acentuou nas últimas décadas. Para mensurar a importância dessa perda de população podem-se comparar os dados populacionais. Em 1940, a população desse entorno representava cerca de 24% da população do município de São Paulo, quando no ano 2000 passava a representar unicamente 2%. Não se pode esquecer de mencionar também que esse decréscimo populacional foi acompanhado por diminuição de estabelecimentos de comércio e serviços que anteriormente estavam voltados ao atendimento das populações de alta e média renda familiar que lá moravam. Hoje, não mais lá estão. Esta população trasladou-se para outras áreas da região metropolitana, áreas essas mais distantes e que ofereciam menores custos da terra, afastados dos congestionamentos e encarecimento da vida junto às áreas mais centrais.

2 A LÓGICA DA EXPANSÃO URBANA

A correspondência entre ciclos econômicos e ocupação do território revela quanto uma sociedade vincula-se à constituição do espaço físico urbano. Em São Paulo, a expansão da mancha urbana ocorre a partir de seu centro histórico. Num primeiro momento é favorecida pela implantação ferroviária que tinha sido estruturada para possibilitar o escoamento da produção de cunho agro-exportador, vinculado às oligarquias cafeeiras, secundadas também pela condição crescente da cidade como um centro regional político-administrativo, comercial e cultural.

O direcionamento dos investimentos realizados por essa oligarquia para a atividade industrial, sem dúvida estabelece novas relações produtivas e sociais, gerando novas formas de ocupação no território, novas demandas urbanas e gerando ainda novas demandas de infra-estrutura. Desse modo, coerentemente com a infra-estrutura existente, o parque industrial se instalou ao longo das ferrovias Santos-Jundiaí e Sorocabana e daí se desenvolveu tornando-se um grande gerador de empregos (LANGENBUCH, 1971) e desencadeando o aparecimento de novos bairros operários. Frente a essa dinâmica socioeconômica é que se compreende a expansão urbana e territorial em curso.

Até o início do século XX, o município de São Paulo atingia uma população de 240 mil habitantes e se pode dizer que as diversas classes sociais se misturavam no



espaço urbano e edificações então estruturadas. A concentração populacional dava-se mais na área central que passou a receber uma grande quantidade de habitações coletivas de aluguel, que se espalhavam entre as habitações isoladas de pequenos proprietários urbanos.

Entre os anos de 1940 e 1960 as migrações internas foram grandes, “aportando” em São Paulo pessoas de todas as regiões do país, atraídas pela intensa industrialização que ocorria. Para moradia encontravam em geral um lote na periferia da cidade e, procurando baratear seus custos de vida, passavam a auto-construir suas habitações a partir de suas pequenas economias eventuais. Surgiram assim muitos loteamentos populares, inicialmente ditos clandestinos porquê eram feitos às margens das legislações urbanísticas, mas que concretizaram mais de 50% da área urbanizada da cidade (ROLNIK, 1997).

Como se vê, embora grande parte da população tenha buscado sua casa própria em áreas mais distantes do tradicional centro da cidade, atraída pela baixa valorização imobiliária do solo das áreas mais periféricas, este centro tradicional continuou a abrigar ainda um importante contingente de famílias de baixa renda, que encontravam vantagens em morar em casa de aluguel que de certo modo até foram “beneficiadas” pelo processo de desvalorização e deterioração da área central da cidade, pois estes alugueres permaneceram mais baixos ainda, comparativamente aos das demais áreas urbanas.

No período de formação da metrópole, em que ocorria intensificação da ocupação urbana, muitos dos planos urbanísticos estavam voltados para a apresentação de propostas de saneamento, para atender a essa população crescente, porém as ações públicas geradas, embora representassem intenções saneadoras ou higienizadoras e, ainda embelezadoras, passavam ao largo das questões sociais e habitacionais.

Muito embora o setor terciário da economia crescesse, os investimentos públicos para melhoria da área central de São Paulo não foram suficientes para manter no centro muitas das funções centrais e mesmo as residências de classes média e alta. Por isto, nos anos de 1950 e 1960, tanto estas classes de renda familiar transladaram-se para outras áreas, como os bancos, comércio varejista e muitos escritórios que começaram a se deslocar, primeiramente para a avenida Paulista e imediações, posteriormente para a avenida Faria Lima nas proximidades do Shopping Center Iguatemi e, mais recentemente, para as imediações da avenida Luís Carlos Berrini e avenida das Nações Unidas, esta margeando o rio Pinheiros. Essa tendência de “abandono” da área central tomou conta até de grande parte dos órgãos públicos que passaram a ocupar essas localizações mais prestigiadas. A perda de interesse das classes de maior poder aquisitivo pela área central, conjugada à desocupação de prédios públicos e prédios privados favoreceu o processo de degradação urbana. As propriedades que ficavam vazias tornaram-se alvo de invasões e ocupações coletivas pautadas pela ilegalidade, assistindo-se à cobrança de alugueres sem qualquer aplicação da legislação específica, conformando-se este como uma informalidade que também se reproduz no emprego e na moradia, levando a um alto adensamento de população de baixa renda familiar, porém sem qualquer qualidade de vida. No entanto, hoje (2003), num esforço



para re-equilibrar a vitalidade das áreas centrais o poder público municipal e estadual estão programando um retorno ao centro tradicional para ocupar edifícios restaurados, muitos deles de importância histórica.

Como se observa, a metrópole que se caracterizava por sua função industrial intensa (setor secundário da economia), paulatinamente passa por mudanças de funções, tornando-se peculiarmente uma metrópole terciária, conhecida por ser um centro de negócios de influência nacional e internacional. Desse modo, modelam-se novas funções e nova realidade sócio-espacial. Por sua vez, assim como o centro tradicional entrou em franca desvitalização, o setor ferroviário também entrou em decadência devido à falta de incentivos e investimentos, tornando-se portanto, mais um fator a condicionar a degradação urbana dessas áreas centrais, que se viram totalmente desqualificadas em toda sua extensão e respectivo entorno, gerando então “espaços desocupados” que ficaram conhecidos como “espaços residuais”, conforme Leite (2002).

Com a perda de sua função econômica como transportadora de mercadorias, a ferrovia passa a ser destinada para o transporte público de passageiros. Mas somente ao receber maior atenção por parte dos investimentos do poder público – principalmente na década de 1990 – é que passa a ser um transporte eficiente e integrado a outros modais como o metrô e veículos sobre pneus (metropolitanos num primeiro momento), pois diariamente muitos trabalhadores continuam se deslocando entre o centro e a periferia de São Paulo (FAGNANI, 1996).

Esta lógica de crescimento urbano aqui descrito é perversa porque leva a uma ocupação com degradação espacial, social, econômica e institucional. Será que um sistema de transporte coletivo – como o que vem sendo estruturado e acima mencionado – seria capaz de reverter esse processo de degradação já instalado na área central, cujo grande número de imóveis vazios mostram de fato uma condição social desumana, de famílias sem moradia e sem trabalho formal? Isto é o que se procura analisar, considerando as intervenções urbanas previstas para essa área central, especialmente aquelas concentradas no entorno da Estação da Luz, no distrito de Bom Retiro.

3 CARACTERIZAÇÃO DO ENTORNO DA ESTAÇÃO DA LUZ

Com o aumento do número de automóveis e o surgimento dos primeiros ônibus urbanos, começaram a se intensificar pressões externas para que se fizessem, nas áreas centrais, construções de grandes obras viárias, bem como intervenções públicas para a provisão adequada de serviços e de assentamentos populares, principalmente. Cada vez fica mais claro que a área central estava desprovida de estímulos para a manutenção do uso residencial em seu perímetro (BARAT, 1978).

As sucessivas crises econômicas aliadas à dominância do setor terciário hoje presente nas áreas centrais acabaram definindo um novo perfil para o trabalhador, quase sempre diferente daqueles que morando no centro estavam disponíveis para lá trabalhar. Isto acabou por aumentar a exclusão social e aumentar a precariedade dos moradores do centro e também da periferia (DUPAS, 2000).



O centro tradicional (vide área central no Mapa 1) apresenta então problemas econômicos e sociais assistindo a um aumento tanto do número de moradores de rua, como do comércio informal. Apesar dessas peculiaridades, este centro ainda é dinâmico, contando com uma população de cerca de 204 mil habitantes em 2000, conforme os dados do IBGE. Os empregos que oferece representam boa parte do total gerado na metrópole e por isto mesmo se pode dizer ser o pólo de atração de viagem mais importante. No entanto, conta com um conjunto de bairros que permaneceram estagnados e que ainda não são alvo do mercado residencial formal, podendo por isto, serem considerados como um potencial para novas oportunidades.

Aliando-se esses contrastes, àqueles existentes entre a oferta de transporte e aumento dos moradores de rua desqualificados e sem emprego, o grande desafio à gestão urbana é como mudar essa situação. Sabe-se que a oferta de transporte público pode representar uma alta mobilidade urbana, mas no caso da cidade de São Paulo esta vem decrescendo. O índice registrado pela pesquisa de origem-destino realizadas de 1997, para a região metropolitana é de 1,23 viagens/dia/habitante. No entanto, nos distritos do entorno da Estação da Luz, a mobilidade é maior, (índice de 6,59 viagens/dia/habitante), uma vez que a área é bem servida por transporte público, tem poucos habitantes e muitas viagens, principalmente, por motivo de trabalho. Em contraste, para a cidade de São Paulo este índice é de 1,8.

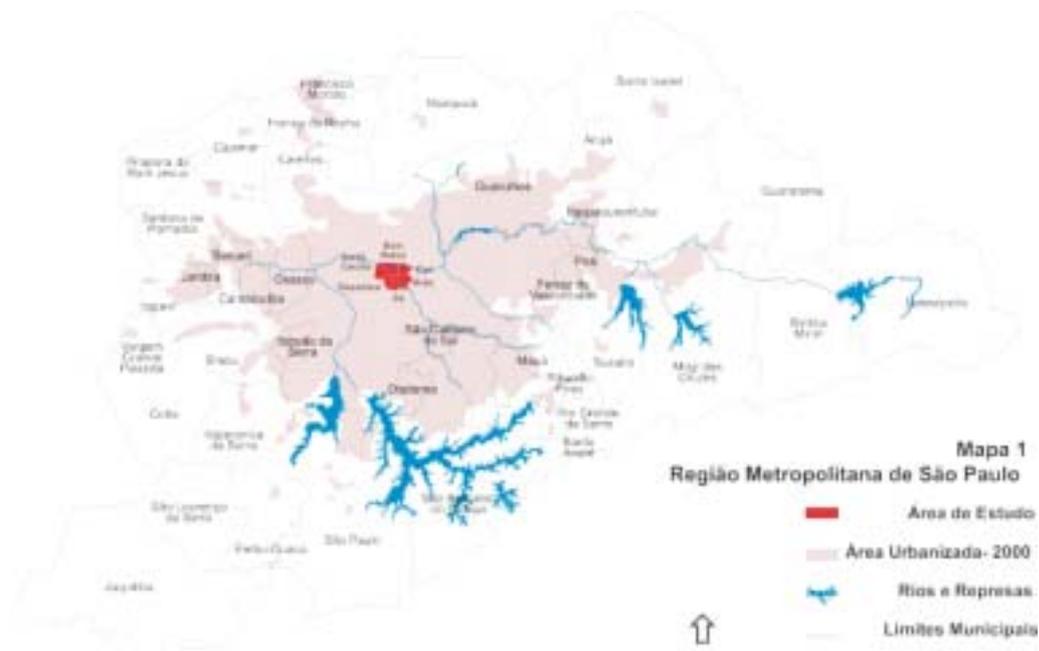
Por sua vez, o aumento dos moradores de rua e o empobrecimento da população residente no centro tradicional ocorreu no início do século XX, paulatinamente com a saída das famílias mais ricas do centro, como já mencionado. Estas famílias procuravam novas áreas em que os lotes fossem grandes e o padrão dominante fosse o de casa isolada com jardim. É que o empobrecimento das áreas centrais está associado ao aumento da moradia precária de aluguel, pois por vezes as antigas casas foram se tornando os cortiços, na medida em que se sublocavam os espaços dos grandes casarões que ficavam vazios. Está associado também ao fato de as famílias mais ricas não se sujeitarem a uma “mistura social” indesejada. Estes se tornaram fatores de expulsão dessas famílias de renda mais alta, que almejavam moradia mais digna, ainda que o sistema de transporte não permitisse morar muito longe dos locais de trabalho.

Assim é que a partir dos anos de 1940 criaram-se as condições de moradias para as famílias mais pobres, no centro tradicional da cidade. Mas o dilema agora é que essas famílias enfrentam alugueres insuportáveis frente aos parcos “salários” e à possibilidade de ida para a periferia se torna mais atraente, com seus lotes a preços mais acessíveis e “uma promessa” de melhoria do transporte coletivo, o que lhes deixava mais longe de seus empregos.

Em 2002, como se pode observar no Mapa 2, os 1850 hectares da área de estudo formada pelos 6 distritos antes mencionados, representam cerca de 1,2% da área total do município de São Paulo. Esta área concentra 543 mil empregos, representando uma área de densidade de 293 empregos/hectares e 2,7 empregos por habitante morador do centro. A maioria desses empregos se encontra no setor de serviços (45%) e comércio (22,8%).

Com essas características o centro atrai 11,4% das viagens diárias ocorridas na cidade, conforme a pesquisa Origem/Destino de 1997.





Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A/Emplasa

Mapa 1- Região Metropolitana de São Paulo - Área Urbanizada
Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo (2002)

Destas viagens 49,4% são realizadas por transporte coletivo, o que mostra a eficiência dos serviços da rede existente que conta com quatro estações ferroviárias, duas delas integradas ao metrô e 14 estações de metrô, sendo destas, duas estações de transferências que integram as três linhas existentes, com 250 linhas de ônibus.



Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo

Mapa 2 – Área de estudo do município de São Paulo
Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo (2002)



MACKENZIE

Além disso, é importante registrar que apesar da deterioração, o Centro concentra grande número de equipamentos. Um levantamento recente feito pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A (EMPLASA) e pela Secretaria Municipal de Planejamento (SEMPLA) aponta: 2 parques públicos, 61 bens tombados de valor relevante, 27 equipamentos culturais, 15 estabelecimentos voltados para a comunicação entre jornais e emissoras de rádio, 39 estabelecimentos de ensino superior, 4 estabelecimentos de atrações turísticas, 197 escolas, entre creches, escolas de Ensino Fundamental e Ensino Médio e cursos profissionalizantes, além de inúmeros hospitais, com expressivo número de leitos.

Quanto às condições de moradia, predomina a residência alugada com 40,9%, índice este bastante alto em relação ao do Município de São Paulo, que é de 20,2% e o da Metrópole, de 18,7%. Pode-se relacionar este fato ao baixo número de aquisições de imóveis devido à inexistência de políticas apropriadas de financiamento, embora atualmente o poder público esteja começando a oferecer novas opções com o Programa Morar no Centro, do PROCENTRO da Prefeitura de São Paulo. Além disso, o alto número de cortiços também contribui para a diminuição do interesse em relação à casa própria. Segundo levantamento da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) de 1993, há no município mais de 23 mil cortiços, 20% dos quais se situam na área central, correspondendo a cerca de 25% da população total da área.

Completando esse quadro de carências da área central, pode-se observar o recente levantamento sobre moradores de rua, (embora essa população não faça parte da contagem domiciliar do Censo do IBGE), realizado em fevereiro de 2000, sob a coordenação de Sílvia Maria Schor para a FIPE – Primeiro Censo dos Moradores de Rua da Cidade de São Paulo – que mostra que dos 8.706 moradores de rua do município, 4.676 perambulam pela área central; destes, 83,6% são do sexo masculino; o maior percentual (32,9) se encontra na faixa etária entre 26 e 40 anos, com uma idade média de 39 anos; 32,9% estão nas ruas pelo período de 2 a 5 anos; 28,8% de 5 a 10 anos; 39,1% são brancos; 29,5% são pardos e 25,4% são negros.

Em contraste com todos aqueles equipamentos acima mencionados, que de uma certa forma representam investimentos realizados na área central, esta área continua com população decrescente, a cada contagem de censo. Na última década, segundo os dados do ano de 2000 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), perdeu mais de 100 mil habitantes, possuindo quase 10% dos domicílios vagos da cidade, o que perfaz um total de 22.238 residências vagas, dos quais o maior índice foi registrado no distrito da Sé, onde dos 11.384 domicílios existentes, 26,84% estão vagos. Talvez estas peculiaridades possam estar na origem das explicações do porquê é difícil encontrar novos lançamentos residenciais nessa área. Segundo a Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio (EMBRAESP) há pouco interesse na área central, foram lançados apenas 1.116 apartamentos de 1 dormitório e 900 apartamentos de 2 dormitórios, números esses pouco significativos quando comparados ao restante do município de São Paulo, que no período de 1988 a 1997 lançou 21.641 unidades de 1 dormitório e 102 mil de 2 dormitórios, mesmo que com preços menores que o da média do município. A falta de interesse por empreendimentos nessa área de



estudo pode também ser verificada pela ausência de lançamentos relativos às cooperativas auto-financiadas e classistas, que desde 1995 influenciam o mercado residencial na Metrópole, chegando a serem responsáveis por 57% dos lançamentos de 1996. A baixa atratividade da área, devido aos fatores já mencionados, pode ser responsabilizada por essa deficiência habitacional.

Talvez fique mais claro entender porque não há interesse para o mercado residencial na área central, ao se focalizar o perfil socioeconômico da população residente no Centro, que é baixo. Segundo dados da Pesquisa Origem e Destino de 1997 e critérios da Associação Brasileira de Institutos de Pesquisas de Mercado (ABIPEME), a maioria das famílias residentes nessa área são classificadas na classe C, (41,1%), seguindo as famílias de classe B, (33,8%) e a renda média familiar em outubro de 1997 era de R\$ 2.162,00 e a renda per capita de R\$ 778,00, rendas essas, no entanto, superiores à renda média e per capita do município de São Paulo, respectivamente R\$ 1.751,00 e R\$ 486,00.

Por sua vez, quanto ao nível educacional, observa-se também ser baixo. Quanto à instrução, 39,1% da população possuem até o Ensino Fundamental completo; 26,8% têm grau superior completo. Além disso, a faixa etária predominante é representada por uma população jovem de 53,2% com idade entre 23 a 59 anos, sendo que somente 15,7% estão na faixa etária de 60 ou mais anos.

4 INTERVENÇÕES PÚBLICAS PREVISTAS

Pode-se falar que há consenso de que é preciso recuperar a área central do estado de degradação em que se encontra. No entanto, não é fácil conseguir resultados satisfatórios, pois para tanto é preciso contar com o envolvimento e responsabilidade do cidadão. Por outro lado, pode-se dizer que há investimentos privados sendo feitos na recuperação de alguns edifícios, assim como investimentos públicos sendo feitos no restauro de edificações de interesses históricos, muitos dos quais brevemente estarão ocupados por órgãos e empresas públicas, num esforço integrado de retorno ao centro. Destes edifícios, alguns estão sendo reabilitados para fins habitacionais, por órgãos do poder público municipal, embora lentamente. Muitas destas intervenções vêm sendo estimuladas, diretamente pelo município, no âmbito da Operação Urbana Centro, ou como parte do Programa Morar no Centro.

Outro estímulo relevante é aquele de investimentos em museus e edificações de caráter histórico, arquitetônico e cultural, do Projeto Monumenta, que vem investindo de modo a gerar atrativos turísticos e culturais, como fatores de incremento da própria atração do centro de São Paulo.

Com relação à melhoria da mobilidade urbana, o Programa Integrado de Transportes Urbanos para 2020 (SÃO PAULO, 1999) prevê vários projetos, todos complementares entre si, de modo a formarem um sistema integrado de transportes públicos, com obras e investimentos em torno de R\$30 bilhões até o ano de 2020. Destes, dois projetos imprescindíveis estão sendo executados para melhorar a rede de trans-



portes de alta capacidade: a) “A Integração Centro”, estrategicamente interligando o sistema ferroviário da Grande São Paulo e b) o Projeto de integração deste sistema com a rede metroriária, de modo que as linhas de metrô estejam interligadas com as linhas de trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

Com isso, a Estação da Luz e seu entorno irão, com a construção da linha 4 do metrô, tornarem-se o “principal entroncamento metro-ferroviário da cidade”. Espera-se um intenso desenvolvimento, em torno do pólo cultural e comercial em que a área está se tornando, com esperados impactos positivos relacionados à pobreza concentrada na área. Essas mudanças são bem-vindas.

4 PRINCIPAIS CONCLUSÕES

Começa-se a vislumbrar assim, reais possibilidades de melhoria dos problemas hoje existentes na área central. Sem dúvida, o incremento da mobilidade urbana, por meio da estruturação da malha metro-ferroviária e da reabilitação urbana já iniciada, estruturam-se como fatores desencadeantes da regeneração da degradação do centro. No entanto, precisam conjugar-se com políticas públicas que favoreçam a solidificação das funções centrais tradicionais, estimulando a fixação do comércio formal e incentivando a criação de postos de trabalho ligados às novas tecnologias, para que voltem a serem atraídas para a área. É preciso ainda que se mantenham os investimentos na formação de um mercado imobiliário para a população de renda média e alta, conjugado com aqueles voltados a programas para as famílias de menor renda que se concentram na região central da cidade.

Na verdade, buscar soluções para o problema da pobreza na área, não significa apenas melhorar a desigualdade no acesso à moradia digna, mas significa de uma maneira mais ampla, contribuir para o equilíbrio entre residentes e trabalhadores que assim deixariam de gerar diariamente deslocamentos no tecido urbano, ao mesmo tempo em que se estaria também contribuindo para cessar o declínio populacional e residencial de classes média e alta. Estas poderiam encontrar no centro, maior vitalidade e diversidade social e espacial.

Por isto as políticas públicas precisam focalizar os problemas que se apresentam de forma encadeada, orientando os investimentos mais para um quadro local, isto é, para projetos de impacto local – pois muitos deles já beneficiam o quadro metropolitano – com projetos de impacto regional, como o fortalecimento do turismo, ao destacar museus, prédios históricos e teatros.

Por outro lado é preciso considerar atentamente algumas contradições urbanas que podem ocorrer, a exemplo das estações de metrô, que se por um lado multiplicam os pontos de melhor micro-acessibilidade, por outro, condicionam uma dinâmica sócio-espacial que eventualmente pode contribuir para degradar o entorno imediato às mesmas. É que uma eventual concentração de população, como pode ocorrer junto a uma estação de metrô, pode se tornar, por exemplo, atração para um comércio de baixo nível, como o de camelôs, tornando-se fator de degradação urba-



na. Para que isto não ocorra, há, portanto, uma constante demanda da presença do poder público na área, gerindo a reciclagem urbana, para que não se torne fator de decadência.

Daí a importância da gestão do poder público que precisa articular soluções integradas estado-município e priorizar os investimentos que contém com a parceria do setor privado. Além disso, cabe ao setor público a normalização e o controle das intervenções urbanas propostas, de forma a atender os interesses da sociedade, sem permitir novas formas de degradação espacial.

Por isto sugere-se que na área central se configurem ações que integrem: (1) a promoção de empreendimentos habitacionais, oferecendo incentivos e distribuição de recursos por meio de agentes públicos e privados, tanto para venda e leasing, como para locação social; (2) incentivos para a adaptação de imóveis de propriedade pública, abandonados ou subutilizados, promovendo seu uso por serviços públicos ou requalificação para uso habitacional de baixa renda, preferencialmente para aqueles que já “habitam” a área; (3) medidas que atraíam investidores em prol de adensamento ao nível de quadras, garantindo a diversificação de usos, a recuperação de edifícios e o restauro de imóveis tombados; (4) um mercado comprador ao um mercado locador, incentivando a oferta de alternativas de moradia no centro, evitando assim as deseconomias para a cidade, de localizações distantes dos locais de trabalho; (5) estímulos à população em geral, do uso de transporte coletivo; (6) a utilização de instrumentos constantes do Estatuto da Cidade em prol da solução ou mitigação de problemas, estimulando assim a ocupação de imóveis vazios na área central; (7) financiamentos e subsídios a proprietários privados para reformas, recuperação e construção de imóveis, bem como para investimentos privados em espaços de interesse público; (8) a fiscalização com a promoção de melhorias do ambiente construído, das condições hidro-sanitárias e construtivas de habitações de aluguel.

Luz Subway Station neighbourhood: transportation infrastructure

ABSTRACT

Luz Station played important role in the São Paulo metropolis' central areas. As part of the mass transportation, its history is connected first to that of the suburban railways that, different of what happened in other countries, were much more linked to a suburb basically formed by a low rent population that was served by the railway in its daily movements of going and coming from the residence to work, this located near the main commerce and services metropolitan centers. In this daily struggle, the citizen faced however, many difficulties, due to the delays and even interruptions of the transportation for long periods, what always was attributed to the



MACKENZIE

109

railway system precarious conditions, as since the years of 1950's the investments were done with priority to the road transportation system. This railway precarious situation was only modified, with more emphasis, in the years of 1970's, with the implementation of the first subway North-South line and, more significantly in the years of 1990's, when the efforts were directed to connect the rail systems – train and subway – structuring a high capacity transportation metropolitan network. More recently these investments will enable to connect the transportation in a network, with an interconnection at Luz Station, a building existing over one hundred years, built in Victorian style that today is in process of restoration and modernization. As a node junction of modals, the Luz Station will allow the interchange between the subway North-South (line 1) and Luz-Vila Sonia (line 4). It is estimated that some 35 thousand persons per hour will pass through Luz Station. Considering this perspective, the question that one must answer is “which is this population impact on the environment surrounding Luz Station?” Or still, “which is the Luz Station role in its surrounding areas and in the metropolis?” To understand the reach of this waited impact it is proposed that this study focuses the following urban districts of Sé, República, Bom Retiro, Santa Cecília and Pari. Methodologically data and information registered in the main researches and publications will be used, like the 1997 Origin/Destiny Research developed by the Subway Company and the 2020 Comprehensive Urban Transportation Program developed by the State Businesses Metropolitan Transportation, among others. As results it is expected to generate and increase knowledge that enable to fundament attitudes of management, planning and design for the degraded urban areas' recovering.

Keywords: Urban studies. Transportation.

REFERÊNCIAS

BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

_____. Transporte e mobilidade em São Paulo. *Revista dos Transportes Públicos*, São Paulo, ano 24, n. 93, p. 51-74, 4. trim. 2001.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. *Pesquisa origem e destino – 1997: síntese das informações domiciliar e linha de contorno – 1967, 1977, 1987, 1997*. São Paulo, 1998.

DUPAS, Gilberto. *Economia global e exclusão Social*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.



FAGNANI, Eduardo. *Pobres viajantes: estado e transporte coletivo urbano: BRASIL/GSP 1964/84*. 1996. Dissertação (Mestrado)—Universidade de Campinas, Campinas, SP, 1996.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Edusp, 2000.

HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.

LANGENBUCH, Jurgen Richard. *A estruturação da Grande S. Paulo*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1971.

LEITE, Carlos. Articular o território metropolitano a partir de sua fragmentação: a orla ferroviária. *Revista Urbs*, São Paulo, ano 7, n. 28, p. 38-41, 2002.

MORSE, Richard McGee. *Formação histórica de São Paulo: de comunidade à metrópole*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1954.

ROLNIK, Rachel. *A cidade e a lei*. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos. *PITU 2020: Plano Integrado de Transportes Urbanos*. São Paulo, 1999.

SOMEKH, Nadia. A luz da cidade: memória urbana e sociedade. In: _____. *Um século de luz*. São Paulo: Scipione, 2001. p. 45-73. (Coleção Mosaico: ensaios e documentos).

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Circular é preciso, viver não é preciso*. São Paulo: Annablume, 1999.

_____. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Unidas, 1996.

VIEGAS, Renato. A luz do futuro. In: _____. *Um século de luz*. São Paulo: Scipione, 2001. p. 195-209. (Coleção Mosaico: ensaios e documentos).

