

O metrô em São Paulo projetado no começo do século XX

Maria Blassioli Moraes

Na passagem do século XIX para o século XX São Paulo apresentou um desenvolvimento urbano impulsionado pela economia cafeeira e em seguida pela produção industrial que tomou projeção nas primeiras décadas do século XX.

Estas atividades foram responsáveis pela atração de uma população formada por imigrantes europeus a partir da segunda metade do século XIX e logo mais, no século seguinte, será responsável também pela presença de migrantes nordestinos.

O grande crescimento populacional representado por 375 mil habitantes em 1910, por 600 mil em 1920 e por 870 mil em 1930, trouxe necessidades de revisões e ampliações dos serviços públicos e coletivos de transporte, telefonia e distribuição de energia. Também exigiu do governo local a revisão do plano urbanístico para a cidade, quando foram elaborados planos de melhoramentos para diversos bairros e muitos, por sua vez, estavam em processo de loteamento.

A ampliação do espaço urbano exigiu também que fosse realizada a ampliação do sistema de transporte coletivo que até então era realizado por linhas de bondes que não conseguiam mais responder à crescente demanda.

Para a resolução desta questão foram elaborados inúmeros projetos. Um primeiro projeto que ganhou destaque foi apresentado, em 1906, por Felipe Antonio Gonçalves para a Prefeitura de São Paulo. Entretanto, a elaboração do projeto, denominado Metropolitano, se estendeu pelos anos seguintes sendo que, em 1909, o engenheiro recebeu da Prefeitura a permissão para utilizar o subsolo da cidade.

Seu projeto previa a construção de uma linha circular que contornaria a cidade. A linha partiria do Largo do Riachuelo seguindo pelos vales do Anhangabaú, do Tamanduateí e Tietê, atravessaria as Estradas de Ferro Santos-Jundiaí e a Sorocabana, acompanhando o Pacaembu até as proximidades do cemitério do Araçá.

Depois seguiria para a Vila Mariana e para o vale do Ipiranga e então retornaria ao ponto inicial. Teria ainda ramais para as ruas Santo Antônio, Boa Vista e da Mooca. Parte deste traçado seria subterrâneo. O projeto foi rejeitado na Câmara Municipal, no ano de 1914, sendo que os deputados consideraram que a cidade não necessitava de transporte subterrâneo e que o transporte por superfície ampliado poderia responder à demanda. No Rio de Janeiro, um projeto semelhante também havia sido rejeitado.

Após pouco mais de dez anos, em 1927, a The São Paulo Tramway, Light and Power Co. Ltd. apresentou um projeto para resolver os diversos problemas do transporte coletivo urbano. Seu Plano Integrado de Transportes previa a utilização combinada de bondes com alta velocidade, de viação subterrânea e de serviço de ônibus.

Haveria três linhas duplas de alta velocidade atravessando a zona intermediária da cidade, mas em nível separado e independente das ruas. Sobre estas linhas os passageiros da zona

exterior seriam transportados para o centro e circulariam pela região através do subterrâneo central.

A instalação da linha subterrânea no Centro poderia resultar na eliminação dos bondes naquele local. A linha começaria na Ladeira do Carmo, passando por baixo da Sé, rua Direita e Praça do Patriarca, por cima do Parque do Anhangabaú e em subterrâneo por baixo do largo do Teatro Municipal, da rua Conselheiro Crispiniano, do Largo Paisandú, do Largo São Bento.

O sistema subterrâneo chegaria até o Mercado Municipal. Carros de superfície, em linhas de alta velocidade, teriam acesso às estações terminais subterrâneas e fariam a ligação aos bairros como Penha, Mooca, Ipiranga, Pinheiros, Santo Amaro, Jardim Paulista, Indianópolis, Jardim América, Cidade Jardim e Butantã.

No plano havia a menção de que após anos de estudo na América do Norte e na Europa, chegou-se à conclusão de que o sistema de ônibus não deveria substituir o de viação sobre trilhos, mas que deveriam atuar em coordenação, sendo que o sistema sobre trilhos deveria ser à base do transporte coletivo.

O Plano que previa as possibilidades e necessidades de crescimento do sistema de transporte na cidade não chegou a ser analisado pela Câmara dos Deputados, resultando em seu arquivamento.

A população paulista teria que esperar 41 anos para assistir ao início das obras da construção do metrô na cidade.