

O ACIDENTE DO METRÔ: O QUE A CRATERA TEM A NOS DIZER

Maurício Waldman¹

O acidente do metrô - ou “da cratera”, como já foi consagrado pela fala popular - tem justificadamente atraído as atenções do conjunto da opinião pública. Afinal, não é todo dia que podemos tomar conhecimento de transeuntes e veículos simplesmente tragados por um buraco. E para piorar, um evento que propicia imagens que sugestivamente nos remetem para os cenários de dano configurados nas ansiedades culturais do ideário judaico-cristão.

Claro é que aparte os aspectos perturbadores relacionados com a percepção do acidente, nos restaria agora procurar compreender um pouco das causas que proporcionaram um espetáculo tão sinistro. Afinal, como sabemos, o primeiro passo a ser tomado para solucionar um problema é evidenciá-lo e não ocultá-lo. Ademais, num bordão que nos remeteria à fala do antropólogo Georges Balandier, quando fazemos uma contradição conquistar expressão, trocamos a conspiração pela compreensão.

Assim sendo, voltemos nossas atenções para o ambiente em que a cratera se fez presente diante dos nossos olhos. Primeiramente, não haveria como deixar de assinalar o passado geológico da região do acidente. Trata-se do vale do rio Pinheiros, ou melhor, daquilo em que a antiga calha fluvial foi transformada. Tema recorrente em muitas avaliações, e nem por isso repetitivo, o rio Pinheiros constituía ao longo dos pouco mais de 20 quilômetros do seu antigo curso - entre o que hoje é a represa Billings e o Tietê - um rio meândrico.

Esta característica é absolutamente reveladora dos dinamismos geomorfológicos que governavam este espaço. Ao longo da calha fluvial, vadeavam as águas do Pinheiros, caprichosamente carregando sedimentos finos e alterando seu curso de tempos em tempos em razão da fraca resistência que os solos deste cenário natural opunham ao fluxo do rio. A planície de inundação ocupava uma extensão entre um e dois quilômetros a partir do eixo fluvial, formando um solo que na perspectiva da ocupação humana é quase sempre considerado merecedor de um exame mais acurado.

A segunda parte desta história nos relaciona com as ações antropogênicas. Elisée Reclus, na sua *Géographie Universelle* nos legou um mapa no qual o então núcleo urbano da região do atual bairro de Pinheiros pode ser identificado em meio a uma extensa área alagadiça. Este pequeno aldeamento foi o cerne de um processo de expansão que localmente iria contribuir para “devorar” a imensidão das áreas de várzea que cercavam São Paulo no final do século XIX.

Esta expansão urbana estava associada a interesses objetivos muito claros. A calha do Pinheiros não tardou em ser solicitada para atender as demandas de energia da metrópole em crescimento. Para a empresa *Light*, interessava a “regularização” das águas deste rio, isto é, sua retificação e a eliminação dos seus meandros, dado que na ótica simplista do sistema gerador de energia, eram solenemente inúteis. Ademais essa obra tornaria possível a reversão das águas do Tietê e, portanto, a ampliação da geração de energia da UHE de Henry Borden.

O processo de ocupação deste espaço, na ocasião uma periferia da cidade de São Paulo, foi implementado com o concurso de práticas comuns a muitas outras áreas pobres da cidade. Uma delas, de aplicação universal no espaço metropolitano, foi a notória utilização de lixo para aterrar os desníveis do terreno. Não haveria como contestar que muitos dos antigos meandros deixaram de marcar a paisagem pelo seu nivelamento com resíduos ricos em matéria orgânica, ou como prefere determinada vertente de especialistas, de materiais gárbicos. É desta mesma forma, resguardadas algumas peculiaridades, que surgem os terraços artificiais que formam as margens do atual canal do Pinheiros.

¹ Ex-Coordenador do Meio Ambiente de São Bernardo do Campo (SP) e ex-Chefe da Coleta Seletiva de Lixo de São Paulo, Waldman é Sociólogo (USP), Mestre em Antropologia (USP) e Doutor em Geografia (USP). Dentre muitas outras publicações é autor de *Ecologia e Lutas Sociais no Brasil* (Contexto, 1992), *Meio Ambiente e Antropologia* (Senac, 2006) e co-autor da *Coleção Tecendo o Saber* (Instituto Paulo Freire e Fundação Roberto Marinho, 2007). Traduziu *O Ecologismo dos Pobres* de Joan Martinez Alier, para o português. Atualmente é consultor e capacitador na área de Resíduos Sólidos e Coleta Seletiva. Exerce magistério em Gestão Ambiental da PUC de Minas Gerais como titular das disciplinas *Desenvolvimento no Século XXI: Questões Ambientais da Sociedade Contemporânea* e *Resíduos Sólidos: Aspectos Técnicos, Sociais e Ambientais*.

Ora, este breve histórico já seria em si mesmo suficiente para reclamar nossas atenções para uma obra subterrânea com as dimensões de uma estação do metrô. Claro que existe conhecimento de engenharia satisfatório para responder a este desafio e implementá-lo com sucesso. Se foi possível construir o túnel submarino do Canal da Mancha, que dificuldade existiria então para fazer uma rele estação do metrô paulista? No final das contas, vivemos também no país das grandes obras e coerentemente, das grandes construtoras, que amealharam fortunas nas últimas décadas, um ciclo que ganhou velocidade nos anos aterradores do regime militar.



<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102r.htm> (acesso: 13-07-2005)



<http://www.emae.sp.gov.br/canais.htm> (acesso: 13-07-2005)
O Rio Pinheiros, tal como configurado no início do século passado e nos anos 80

É deste ponto em diante que se evidenciam os aspectos mais contundentes da tragédia. A favor da equipe técnica que primeiramente planejou a linha amarela, consta o parecer de que em razão da natureza e do perfil dos solos da região, o trecho deveria ser implementado com uma linha de superfície. O inconveniente seria a depreciação imobiliária e a estética urbana. Quem gostaria de ter um novo “minhocão” na cidade?

A partir deste ponto de inflexão, a obra apenas poderia ser subterrânea, o que em princípio não ofereceria qualquer inconveniente. *Bastaria pagar pelo preço requisitado pelo ambiente geológico*. E, pensando-se que a intervenção em um

ambiente dificultoso solicita um tempo próprio para sua realização, *bastaria que este fosse respeitado*. Dado que a construção pela sua complexidade exige o acompanhamento da sociedade, *bastaria também que esta metodologia fosse aplicada*.

Como é possível perceber, muitas são as vozes no condicional. E pior, há um verdadeiro cipóal de denúncias que alinhavadas a partir do interesse econômico puro e simples, passam pelo descaso pela vida do cidadão comum, pela malha política neoliberal e pelos seus indigestos contratos que deixam ao sabor do mercado a construção e a própria fiscalização de obras de interesse público e que encontraram sua prosaica finalização em uma cratera.



Aliás, não haveria como não registrar o quanto este acidente relaciona-se com uma tríade de importância fundamental para o funcionamento do sistema de engenharia urbano. Assertiva que objetivamente se impõe por si mesma, no acidente da cratera estão presentes no tempo e no espaço a *questão energética* (que determinou a transformação do rio pinheiros em um canal), dos *recursos hídricos* (que no Alto Tietê sempre foram relegados a um fim utilitarista carente de planejamento) e a dos *resíduos sólidos* (ou lixo, esta emblemática representação da relação com o meio ambiente e que por sua vez torna-se matriz adicional de outros impactos).

Apressada e explosivamente articulados num coquetel no qual o interesse privado teve hegemonia sobre o que seria público e do que é artificial, supremacia sobre o que seria natural, estas referências ganharam dinamismo malévolo no bojo de uma *torção do espaço-tempo*, epítome de uma sociedade na qual o homem, como ponderou o saudoso Milton Santos, se tornou *patrão da natureza*. Sua manifestação material, quanto ao tema deste pequeno texto, é o buraco que passou a magnetizar as atenções da metrópole.

De qualquer modo, aí está a cratera reclamando nossa meditação, explicitando o problema e sugerindo que algo deve ser obtido como lição a partir do que aconteceu. Diz a sabedoria popular que aquilo que de ruim acontece é sempre um aviso para que possamos mais adiante melhorar nossas posturas e procedimentos. *Uma atitude que acima de tudo requer cautela e humildade*.

Afinal, conforme prognosticado por variado rol de mitos e provérbios da antiguidade, *o grande problema de olharmos sem cautela para o abismo é que pode ser que o abismo esteja justamente olhando para nós*.

BIBLIOGRAFIA

CUSTÓDIO, Vanderli. *A Persistência das Inundações na Grande São Paulo*. 2001. Tese (Doutorado em Geografia) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

PELOGGIA, Alex. *O Homem e o Ambiente Geológico: geologia, sociedade e ocupação humana no município de São Paulo*. São Paulo: Xamã, 1998.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do Espaço Habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. Texto escrito com a colaboração de Denise Elias. São Paulo: Hucitec, 1988.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. *Os Meandros dos Rios nos Meandros do Poder, Tietê e Pinheiros: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo*. 1987. Tese (Doutorado em Geografia) Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1987.

WALDMAN, Maurício. *Meio Ambiente & Antropologia*. São Paulo: SENAC, 2006. (Série Meio Ambiente, volume 6).

WALDMAN, Maurício. *Água e Metrópole: Limites e Expectativas do Tempo*, 2006. Tese de Doutorado em Geografia. Depto de Geografia da FFLCH da Universidade de São Paulo, São Paulo. On line: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-20062007-152538/>

AUTORIZADA A REPRODUÇÃO DESTES TEXTOS DESDE QUE MENCIONADOS O AUTOR E A FONTE:

Maurício Waldman, *O que a Cratera tem a nos Dizer*, AGB INFORMA - Informativo da Associação dos Geógrafos Brasileiros, Seção Local São Paulo, nº 91, 1º Trimestre de 2007, São Paulo, SP, páginas 8/10.

TÍTULOS NA ÁREA DE MEIO AMBIENTE DE MAURÍCIO WALDMAN - EDITORA KOTEV



SAIBA MAIS: http://kotev.com.br/?product_cat=meio-ambiente

EDITORA KOTEV
Sintonizada com
o Futuro Digital

EDITORA KOTEV
INFORMAÇÃO ÚTIL, ÁGIL E INTELIGENTE