

*Este trabalho é dedicado a todos que, com entusiasmo,
sonham e lutam por melhorias no transporte coletivo da
Região Metropolitana de São Paulo.*

Agradecimentos

Em especial, deixo meus cumprimentos a Fernando Moreno e Marcos Borges, da Companhia do Metropolitano de São Paulo; cumprimento também Sérgio Carvalho, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos; destaco a paciência de Nádia Gabriela, amiga de longa data; expresso minha gratidão pelos(as) receptivos(as) funcionários(as) da WayCup, ponto de parada obrigatória para restabelecer minhas energias e espírito criativo, ainda que localizado em Mogi das Cruzes, cidade-refúgio que me distancia das vicissitudes da vida cotidiana, as quais tenho acumulado como um operário do setor terciário.

Sumário

Sumário	3
1 Introdução	4
2 Uma visão geral da rede	5
2.1 O que é a CPTM	5
2.2 O que é o Trem Metropolitano	6
2.2.1 Alguns dados	9
3 A rede como fio-condutor	12
3.1 Linha 8-Diamante: fragmentação	12
3.1.1 Estação Antônio João	13
3.1.2 Estação General Miguel Costa	16
3.1.3 Estação Barueri	21
3.1.4 Alguns dados	23
3.2 Linha 9-Esmralda: gentrificação	24
3.2.1 Alguns dados	28
3.3 Linha 10-Turquesa: desindustrialização	29
3.3.1 Bairros do Tamanduateí	30
3.3.2 Alguns dados	34
4 Conclusão	36
Referências	37
Glossário	44

1 Introdução

O presente trabalho busca dar sustentação teórica à minha apresentação, tendo como finalidade, a partir de um recorte da malha do Trem Metropolitano da CPTM, mostrar como podemos utilizar parte da bibliografia oficial do plano da disciplina para pensar algumas questões ligadas ao território atendido pelo serviço massificado de transporte em questão. O Trem Metropolitano é, por consequência de sua penetração nestes territórios, o fio-condutor deste trabalho e também um elemento coesivo.

Para a abordagem dessas questões e para configurar o necessário recorte do território em consequência das dimensões deste, foram definidos **casos**, que funcionam para estabelecer parâmetros e limites a partir de determinadas linhas e estações.

2 Uma visão geral da rede

Este capítulo apresenta a CPTM e fornece uma visão geral da malha do Trem Metropolitano, permitindo assim compreender melhor os casos apresentados no próximo capítulo, além disso, farei a conceituação mínima necessária a partir de fontes secundárias, amparando assim a visão de transporte ferroviário metropolitano utilizada por mim em todo este trabalho.

2.1 O que é a CPTM

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos é uma empresa estatal de economia mista, ligada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Governo de Estado de São Paulo, criada em 28 de maio de 1992 por força da Lei Estadual nº 7.861(CPTM, 2016a), podendo seu papel pode ser entendido no artigo 4º da mesma lei:

Artigo 4º – A CPTM terá por objeto:

- I – planejamento, estudo, projeto, construção, implantação, exploração e manutenção das obras e serviços de transporte de passageiros, sobre trilhos ou guiados, nas entidades regionais do Estado de São Paulo;
- II – execução das obras e dos serviços complementares ou correlatos, necessários à integração do sistema de transporte por ela operado ao complexo urbanístico das cidades servidas pelo sistema;
- III – operação de conexões intermodais de transporte de passageiros, no sistema por ela explorado, como terminais, estacionamentos e outras correlatas;
- IV – prestação a terceiros de serviços de transporte de cargas, ou de passageiros, de passagem pelo território por ela servido;
- V – comercialização de marca, patente, nome e insígnia; comercialização de áreas e espaços para propaganda; prestação de serviços complementares de suporte ao usuário, por si ou por meio de terceiros, com ou sem cessão de uso predial;
- VI – comercialização de tecnologia, direta ou indiretamente, em sociedades ou em consórcios; prestação de serviços de consultoria, gerenciamento e apoio técnico; prestação de serviços de operação e manutenção de equipamentos; construção e implantação de sistemas de transporte e terminais de passageiros, no País ou no exterior; e
- VII – edição de jornais, revistas e outras publicações de caráter técnico ou comercial.(PAULO, 1992)

Segundo Stefani (2007, p. 236), “a formação da CPTM tornou-se oficial após aprovação na Assembléia Geral da Constituição, realizada em 02.07.1993, tendo como acionistas a Fepasa e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – CMTC”.

Segundo Isoda (2013, p. 42), “Na tabela temos algumas redes de metrô comparadas com a rede de alta capacidade de São Paulo. Percebe-se um limite por volta dos 10 km/hab. Na faixa inferior se encontram os casos latinoamericanos, com exceção de Santiago, com

15 km/hab. A rede de metrô de São Paulo possui o menor índice, num empate técnico com Buenos Aires. Se somada à rede da CPTM, passa a ter uma proporção similar à de Santiago, e acima da Cidade do México. Podemos ver também que apesar de possuírem redes de metrô de extensão similar, Milão e São Paulo possuem populações completamente distintas, resultando em índices drasticamente diferentes.”

Figura 1 – Quilometragem de rede por habitante (ISODA, 2013 apud OVENDEN, 2009, p. 58) (ISODA, 2013 apud SORT, 2005, p. 58)

	L (km)	pop (mi Hab)	L/pop
Londres	438.73	11.6	37.8
Paris	211.30	10.7	19.7
Berlim	151.70	4.3	35.3
Milão	74.60	4.3	17.3
Nova Iorque	368.05	15.8	23.3
Cidade do México	177.10	18.3	9.7
Buenos Aires	48.94	12.9	3.8
Santiago	94.20	6.1	15.4
São Paulo - Metrô	74.30	19.7	3.8
SP - Metrô + CPTM	335.10	19.7	17.0

Nota-se, portanto, um aumento considerável na população servida por um serviço de alta capacidade¹ quando a CPTM é somada à rede da CMSP. Como veremos no próximo capítulo, a dissociação da rede da CPTM do território, acaba por eliminar um elemento estruturante importante, agravando o quadro de escassez de linhas por habitante, ao invés de induzir mudanças positivas, contudo, vale notar o papel difuso da CPTM apontado por Isoda (2013, p. 122): “Em suma, a CPTM tem hesitado em definir quais os seus papéis no transporte metropolitano, abarcando simultaneamente as escalas metropolitana, regional, e central-metropolitana (em grande parte por omissão da CMSP)”.

2.2 O que é o Trem Metropolitano

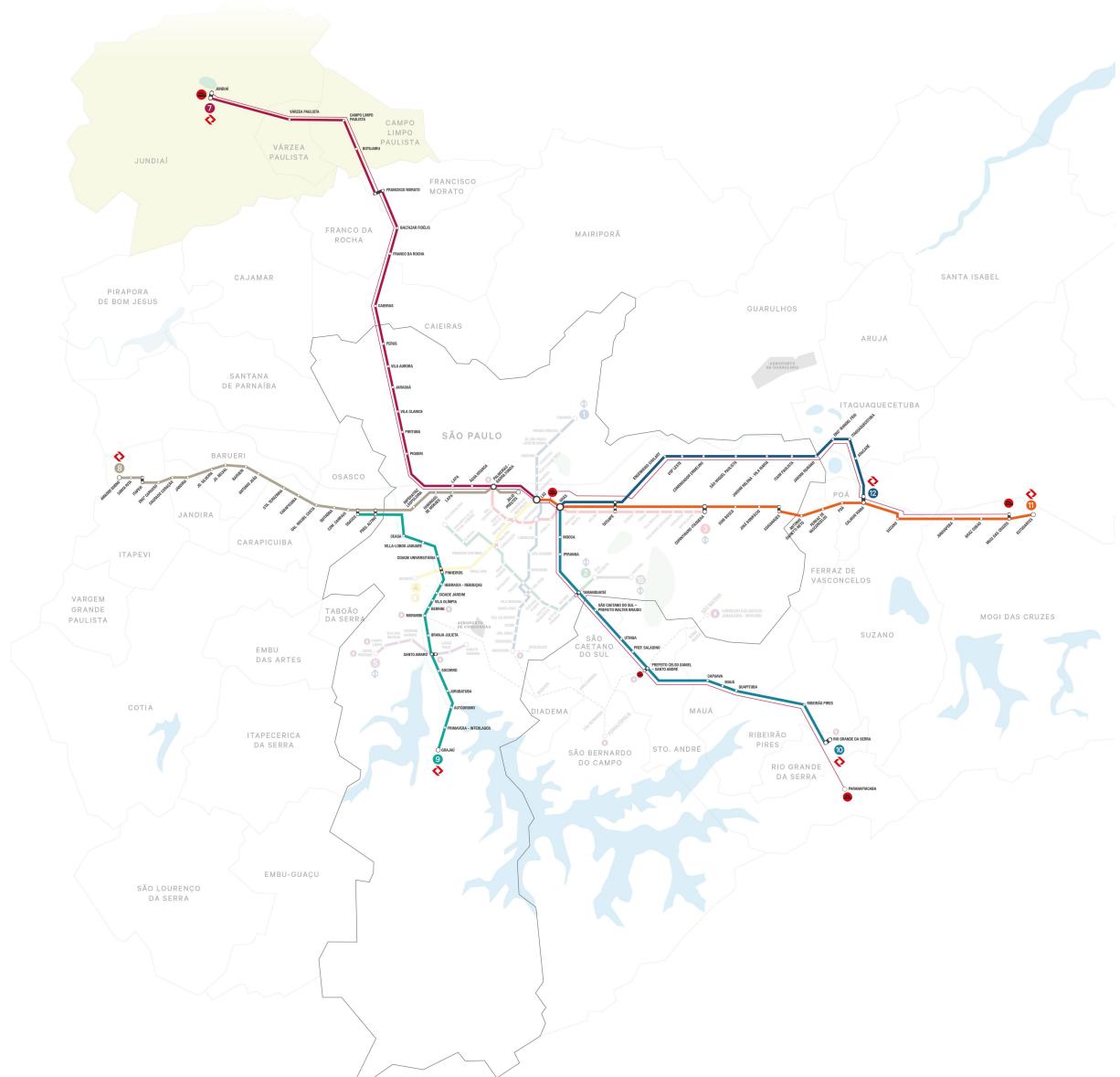
Como vimos acima, dentro do que é a CPTM, o Trem Metropolitano é seu serviço ferroviário (que transita entre as escalas metropolitana, regional e central-metropolitana),

¹ Conforme Isoda (2013)[pág. 32], um serviço de alta capacidade é resumido como uma rede segregada e de linhas exclusivas; conforme Isoda (2013)[pág. 51], “Sistemas de alta capacidade operam sempre com veículos de grande porte – composições de 4 a 12 carros, de 80 a 220 m de comprimento. Quanto maior o veículo, mais pessoas transportadas por vez, maior capacidade. Mas quanto maior, mais pesado, maior a inércia, o que exige mais potência dos motores, além de maior dificuldade de aceleração e frenagem, reforçando a necessidade da segregação.”

tendo alta capacidade e operando por meio de seis linhas, listadas a seguir:

- 7 - Rubi (Luz-Francisco Morato-Jundiaí)
 - 8 - Diamante (Júlio Prestes-Itapevi-Amador Bueno)
 - 9 - Esmeralda (Osasco-Grajaú)
 - 10 - Turquesa (Brás-Rio Grande da Serra)
 - 11 - Coral (Luz-Guaianases-Estudantes)
 - 12 - Safira (Brás-Calmon Viana)

Figura 2 – Mapa da rede da CPTM, com as 92 estações do Trem Metropolitano (CPTM, 2016b)



Assim como a criação da companhia, a operação das seis linhas, todas fruto da heranças de estatais que pré-dataram a criação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, tem seu amparo por meio da Lei 7.861 de 1992, que retomo com o no artigo 12:

Artigo 12 — A CPTM deverá assumir os sistemas de trens urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, operados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e pela Ferrovia Paulista S/A - FEPASA, de forma a assegurar a continuidade e a melhoria dos serviços, para isso podendo efetuar os necessários acordos operacionais.

Parágrafo único — Para o cumprimento do disposto neste artigo, a CPTM poderá celebrar contratos de prestação de serviços, gerenciamento de bens, ou quaisquer serviços de transporte de passageiros sobre trilhos ou guiados, de outras empresas ligadas ao sistema de transporte de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo.(PAULO, 1992)

Como explica Isoda (2013, pág. 30) em relação às redes conceituadas como metrô e surgidas em meados do século XIX, estas malhas “Não se diferenciavam tecnológica e operacionalmente das estradas de ferro existentes, com grande número de ramais e trechos de via compartilhada. Eram linhas independentes, de companhias diversas, e muitas vezes buscavam apenas conectar estações terminais centrais das ferrovias que não conseguiam penetrar nos centros antigos (ISODA, 2013 apud SORT, 2005)”, também segundo ele, é a partir daí que os serviços suburbanos existentes começam a ser dinamizados em novas redes, que são “impulsionadas pela necessidade de aumentar o rendimento dos serviços suburbanos existentes. As principais medidas neste sentido foram a segregação das linhas, duplicando o número de vias para separar serviços suburbanos dos serviços de longa distância e cargas; construção de interligações centrais, em túnel ou elevado, “amarrando” linhas que terminavam no centro; e construção de novas linhas. Estas medidas levam para a configuração de uma rede própria de trens urbanos de passageiros, tornando-a próxima de uma rede de metrô”(ISODA, 2013, pág. 32).

Apesar do papel institucional difuso da CPTM apontado por Isoda (2013) e do atendimento herdado de outras estatais, Luz (2010)[pág. 97] salienta que “Como elemento para o planejamento e a organização da cidade, não parece haver dúvidas de que a CPTM, até agora, está credenciada a ter o papel indutor e estruturador que são creditados aos transportes de alta capacidade e de qualidade”. Os dois autores demonstram que problemas políticos e institucionais, bem como a conjuntura econômica de determinadas épocas, contribuíram para dificultar a segregação dos trens de carga e também avanços mais significativos no programa de modernização da CPTM. Tal condição não é surpreendente, visto que Acselrad (2004)[pág. 31], analisando as transformações de corte neoliberal, bem como outras ligadas à acumulação flexível, aponta: “Tudo que diz respeito ao ordenamento espacial regulamentar da cidade, inclusive suas dimensões ecológicas, se esvai em ausência de forças de coordenação, que são eventualmente substituídas pela auto-organização da

“governança corporativa”, da parceria privado-privado, ou seja, em parte crescente, pelos próprios capitais em competição”.

2.2.1 Alguns dados

Para Luz (2010, p. 16) a presença da CPTM é marcante no território, com resultados entusiasmantes após mais de uma década de investimentos, além disso, destaca que a CPTM serve 19 municípios na RMSP (incluindo a capital paulista) e outros 3 fora dela (na AUJ). Neste sentido, a presença da CPTM é sinônimo de presença do Trem Metropolitano, assim sendo, com base em Luz (2010)[pág. 15, nota de rodapé 1], elaboro a seguinte tabela com os municípios atendidos:

Tabela 1 – Cidades atendidas pela CPTM por linha

Linha	Município	Região
Linha 7-Rubi	São Paulo	RMSP
Linha 7-Rubi	Caieiras	RMSP
Linha 7-Rubi	Franco da Rocha	RMSP
Linha 7-Rubi	Francisco Morato	RMSP
Linha 7-Rubi	Campo Limpo Paulista	AUJ
Linha 7-Rubi	Várzea Paulista	AUJ
Linha 7-Rubi	Jundiaí	AUJ
Linha 8-Diamante	São Paulo	RMSP
Linha 8-Diamante	Osasco	RMSP
Linha 8-Diamante	Carapicuíba	RMSP
Linha 8-Diamante	Barueri	RMSP
Linha 8-Diamante	Jandira	RMSP
Linha 8-Diamante	Itapevi	RMSP
Linha 9-Esmeralda	São Paulo	RMSP
Linha 9-Esmeralda	Osasco	RMSP
Linha 10-Turquesa	São Paulo	RMSP
Linha 10-Turquesa	São Caetano	RMSP
Linha 10-Turquesa	Santo André	RMSP
Linha 10-Turquesa	Mauá	RMSP
Linha 10-Turquesa	Ribeirão Pires	RMSP
Linha 10-Turquesa	Rio Grande da Serra	RMSP
Linha 11-Coral	São Paulo	RMSP
Linha 11-Coral	Ferraz de Vasconcelos	RMSP
Linha 11-Coral	Poá	RMSP
Linha 11-Coral	Suzano	RMSP

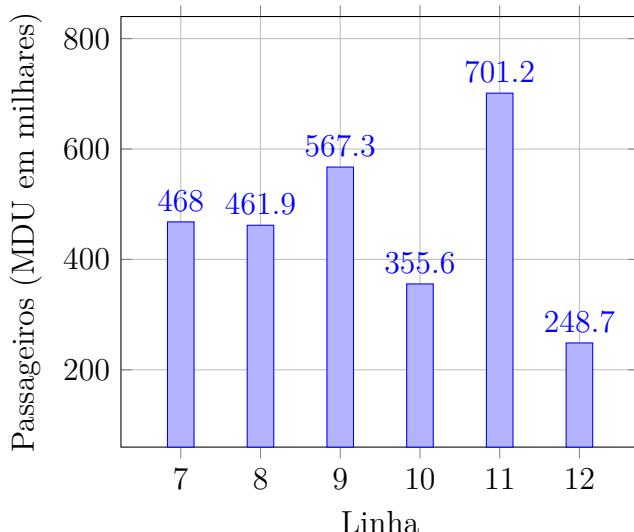
Continua na próxima página

Tabela 1 – Continuado da página anterior

Linha	Município	Região
Linha 11-Coral	Mogi das Cruzes	RMSP
Linha 12-Safira	São Paulo	RMSP
Linha 12-Safira	Poá	RMSP
Linha 12-Safira	Itaquaquecetuba	RMSP

Abaixo podemos conferir um gráfico de demanda² das seis linhas da empresa, embora no contexto deste trabalho, apenas uma parcela de três delas será abrangida, como comentarei adiante. Somadas, as linhas transportam mais de 2 milhões de passageiros.

Gráfico de demanda baseado em CPTM (2016a)



Das 92 estações totais do sistema, 56 delas se inserem no contexto deste trabalho (60,9% de toda a malha), onde apenas 11 serão abordadas de forma mais ou menos direta (12% de toda a malha de todas as estações, 19,6% inseridas no contexto), dependendo do assunto a ser relacionado no próximo capítulo, outrossim, a tabela a seguir busca summarizar e clarificar a abrangência em relação à malha do Trem Metropolitano.

Tabela 2 – Tabela comparativa do alcance deste trabalho, elaborada com base em (CPTM, 2016b)

Comparação	Estações (A)	Estações (B)	Percentagem
Contexto (A) × Alcance (B)	56	11	19,6%
Rede (A) × Contexto (B)	92	56	60,9%
Rede (A) × Alcance (B)	92	11	12,0%

² Ver MDU.

Para os dados de demanda, apontados em subseções homônimas nos próximos capítulos, todos foram baseados em dados cedidos pela Mídia CPTM, responsável pela publicidade nos trens e estações, sendo as referências: CPTM (2015b), CPTM (2015a), CPTM (2015d), CPTM (2015c), CPTM (2015e), CPTM (2014d), CPTM (2014c), CPTM (2014g), CPTM (2014a), CPTM (2014f), CPTM (2014e), CPTM (2014j), CPTM (2014i), CPTM (2014h), CPTM (2014b), CPTM (2013e), CPTM (2013d), CPTM (2013h), CPTM (2013a), CPTM (2013g), CPTM (2013f), CPTM (2013b), CPTM (2013k), CPTM (2013j), CPTM (2013i), CPTM (2013c), CPTM (2012a), CPTM (2012d), CPTM (2012c), CPTM (2012b), CPTM (2012g), CPTM (2012f), CPTM (2012e), CPTM (2011b), CPTM (2011f), CPTM (2011e), CPTM (2011d), CPTM (2011c). A utilização de “Mídia CPTM” a partir daqui implica nestas referências, correspondentes às tabelas de movimentação disponíveis e obtidas por mim entre 2011 e 2015.

3 A rede como fio-condutor

Este capítulo explora as relações sócio-territoriais a partir de casos definidos com base em uma linha e um conjunto de estações, estabelecendo um diálogo que tanto permite limitar a área estudada, como também reforça o papel coesivo do Trem Metropolitano, não no sentido de harmonizar o território ou suprimir seus conflitos, embora tal possibilidade não possa ser descartada, mas coesivo no sentido infraestrutural, como elemento durável, referencial e articulador¹.

Sendo a malha da CPTM um elemento estruturante e gerida pelo governo estadual de São Paulo, apesar do enfraquecimento do papel do estado no planejamento do território, vale destacar que a mesma esfera de poder conta com uma estatal dedicada ao planejamento territorial da RMSP e outras regiões metropolitanas, vide Stefani (2007, p. 224), “Cabe à Emplasa a execução de assessoramento ao Governo do Estado de São Paulo para questões metropolitanas. Nesse sentido, elabora projetos de uso e ocupação do solo, de urbanização e revitalização urbana, planos regionais e sub regionais, estudos sócio-econômicos e políticos. Presta ainda, assessoria técnica aos municípios do complexo metropolitano expandido: Grande São Paulo, Baixada Santista e Campinas, além das concentrações urbanas do Vale do Paraíba, Sorocaba e outras áreas de seu entorno.”

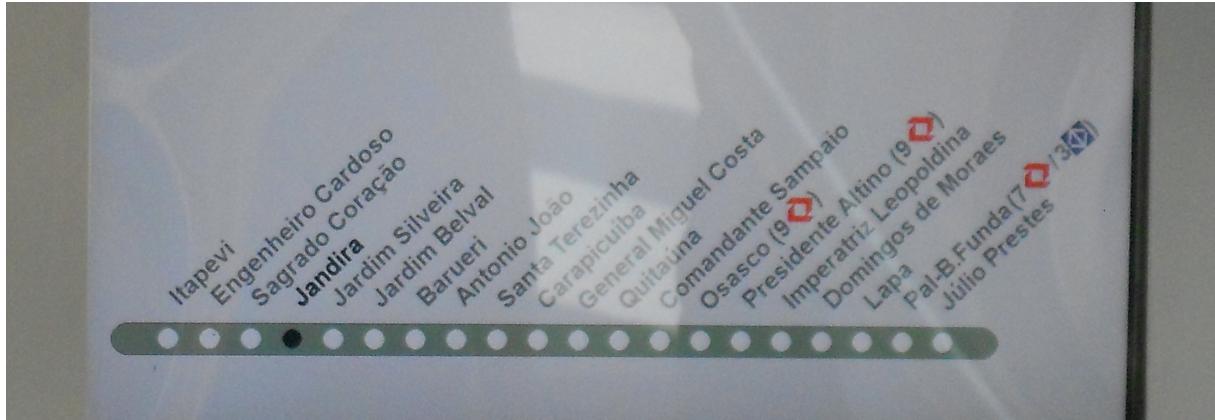
3.1 Linha 8-Diamante: fragmentação

Aqui me restringirei às estações compreendidas nas cidades de Osasco, Carapicuíba e Barueri, sobretudo no tocante ao acesso à região de Alphaville, embora seja válido e importante destacar o peso econômico de Osasco e a existência de um polo atrator de viagens, baseado, sobretudo, no setor comerciário.

A Linha 8 permite uma oportuna exploração da fragmentação urbana provocada por Alphaville, não só por se correr paralela, ainda que não adjacente, a parcelas consideráveis do empreendimento, que podem se fazer notar entre o trecho compreendido pelas estações Carapicuíba e Barueri, sendo também importante o papel da Estação General Miguel Costa, como veremos a seguir. Basicamente, a análise se apoiará nas estações Antônio João, em Barueri e General Miguel Costa, na divisa de Osasco e Carapicuíba, terminando com comentários de maior brevidade em relação à Estação Barueri, localizada no município homônimo.

¹ “(...) os tempos dos retornos dos investimentos feitos na ferrovia são normalmente diferentes daqueles de outros investimentos e, principalmente, as suas características influem na localização das demais atividades humanas, modificam a paisagem de forma indelével, mesmo após seu abandono.”(LUZ, 2010 apud MERLIN, 1991, pág. 13)

Figura 3 – Mapa da Linha 8 exibido dentro de um trem (2015)



3.1.1 Estação Antônio João

Visitar a Estação Antônio João permite observar o processo de anacronismo pelo qual ela tem passado, relacionado por transformações não só nos serviços da CPTM, como também na região em que está inserida (Aldeia de Barueri). Antônio João, cada vez mais, mostra ser uma estação que estagnou, cujas formas e ambiência aludem a uma realidade que há muito deixou de existir.

Figura 4 – Estação Antônio João vista a partir do viaduto (2015)



Não fosse pela chegada da CSU em 2009, cujas instalações na época foram alardeadas como sendo as do maior *call center* da América Latina(DCI, 2009), talvez Antônio João continuasse exibindo um certo ar bucólico, apesar disso, com a chegada do viaduto, cerca de dez anos atrás, aqueles que nele passaram transitar ganharam não só uma forma de transposição, mas também uma visão privilegiada de edifícios corporativos na região empresarial de Alphaville, ou seja, já havia, pelo menos, um potencial para que Antônio João atuasse como uma espécie de *hub*², com destaque para a intermodalidade (integração entre diferentes modos de transporte). O edifício da CSU pode ser visto da estação, causando um misto de impacto e contraste, fazendo a estação parecer simplesmente fora do lugar, perdida em nossa época, o que se soma ao aspecto da via permanente³ contribui, transmitindo desleixo por parte do poder público estadual.

Figura 5 – A região de Alphaville Barueri observada a partir do viaduto conectado à Estação Antônio João (2015)



O acesso ao viaduto é feito por uma escada metálica, que não tem uma aparência das mais simpáticas. A CPTM disponibiliza uma passagem de nível⁴ na estação, intencionada

² Nô concentrador, com infraestrutura capaz de abrigar múltiplas linhas e modos de transporte.

³ Brita, trilhos, dormentes e outros elementos que compõem a via férrea como um todo.

⁴ Passagem pela qual podem passar, em nível, ou seja, na mesma altura dos trilhos, pedestres e/ou veículos.

principalmente para utilização por deficientes físicos que permite passar de um lado para o outro, o que remedia a situação de forma bastante precária.

Vale notar que apenas em 2006 a Prefeitura de Barueri concluiu a pavimentação nas imediações do acesso localizado na plataforma sentido Júlio Prestes da estação: “Na Aldeia de Barueri, o bairro está recebendo os últimos serviços de conclusão das vias do novo Centro Empresarial, em frente à estação Antônio João da CPTM. A avenida General de Divisão Pedro Rodrigues da Silva foi ampliada e ganhou uma rotatória”(BARUERI, 2006).

Não significa, porém, que tenha estabelecido uma ligação rodoviária margeando os trilhos. Até agosto de 2015, tapumes e cones deixavam claro que a lama apenas cedera seu lugar a uma avenida incompleta.

Na mesma rua do viaduto (General de Divisão Pedro Rodrigues da Silva), existe um semáforo que permite acesso ao Parque Shopping, inaugurado em novembro de 2011 e contando com ABL de 34,4 mil m² (WESTPHALEN, 2011), bem como ao ponto de ônibus situado próximo do mesmo centro comercial. Notoriamente essa região continua não sendo projetada com o pedestre em mente, que perde um bom tempo para atravessar de um lado ao outro se agir corretamente, esperando o semáforo da mesma rua do viaduto (General de Divisão Pedro Rodrigues da Silva). É o semáforo em conjunto com uma faixa de pedestres que permite acesso ao Parque Shopping e ao ponto de ônibus situado próximo do mesmo centro comercial. Seu tempo de abertura e fechamento claramente prioriza o automóvel. Finalmente, além do semáforo com temporização que prioriza o transporte individual motorizado em detrimento ao pedestre, não há faixa exclusiva de ônibus ou ciclovia, o que reforça a visão do poder público local, exibida já nos pontos de ônibus existentes, pequenos para a demanda gerada pelo polo de comércio e serviços que atualmente se encontra instalado. Apesar de não contar com uma infraestrutura de integração física dedicada, a estação é atendida por três linhas de ônibus, conforme levantamento junto ao poder público local e à empresa responsável pela operação. Das quatro linhas de ônibus, duas atendem o empreendimento: T244 e T245VP1, esta última criada apenas em setembro de 2015(GALVAO, 2015).

Tabela 3 – Tabela com as linhas de ônibus na Estação Antônio João

Linha	Tipo	Viagem de Ida	Viagem de Volta
A111	BBTT	Estação Antônio João	Vila Márcia
A112	BBTT	Estação Antônio João	Barueri (Centro)
T244	BBTT	Vale do Sol	Tamboré
T245VP1	BBTT	Estação Antônio João	18 do Forte

A postura negligente com relação ao pedestre também foi destacada por Guerra

(2013): “Embaixo dos viadutos e nas rotatórias têm sido feitos praças e jardins de caráter meramente cenográfico, pois se encontram em meio a vias de tráfego rápido e dificilmente podem ser usufruídas pelo pedestre. O tratamento paisagístico também é cenográfico, com lagos artificiais e cascatas, pontes japonesas e cascalho branco. A intenção é o embelezamento das principais vias de acesso à cidade, causando boa impressão ao visitante, ou ao empresário que deseja instalar-se no município. Perto desses acessos, os poucos espaços livres públicos utilizados para lazer da população, como a pista de caminhada ao lado do Rio Tietê, encontram-se em péssimo estado de conservação”.

3.1.2 Estação General Miguel Costa

Localiza-se na divisa dos municípios de Osasco e Carapicuíba, a Estação General Miguel Costa, figurando como um importante *hub*, que por meio da intermodalidade⁵ com os ônibus, permite acesso a Alphaville, sendo também notável por ter sido escolhida para receber um terminal de ônibus integrado ao futuro Corredor Metropolitano Itapevi - São Paulo da EMTU. A opção pela rodovia, intrínseca ao desenvolvimento de Alphaville, torna oportuna a menção por concentrar dezenas de linhas de ônibus. Sobre a opção pela rodovia e a ausência de articulação direta entre o empreendimento e o transporte sobre trilhos, Guerra (2013) destaca que:

A implantação de Alphaville foi favorecida pela abertura da Rodovia Castello Branco, que possibilitou a ligação do empreendimento ao vetor sudoeste da capital.

Ainda hoje, não há uma ligação com o trem metropolitano da CPTM ou um sistema de transporte público eficaz capaz de conectar Alphaville à capital, e mesmo aos municípios do entorno. Pode-se dizer que o elemento estruturador de Alphaville/Tamboré é o viário. Um conjunto de vias mal hierarquizadas conecta os diversos setores do empreendimento: industrial, empresarial, comercial e residencial. (GUERRA, 2013, pág. 125)

Conforme Acselrad (2004, pág. 31):“A fragmentação por baixo, sugere-nos Jaglin (1998), decorre de uma concepção comunitarista de solidariedade, que promove um parcelamento gestionário dos bairros pobres, uma descontinuidade física das redes de ilhas selecionadas de atendimento, gerando competição entre as comunidades e no interior das mesmas por recursos escassos. A fragmentação pelo alto, por sua vez, reúne todas as formas de dessolidarização entre áreas ricas e áreas pobres, de renúncia ao compartilhamento fiscal, tarifário e de redes de infra-estrutura, além das práticas de auto-segregação espacial, via condomínios fechados, gradeamento, segurança privada etc”. A auto-segregação espacial e a renúncia à infraestrutura ferroviária de transporte metropolitano é um traço indissociável do que Alphaville representa, estabelecendo um diálogo direto com a Linha 8 da CPTM, não pela articulação direta do empreendimento, como apontei acima, mas pela

⁵ Intermodalidade: “Uma das formas de reorganizar os sistemas de transporte público, objetivando a racionalização, a redução de custos e o aumento da mobilidade”(NABAIS, 2005 apud ANTP, 2004) ou “Um conjunto de medidas de natureza físico-operacional, tarifária e institucional destinadas a articular e racionalizar os serviços de transporte público”(NABAIS, 2005 apud CADAVAL, 1999).

Figura 6 – Ônibus intermunicipal no Alphaville Empresarial (2015)



fragmentação que ele provoca ao não adotá-la, procurando constituir um espaço apartado do restante do município de Barueri⁶. Acselrad (2004, pág. 31) ainda destaca que os empreendimentos possuem como características: utilização de muros ou grades (muros são observados em todos os residenciais de Alphaville), acesso restrito e controlado, aparato interno de segurança e vigilância, residentes conectados entre si por um código de conduta comum.

Por meio de levantamento de informações públicas fornecidas pela EMTU e empresas responsáveis pelas linhas de ônibus em Osasco e Carapicuíba, identifiquei que hoje há um total de 30 linhas junto à Estação General Miguel Costa, sendo que nenhuma das 21 linhas intermunicipais faz terminal na estação, enquanto 7 das 9 linhas municipais fazem terminal na estação. Para todos os casos a situação é inadequada devido à falta de infraestrutura de integração e abrigo dos ônibus e passageiros. É também flagrante que as linhas não respeitam o horário de operação do Trem Metropolitano. O serviço de metropolitanos da CPTM opera diariamente das 4h à 0h00, sendo que aos sábados o funcionamento cessa à 1h00(CPTM, 2016c).

⁶ Alphaville também avança sobre o território de Santana de Parnaíba, contudo, não se trata de um município atendido pelo Trem Metropolitano.

Tabela 4 – Tabela com as linhas de ônibus na Estação General Miguel Costa

Linha	Tipo	Viagem de Ida	Viagem de Volta
130	EMTU	SAO PAULO (LAPA)	JANDIRA (JARDIM NOSSA SENHORA DE FATIMA)
133	EMTU	OSASCO (CENTRO)	ITAPEVI (COHAB/JARDIM PAULISTA)
133BI1	EMTU	OSASCO (CENTRO)	ITAPEVI (VILA GIOIA)
223	EMTU	OSASCO (VILA YARA)	CARAPICUIBA (COHAB V)
224	EMTU	SAO PAULO (LAPA)	CARAPICUIBA (COHAB V)
225	EMTU	SAO PAULO (PINHEIROS)	CARAPICUIBA (COHAB V)
345	EMTU	SAO PAULO (LAPA)	BARUERI (VALE DO SOL)
350	EMTU	SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO BARRA FUNDA)	ITAPEVI (COHAB)
350BI1	EMTU	SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO BARRA FUNDA)	ITAPEVI (VILA GIOIA)
390	EMTU	BARUERI (ALPHAVILLE 3 / BRADESCO)	OSASCO (JARDIM VELOSO)
420	EMTU	OSASCO (CENTRO)	COTIA (PARQUE SANTA RITA)
428	EMTU	SAO PAULO (METRO BUTANTA)	BARUERI (JARDIM DO LIBANO)
448	EMTU	SANTANA DE PARNAIBA (RESIDENCIAL TAMBORE III)	CARAPICUIBA (PARQUE JANDAIA)
449	EMTU	SANTANA DE PARNAIBA (ALPHAVILLE 10)	CARAPICUIBA (PARQUE JANDAIA)

Continua na próxima página

Tabela 4 – Continuado da página anterior

Linha	Tipo	Viagem de Ida	Viagem de Volta
450	EMTU	BARUERI (ALPHA-VILLE 2)	CARAPICUIBA (JARDIM NOVO HORIZONTE)
458	EMTU	SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO BARRA FUNDA)	CARAPICUIBA (COHAB I)
496	EMTU	SAO PAULO (JARDIM JOAO XXIII)	BARUERI (ALPHA-VILLE 3 / BRADESCO)
516	EMTU	SAO PAULO (METRO BUTANTA)	JANDIRA (JARDIM NOSSA SENHORA DE FATIMA)
539	EMTU	OSASCO (CENTRO)	ITAPEVI (COHAB/JARDIM PAULISTA)
557	EMTU	SAO PAULO (LAPA)	JANDIRA (JARDIM NOSSA SENHORA DE FATIMA)
579	EMTU	BARUERI (ALPHA-VILLE 3 / BRADESCO)	OSASCO (VILA YOLANDA)
581	EMTU	COTIA (KM 24 - RODOVIA RAPOSO TAVARES)	CARAPICUIBA (ESTACAO GENERAL MIGUEL COSTA - KM 21)
013	DEL REY	ESTAÇÃO KM 21	JD. TONATO
022	DEL REY	ESTAÇÃO KM 21	PARQUE JANDAIA
023	DEL REY	ESTAÇÃO KM 21	JARDIM ANGÉLICA
024	DEL REY	ESTAÇÃO CENTRO	COHAB V
106	ETT	VILA GÁLIA	OLARIA
108	ETT	ESTAÇÃO KM 21	VILA HELENA
109	ETT	ESTAÇÃO KM 21	PQ. SANTA TEREZA
111	ETT	ESTAÇÃO KM 21	NOVO HORIZONTE
005	V. OSASCO	EST. CPTM GAL. MIGUEL COSTA (KM 21)	VILA YARA

Mesmo que o passageiro seja beneficiado pelo horário ampliado aos sábados, por exemplo, não encontrará 29 das 30 linhas de ônibus nas imediações, já que apenas a linha 225 tem horários com maior grau de compatibilidade com a CPTM, adicionalmente, 6 das

31 linhas fazem menção direta a Alphaville: 390, 448, 449, 450, 496 e 579, reunidas na lista a seguir.

Tabela 5 – Tabela com as linhas de ônibus na Estação General Miguel Costa que atendem Alphaville

Linha	Tipo	Viagem de Ida	Viagem de Volta
390	EMTU	BARUERI (ALPHAVILLE 3 / BRADESCO)	OSASCO (JARDIM VELOSO)
448	EMTU	SANTANA DE PARNAIBA (RESIDENCIAL TAMBORE III)	CARAPICUIBA (PARQUE JANDAIA)
449	EMTU	SANTANA DE PARNAIBA (ALPHAVILLE 10)	CARAPICUIBA (PARQUE JANDAIA)
450	EMTU	BARUERI (ALPHAVILLE 2)	CARAPICUIBA (JARDIM NOVO HORIZONTE)
496	EMTU	SAO PAULO (JARDIM JOAO XXIII)	BARUERI (ALPHAVILLE 3 / BRADESCO)
579	EMTU	BARUERI (ALPHAVILLE 3 / BRADESCO)	OSASCO (VILA YOLANDA)

Como um importante polo comercial, empresarial e industrial, Alphaville demanda muita mão de obra, sendo que a maioria dos trabalhadores não mora nos residenciais fechados, conclusão talvez óbvia, mas que fica reforçada pelo periódico britânico The Guardian, segundo o qual Alphaville é um dos dez maiores muros do planeta(RICE-OXLEY, 2013).

Com um contingente de 154.606 trabalhadores, Alphaville tem um número três vezes menor de moradores, 43.521. Os índices econômicos da população fixa são superlativos: 76,3% dos domicílios possuem renda mensal acima de 11.000 reais; em São Paulo são 16,7%. A média é de 16.724 reais – contra 3.427 reais da capital, segundo dados da Cognatis Geomarketing. (ARIMATEIA, 2011)

Com sua atual configuração, que pouco sofreu alterações ao longo de décadas, a Estação General Miguel Costa não configura qualquer tipo de ligação eficaz entre o sistema metroferroviário e Alphaville, se limitando a um nó de conexão entre os metropolitanos da CPTM e os ônibus intermunicipais da EMTU. Sem infraestrutura adequada, tal quadro se soma com o da ainda mais frágil Estação Antônio João.

3.1.3 Estação Barueri

Em comparação com as outras duas situações, aqui há um quadro de evolução, principalmente nos termos de uma intermodalidade facilitada, pois a estação principal da cidade, e que leva o nome do município, é vizinha a um terminal de ônibus coberto (batizado de Terminal Rodoviário Gualberto Tolaine).

Figura 7 – Terminal de ônibus fronteiriço à Estação Barueri (2016)



Em mapeamento das linhas realizado por mim, conforme levantamento feito em visita ao local e também com base nas informações disponibilizadas pelo poder público e empresa responsável pela operação (Benfica Barueri Transporte e Turismo Ltda), foram identificadas 23 linhas de ônibus utilizando a infraestrutura do terminal.

Tabela 6 – Tabela com as linhas de ônibus na Estação Barueri

Linha	Tipo	Viagem de Ida	Viagem de Volta
A111	BBTT	Estação Antônio João	Vila Márcia
A112	BBTT	Estação Antônio João	Barueri (Centro)
A163	BBTT	Jd. Maria Cristina	Chácara Marcos via Jd. São Silvestre

Continua na próxima página

Tabela 6 – Continuado da página anterior

Linha	Tipo	Viagem de Ida	Viagem de Volta
A164	BBTT	Barueri (Centro)	Engenho Novo (Circular 1)
A164	BBTT	Barueri (Centro)	Engenho Novo (Circular 2)
A165	BBTT	Barueri (Centro)	Jd. São Luíz
A165	BBTT	Barueri (Centro)	Jd. Tupancy
A166	BBTT	Barueri (Centro)	Jd. Califórnia (Circular 1)
A166	BBTT	Barueri (Centro)	Jd. Califórnia (Circular 2)
A167	BBTT	Barueri (Centro)	Jd. dos Altos
A168	BBTT	Barueri (Centro)	Jd. Graziela
A212	BBTT	Jd. Gabriela	Barueri (Centro)
A215	BBTT	Jd. Maria Helena	Barueri (Centro)
A217	BBTT	Vale do Sol	Barueri (Centro)
A268	BBTT	Vale do Sol	Engenho Novo
T131	BBTT	Barueri (Centro)	18 do Forte
T154	BBTT	Barueri (Centro)	Jd. Mutinga
T172	BBTT	Barueri (Centro)	Aldeia da Serra
T241	BBTT	Jd. Líbano	Tamboré
T242	BBTT	Jd. Líbano	Tamboré
T253	BBTT	Jd. Líbano	Parque Imperial
T253VP1	BBTT	Term. Barueri	Green Valley
T411	BBTT	Tamboré	Jd. Belval

Das 23 linhas, sete atendem Alphaville, destas, a T253VP1, criada em setembro de 2015, é uma das duas únicas linhas da cidade com ônibus refrigerados(GALVAO, 2015).

Tabela 7 – Tabela com as linhas de ônibus na Estação Barueri que atendem Alphaville

Linha	Tipo	Viagem de Ida	Viagem de Volta
T131	BBTT	Barueri (Centro)	18 do Forte
T154	BBTT	Barueri (Centro)	Jd. Mutinga
T241	BBTT	Jd. Líbano	Tamboré
T242	BBTT	Jd. Líbano	Tamboré

Continua na próxima página

Tabela 7 – Continuado da página anterior

Linha	Tipo	Viagem de Ida	Viagem de Volta
T253	BBTT	Jd. Líbano	Parque Imperial
T253VP1	BBTT	Term. Barueri	Green Valley
T411	BBTT	Tamboré	Jd. Belval

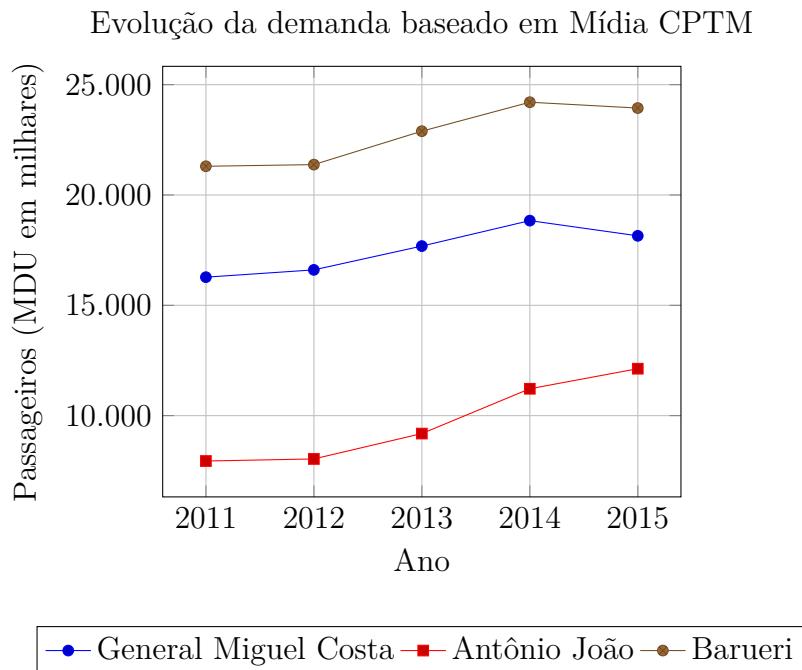
A estação, ao contrário de Antônio João e General Miguel Costa, passou por intervenções que custaram mais de R\$ 9 milhões, sendo entregue em 2011 com itens de acessibilidade (como a escada rolante) e outros detalhes de conforto e ambiência que contribuíram para elevar o padrão de atendimento e também de aparência (como azulejos, ladrilhos e pisos)(CPTM, 2011a).

3.1.4 Alguns dados

Conforme dados do IBGE (2016c), Osasco tem uma população de 666.740 habitantes e possui um território com 64.954 km², atendido por 4 estações(CPTM, 2016a), das quais 1 foi mencionada aqui (25% do total de estações da CPTM no município). Pela proximidade da Estação General Miguel Costa com a cidade de Carapicuíba, faz-se necessário mencionar que, conforme dados do IBGE (2016b), a cidade tem uma população de 369.584 habitantes e possui um território com 34.546 km², atendido por 2 estações(CPTM, 2016a), das quais nenhuma foi mencionada aqui (0% do total de estações da CPTM no município), já Barueri, conforme dados do IBGE (2016a), tem uma população de 240.749 habitantes e possui um território com 65.701 km², atendido por 4 estações(CPTM, 2016a), das quais 2 foram mencionadas aqui (50% do total de estações da CPTM no município).

Tabela 8 – Demanda do grupo de estações da Linha 8 baseado em
Mídia CPTM

Média	General Miguel Costa	Antônio João	Barueri
2011	16.275	7.944	21.302
2012	16.606	8.037	21.378
2013	17.685	9.187	22.892
2014	18.839	11.218	24.205
2015	18.150	12.127	23.940



3.2 Linha 9-Esmeralda: gentrificação

Luz (2010, pág. 13) explica que a partir dos anos 1970 o setor industrial localizado no centro metropolitano perdeu importância, de forma que o setor terciário, muito menos concentrado e homogêneo no território, absorveu sua mão de obra, o que se traduz em menor polarização, novas localizações (o autor cita shoppings centers e centros empresariais, por exemplo) e alterações significativas no uso do solo (LUZ, 2010 apud MELLO, 1998, pág. 25), o que pode ser relacionado com o processo de rentismo urbano sublinhado por Acselrad (2004, pág 30, nota de rodapé 2), no qual ocorre gentrificação estratégica de áreas urbanas outrora industrializadas e marcadas pelo desinvestimento. A gentrificação se dá a partir das possibilidades econômicas, tanto para valorização, como para aquisição de propriedades imobiliária, num processo que exclui moradores de menor renda (ACSELRAD, 2004 apud ARANTES, 2000, pág. 28-29). O trecho central da Linha 9-Esmralda, que avanca ao longo da Avenida das Nações

Figura 8 – Mapa da Linha 9 na Estação Berrini (2016)

Unidas por regiões enobrecidas e substancialmente modificadas pelo processo, é emblemático, não pode por se encaixar no fenômeno que acaba de ser descrito, como também pela extensão do território afetado, que pode ser observado utilizando as estações da CPTM como referência, visto que não há, exceto pela Linha 4-Amarela da CMSP em regime de concessão patrocinada, outra infraestrutura de transporte de alta capacidade. As estações são: Hebraica-Rebouças, Cidade Jardim, Vila Olímpia, Berrini e Morumbi.

Figura 9 – Visão dos empreendimentos imobiliários a partir da plataforma da Estação Cidade Jardim (2013)



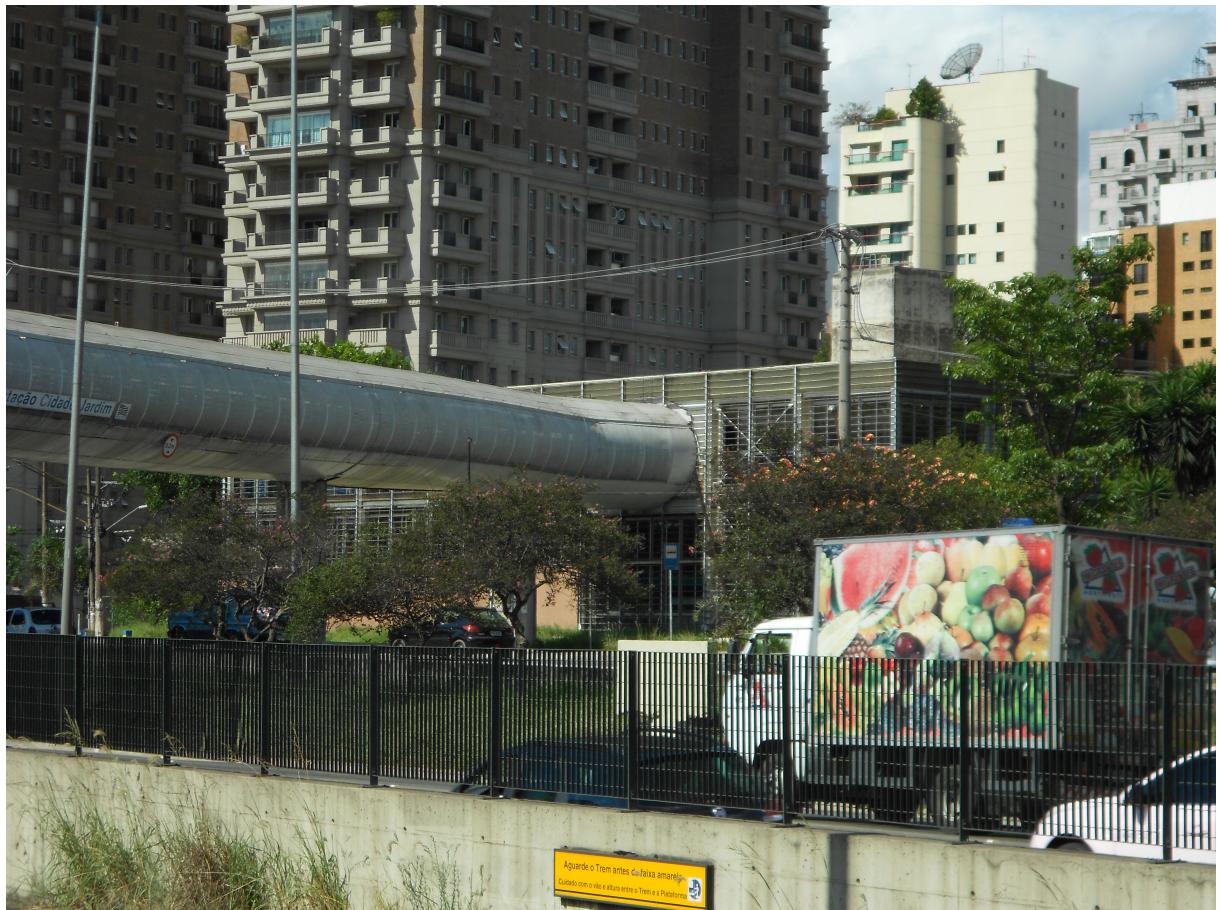
Junior (2006, pág. 201) destaca a pressão e o desejo de um ator ligado à iniciativa privada com relação à Linha 9, ainda antes do término de sua dinamização, que resultou, sobretudo, na construção e inauguração das estações Hebraica-Rebouças, Cidade Jardim, Berrini, Morumbi, Granja Julieta, Socorro e Vila Olímpia(LUZ, 2010, pág. 38): “-- A linha de metrô está pronta. Está aí no Rio Pinheiros, a linha de trem. Não sei por que, até agora, as nossas "autoridades"... Eu acho que os caras não têm visão nenhuma, é uma coisa impressionante. É só fazer algumas estações e está pronta. Não, eles vão fazer, mas só quando fizerem a da Rebouças. Faz já! (Entrevista com Carlos Bratke, cit.)”.

Carlos Bratke, como explica Junior (2006). exibe perfeitamente os efeitos descritos por Acselrad (2004). criticando o poder público, ao mesmo tempo que também demonstra que não era incomodado pela prefeitura ou pelo governo estadual, atuando livremente na Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini:

As declarações dos irmãos Bratke e matérias da grande imprensa ao longo das últimas décadas ajudam a tecer um quadro que frisa um caráter de "pioneerismo" e "autonomia" quanto ao poder público:

No espaço de dez anos, [Carlos Bratke, Roberto Bratke e Francisco Collet] operaram em volta da Avenida Luiz Carlos Berrini, sem

Figura 10 – A Estação Cidade Jardim é vizinha de um dos edifícios residenciais mais caros da capital paulista (2013)(WILTGEN, 2013)



a mais remota interferência da prefeitura ou de qualquer poder público, uma pequena revolução urbana – a mais notável já feita num grande espaço da cidade por um único projeto privado de arquitetura. (Veja SP, 1985:16)

Na mesma matéria, Carlos Bratke afirma: "Nunca fui procurado por nenhum órgão público para saber quais são os meus planos" (Veja SP, 1985:21).

"Essa avenida não é um planejamento urbano. Precisavam fazer um canal, então fizeram essa avenida que ligava nada a coisa nenhuma [...] Nessa avenida era tudo abandonado, um brejo. Saímos de pastinha na mão, visitando os amigos e convencendo-os a aplicarem o dinheiro no nosso projeto. Falamos com mais de 200 pessoas e tomei muito chá de cadeira que conseguimos construir o primeiro prédio comercial. Arborizamos a região e valorizamos o metro quadrado de 200 para 5 mil dólares. Já fizemos 30. Estamos fazendo mais trinta. (apud Gabaglia, 1990:s.p.)

Outras críticas ao poder público foram coletadas na entrevista que concedeu:

– Eu acho que a cidade de São Paulo está constituindo espontaneamente o que os administradores já deviam ter feito há muito tempo: dividir a cidade em vários pólos! [...] O zoneamento aqui[região da Berrini] é a coisa mais absurda, anacrônica e idiota

que pode existir, mas está acontecendo praticamente numa outra regulamentação. Infelizmente, porque o zoneamento, que já nasceu errado, acabou indo parar nas mãos dos vereadores e não de uma comissão técnica de revisão, nunca foi revisto de uma maneira global, e tem sido alterado ao sabor dos interesses "políticos" dos vereadores. (Entrevista com Carlos Bratke, cit.)

Figura 11 – Visão dos empreendimentos imobiliários a partir da plataforma da Estação Berrini (2016)



O Trem Metropolitano, no caso da Linha 9-Esmeralda é interessante por dialogar tanto com a Berrini, como outras avenidas similares (em termos de ocupação do solo), como a Chucri Zaidan (Estação Morumbi) ou ainda, conjuntos de ruas e avenidas, como Funchal, Olimpíadas e Dr. Cardoso de Melo (Estação Vila Olímpia), as sete estações do miolo da Linha 9-Esmeralda, todas já mencionadas anteriormente, foram projetadas por Luiz Carlos Esteves, a respeito delas, destaco numa notícia de 22 de junho de 1998 os seguintes fragmentos:

Até o final de setembro, a população que freqüenta alguns dos edifícios comerciais mais modernos da cidade, situados na avenida das Nações Unidas, zona sul paulistana, vai passar a contar com uma opção de transporte coletivo. Trata-se das sete novas estações de trem que a CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) está instalando entre as estações Pinheiros e Largo 13, pertencentes à linha C, que liga Osasco a Jurubatuba.

(...)

Luiz Esteves, arquiteto da Harza Hidrobrasileira Engenharia e Projetos, empresa responsável pela concepção e projetos de dinamização da linha Sul, aponta a segurança do usuário como um dos pontos de maior importância das novas estações. “Colocamos a área de bilheteria e catracas junto da calçada dos prédios. Dessa forma, a passarela que leva

à plataforma de embarque, do outro lado da marginal, se torna uma área pagante, o que inibe a ação de delinqüentes”, explica.

Outro fator que norteou o projeto, segundo Esteves, foi o urbanismo da região. “Evitamos interferir com o landscape da avenida, projetando estruturas leves e transparentes.” Componentes metálicos fechados com vidro e brises de alumínio garantiram a leveza necessária. O concreto aparece apenas em alguns momentos da estrutura, como a caixa onde serão instaladas duas escadas rolantes, uma escada fixa e um elevador para deficientes. A passarela sobre a marginal também será construída em metal, na forma de uma elipse. (CAPOZZI, 1998)

Na altura, o investimento mencionado foi de US\$ 220 milhões, além disso, Esteves também deu detalhes das estações, então uma novidade. Por se tratar de uma notícia produzida por um periódico especializado em arquitetura, é interessante observarmos que os edifícios da região são enaltecidos ainda antes de introduzir detalhes do investimento feito pelo poder público, a partir daí, vale mencionar que, conforme (NOBRE, 2000):

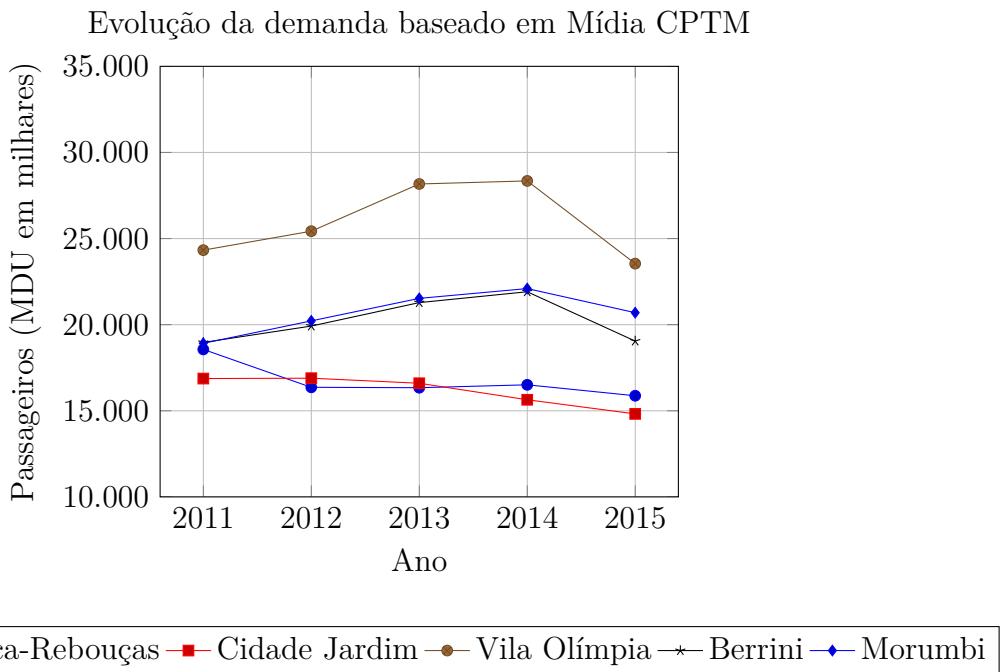
Conforme Nobre (2000, pág. 145) a “associação de promotores imobiliários e investidores corporativos, principalmente os fundos de pensão, permitiu a captação de excedentes de capitais e de poupança que puderam ser desviados para a promoção imobiliária dos megaempreendimentos, criando um grande crescimento desse setor do mercado.”(NOBRE, 2000 apud ROLNIK, 1990), sendo ainda explicado que a maioria dos empreendimentos ficaram concentrados no Setor Sudoeste da capital paulista em função da estrutura urbana segregada da cidade.

3.2.1 Alguns dados

Conforme dados do IBGE (2016d), São Paulo tem uma população de 11.253.503 habitantes e possui um território com 1.521.110 km², atendido por 46 estações(CPTM, 2016a), das quais 5 foram tratadas aqui (10,9% do total de estações da CPTM no município), ainda que de forma mais indireta, principalmente em comparação com a subseção sobre a Linha 8-Diamante.

Tabela 9 – Demanda do grupo de estações da Linha 9 baseado em
Mídia CPTM

Média	Hebraica-Rebouças	Cidade Jardim	Vila Olímpia	Berrini	Morumbi
2011	18.564	16.871	25.963	20.225	20.691
2012	16.363	16.891	31.733	22.893	23.105
2013	16.340	16.599	30.718	25.133	26.369
2014	16.507	15.639	32.192	25.361	28.463
2015	15.872	14.820	31.130	24.238	28.048



3.3 Linha 10-Turquesa: desindustrialização

A Linha 10 conecta subcentros regionais que atraem grande interesse para viagens, uma vez que concentram empregos e serviços, atraindo não só a população das cidades atendidas, como Mauá, Santo André e São Caetano, mas também da própria capital, São Paulo(LUZ, 2010, pág. 66). Como explica Stefani (2007, pág. 115): “Ocorre aqui, uma situação interessante no processo de industrialização paulista. Apesar de ser o sistema rodoviário, instalado no ABC paulista, o responsável pela implantação de diversos setores industriais em São Paulo, como o de mecânica, metalurgia, elétrica e química, tais setores continuam ainda a se instalar no eixo ferroviário e, de certa forma, determinar o crescimento da cidade”, contudo, o mesmo processo não se sustentou em São Paulo, o que se traduz na subutilização do solo urbano ao longo da orla ferroviária após a divisa São Caetano-São Paulo.

As metrópoles são o palco em que se dão os movimentos de rearranjo das atividades produtivas deprimidas pela suplantação do fordismo e pela desterritorialização/desindustrialização de corte neoliberal(ACSELRAD, 2004 apud VELTZ, 1997). A Linha 10 da CPTM é um espelho do impacto dos movimentos mencionados, sendo visíveis as glebas industriais subutilizadas ao longo das Estações Tamanduateí, Ipiranga e Mooca. estas estaçãoas utilizadas aqui para definição do caso da Linha 10.

A visibilidade que menciono no parágrafo anterior é um indicador do descolamento entre uma ferrovia metropolitana com alta capacidade de transporte de passageiros e a orla ferroviária, visto que o acesso às estações acaba sendo prejudicado, bem como seu diálogo com as pessoas, imóveis e equipamentos públicos e privados ao redor. No fragmento abaixo,

Figura 12 – Mapa da rede afixado dentro de um trem da CMSP, com parte da Linha 10 visível, de Brás até Utinga (2015)



Acselrad (2004) fornece uma explanação que ajuda a compreender tal descolamento:

Em contexto de acumulação flexível, a intensificação e variabilidade temporal do uso de recursos ambientais ameaça a estabilidade do “metabolismo urbano”. Conforme sublinha Veltz, a metrópole acelera a divisão do trabalho e a diversificação contínua dos bens e serviços, constituindo-se em lugar privilegiado do redesenvolvimento de sistemas produtivos doravante ultradecompostos. A economia da velocidade e da incerteza, associada a uma demanda cada vez menos previsível, destrói e recria em permanência o território social. Dadas as altas taxas de juros que tornam o peso fundiário das operações muito elevado, o urbanismo just-in-time de mercado – aquele protagonizado pelas próprias empresas – tende a ser cada vez menos regulamentar e cada vez mais comandado pelas lógicas do capital imobiliário (ACSELRAD, 2004 apud VELTZ, 1997, pág. 351). Tudo que diz respeito ao ordenamento espacial regulamentar da cidade, inclusive suas dimensões ecológicas, se esvai em ausência de forças de coordenação, que são eventualmente substituídas pela auto-organização da “governança corporativa”, da parceria privado-privado, ou seja, em parte crescente, pelos próprios capitais em competição. (ACSELRAD, 2004, pág. 31)

3.3.1 Bairros do Tamanduateí

A região de atendimento da Linha 10 que estou abordando aqui é objeto de uma OUC da Prefeitura de São Paulo. A municipalidade tem em andamento a OUC Bairros do Tamanduateí. Destaco dois parágrafos da plataforma Gestão Urbana SP que versam sobre a operação:

A intervenção tem origem nos estudos da Operação Urbana Diagonal Sul, prevista no Plano Diretor Estratégico de 2002, complementados em 2011 por um Consórcio de empresas capitaneadas pelo escritório Vigliecca

Figura 13 – Estação Mooca (2016)



e Associados, sob contrato da SMDU. Os estudos então desenvolvidos compreenderam o Plano Urbanístico Específico, o Estudo de Capacidade de Suporte da Infraestrutura de Mobilidade, o Estudo de Avaliação Econômica, o Plano de Comunicação, o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental.

Confirmada pelo novo Plano Diretor Estratégico, aprovado pela Lei 16.050 de 31 de julho de 2014, a OUC Bairros do Tamanduateí abrange quase a totalidade do Arco Tamanduateí, um dos Setores da Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana. (SMDU, 2015b)

Devido ao passado da linha, sua vocação como via de escoamento de carga e de transporte de mão de obra operária continua mostrando sinais que sobrevivem até os dias atuais. Na capital, as glebas industriais há muito perderam força, dando início a discussões sobre o que fazer em bairros como a Vila Carioca (distrito da Moóca), as quais continuam reacendendo a questão da CPTM, que inclusive chegou a contratar um estudo junto ao UNA Arquitetos para o eixo Moóca-Ipiranga, para o qual:

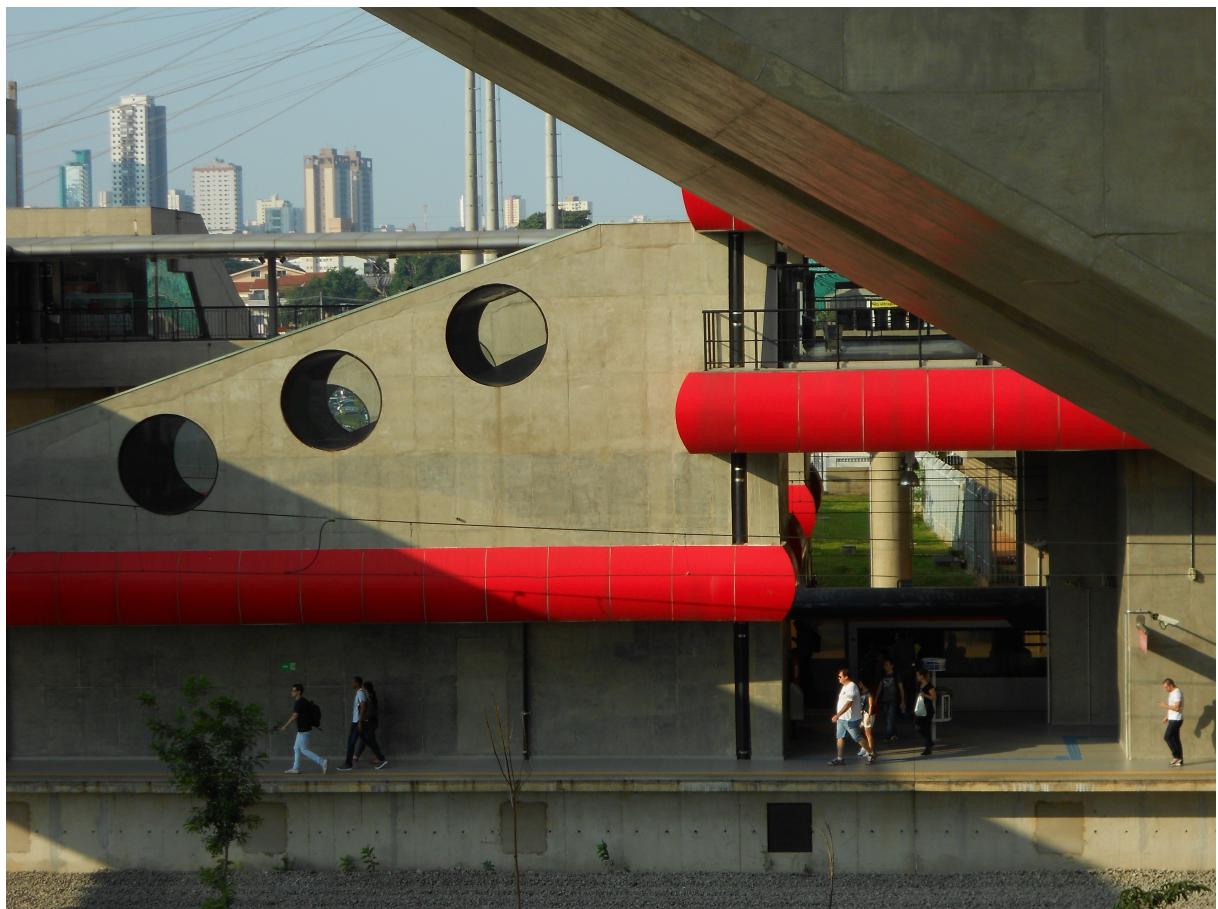
Dante da nova inscrição territorial e mudança qualitativa da indústria em São Paulo, o destino de algumas áreas centrais na cidade se tornou objeto urgente de estudo por parte do poder público. A questão é comum à extensão das linhas férreas e coincide com o seu processo de modernização.

O setor Mooca e Ipiranga, cortado pela Avenida do Estado, poderá ser reestruturado a partir desses enormes terrenos vagos. Esses vazios permitem uma nova ocupação que aproxima a população de redes infra-estruturais

instaladas. Ao mesmo tempo esses espaços residuais concentram estratos diversos de formação da cidade que merecem ser preservados. O projeto se coloca em sentido de continuidade com os diferentes fluxos da cidade existente, propondo um processo de acumulação de vários tempos em um mesmo espaço. Em contraposição a uma ocupação imobiliária em curso, que segregá e apaga esses vestígios. (UNA, 2006)

Legalmente, para que a OUC fosse possível, o poder público local da capital definiu o Arco Tamanduateí, o qual está incluído na Macroárea de Estruturação Metropolitana. Fora da macroárea não é possível desenvolver uma operação urbana, que no caso do Arco Tamanduateí, é considerado pela SMDU um dos principais instrumentos de transformação(SMDU, 2015a).

Figura 14 – Estação Tamanduateí (2016)



A Estação Tamanduateí é, até o momento da produção deste trabalho, a mais moderna de toda a Linha 10-Turquesa, representando avanços drásticos em relação àquelas que estão localizadas no Grande ABC, principalmente. Trata-se de uma estação intermodal, com conexão à Linha 2-Verde do Metrô, além de acesso a ônibus municipais e intermunicipais. Sua construção, no entanto, não representou alterações significativas na região em que se insere, assim, além dos ônibus, sua articulação com o entorno se limita sobretudo ao acesso facilitado a um centro comercial vizinho (Central Plaza Shopping) de

uma das faces da estação. Assim como as estações Mooca e Ipiranga, ela está inserida no Arco Tamanduateí e, por conseguinte, na OUC Bairros do Tamanduateí.

Tabela 10 – Tabela com as linhas de ônibus na Estação Tamanduateí

Linha	Tipo	Viagem de Ida	Viagem de Volta
045	EMTU	Santo André (Vila Palmares)	São Paulo (Tamanduateí)
3134-10	SPTrans	Shopping Aricanduva	Metrô Tamanduateí
4031-10	SPTrans	Pq. Santa Madalena	Metrô Tamanduateí
5110-41	SPTrans	São Mateus	Metrô Tamanduateí

Segundo informações da plataforma de transparência “PlanejaSampa” da Prefeitura de São Paulo, a Meta 123 do Programa de Metas 2013-2016 é a responsável por “Aprovar a Operação Urbana Bairros do Tamanduateí, a revisão da Operação Urbana Água Branca e iniciar os estudos do projeto Arco Tietê”, tendo sido, conforme dados de 17/12/2015, marcada como concluída, com 100% dos objetivos atingidos(SMG, 2015).

Amparando-se no PL nº 723/2015, que estabelece “objetivos, diretrizes, estratégias e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí, define Projeto de Intervenção Urbana para a área da Operação Urbana Consorciada e autoriza a criação da empresa Bairros do Tamanduateí S/A”(SMDU, 2015c), a SMDU resumidamente determina as seguintes premissas para a OUC(SMDU, 2014):

- Cidade compacta: moradia e emprego próximos
- Áreas verdes acessíveis numa caminhada de 15 minutos
- Uso misto nos imóveis, com fachadas ativas
- Integração tipológica, garantindo convivência entre o tecido atual e novas edificações
- Maior mobilidade e maior qualidade urbana

Concluindo, as intervenções propostas são faseadas e devem se estender por cerca de 50 anos até elevar as unidades residenciais para 83.958 (estoque de 3.964.499 m²), os leitos hospitalares para 1.540 (ante 366), creches/pré-escolas para 101 (ante 34) e as escolas de ensino fundamental e médio para 45 (ante 22), além disso, o plano prevê um aumento de 138% de áreas verdes (6 novos parques), além de outras ações ligadas ao viário e drenagem(SMDU, 2014).

Figura 15 – Cenário temporal 2046: situação final (SMDU, 2014)



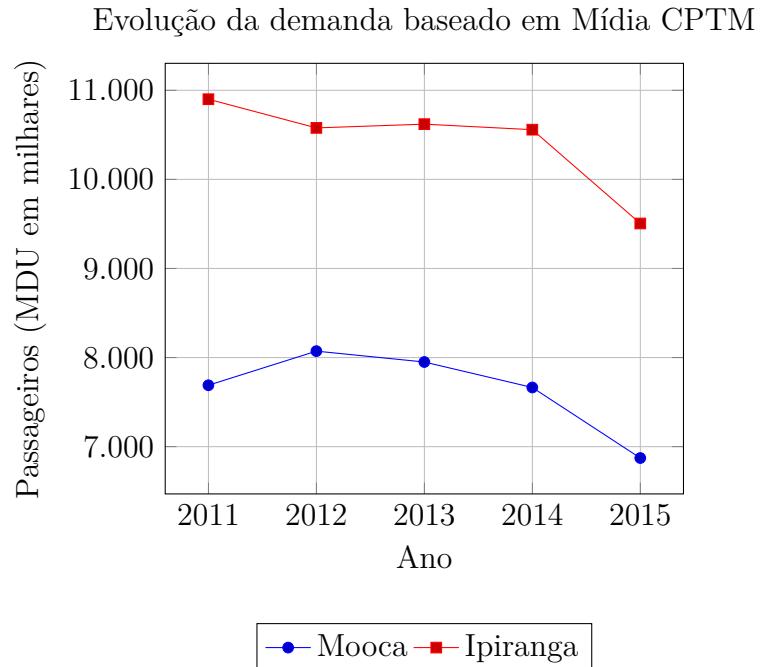
3.3.2 Alguns dados

Conforme dados do IBGE (2016d), São Paulo tem uma população de 11.253.503 habitantes e possui um território com 1.521.110 km², atendido por 46 estações(CPTM, 2016a), das quais 3 foram mencionadas aqui (6,5% do total de estações da CPTM no município).

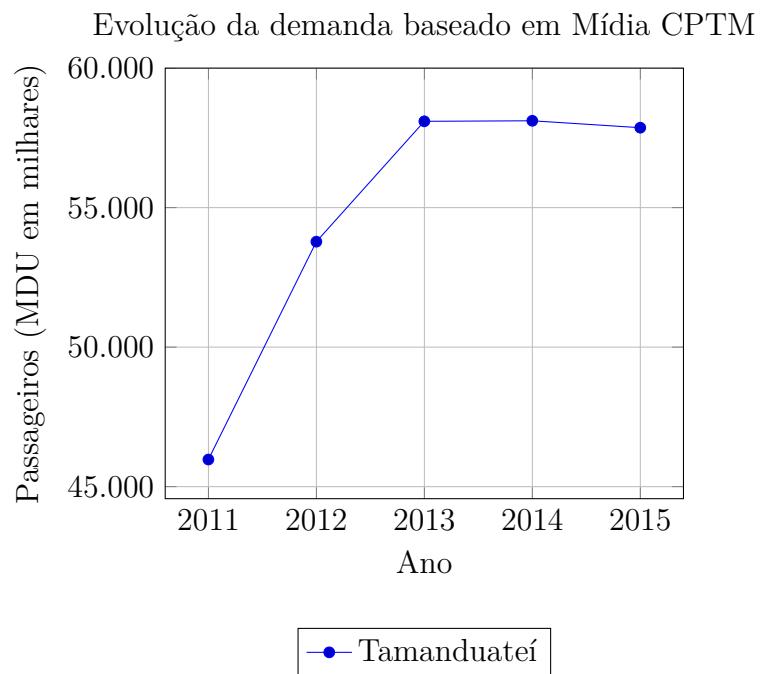
As estações Mooca e Ipiranga possuem um perfil de demanda bastante distinto de Tamanduateí, não sendo nós intermodais, uma vez que não contam com quaisquer facilidades para conexão com ônibus ou, num sentido de maior peso, conexão com outra linha de alta capacidade, como a Linha 2-Verde, acessível por meio da Estação Tamanduateí. A diferença no perfil de demanda exigiu a separação da Estação Tamanduateí no gráfico que veremos a seguir.

Tabela 11 – Demanda do grupo de estações da Linha 10 baseado em Mídia CPTM

Média	Mooca	Ipiranga	Tamanduateí
2011	7.689	10.900	45.971
2012	8.072	10.578	53.779
2013	7.950	10.620	58.093
2014	7.664	10.558	58.112
2015	6.872	9.505	57.864



A demanda da Estação Tamanduateí, já em 2011, superava 40 mil passageiros em MDU, número que é superior ao de todas as estações abordadas neste trabalho.



4 Conclusão

O presente trabalho permitiu “costurar” melhor alguns conceitos apresentados pela disciplina, de forma a garantir sua fixação com a aplicação dos conceitos em situações presentes em parte da área de influência da infraestrutura de transporte sobre trilhos da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Foi possível estabelecer relações para além da bibliografia básica, mas sempre mantendo a transversalidade.

É flagrante a necessidade de estruturar melhores políticas públicas que recuperem, em totalidade, o potencial estruturante da ferrovia, ao mesmo tempo que garantam a sobrevivência das mesmas políticas com base na infraestrutura que lhes servirá de justificativa em primeiro lugar.

Fica também evidente a heterogeneidade não só da capital ou da RMSP, mas da própria malha do Trem Metropolitano, o que se deve, como vimos, a heranças de estatais diferentes, cada qual com seu contexto histórico particular.

Referências

- ACSELRAD, H. Desregulamentação, contradições espaciais e sustentabilidade urbana. *Revista paranaense de desenvolvimento*, n. 107, p. 25–38, jul./dez. 2004. Citado 7 vezes nas páginas 8, 16, 17, 24, 25, 29 e 30.
- ANTP. Os sistemas integrados de transporte público no brasil. *Relatório da Comissão Metroferroviária da ANTP*, São Paulo, 2004. Citado na página 16.
- ARANTES, O. B. F. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: _____. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. [S.l.]: Vozes, 2000. p. 11–74. Citado na página 24.
- ARIMATEIA, C. *Polo administrativo é a nova faceta de Alphaville*. 2011. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <<http://vejas.asp.abril.com.br/materia/alphaville-imoveis-comerciais/>>. Citado na página 20.
- BARUERI, S. de Comunicação Social da Prefeitura do Município de. *Prefeito de Barueri entrega obras e acompanha outras em andamento*. 2006. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.barueri.sp.gov.br/sistemas/informativos/informativo.asp?id=6001>>. Citado na página 15.
- CADAVAL, S. K. L. M. Integração nos transportes urbanos: uma análise dos sistemas implantados. In: *Simpósio NTU/ANTP*. Brasília: [s.n.], 1999. Citado na página 16.
- CAPOZZI, S. *Trem bom*. 1998. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://piniweb.pini.com.br/construcao/noticias/trem-bom-86300-1.aspx>>. Citado na página 28.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Governo anuncia novos investimentos na CPTM / Notícias / Portal do Governo do Estado de São Paulo*. 2011. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lenoticia.php?id=216814>>. Citado na página 23.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Agosto - 2011*. 2011. Acesso em: 27/09/2011. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Ago2011.pdf>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Dezembro - 2011*. 2011. Acesso em: 03/10/2012. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Dez2011.pdf>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Novembro - 2011*. 2011. Acesso em: 09/12/2011. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Nov2011.pdf>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Outubro - 2011*. 2011. Acesso em: 12/11/2011. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Out2011.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Setembro - 2011*. 2011. Acesso em: 04/10/2011. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Set2011.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Abril - 2012*. 2012. Acesso em: 03/05/2012. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Abr2012.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Agosto - 2012*. 2012. Acesso em: 10/08/2012. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Ago2012.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Julho - 2012*. 2012. Acesso em: 04/07/2012. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Jul2012.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Maio - 2012*. 2012. Acesso em: 01/06/2012. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Mai2012.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Novembro - 2012*. 2012. Acesso em: 05/11/2012. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Nov2012.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Outubro - 2012*. 2012. Acesso em: 28/01/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Out2012.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Setembro - 2012*. 2012. Acesso em: 03/09/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/TabMovimentacao_Set2012.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Abril - 2013*. 2013. Acesso em: 01/04/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/04_Tabela_Movimentacao_Abr2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Agosto - 2013*. 2013. Acesso em: 31/08/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/08_Tabela_Movimentacao_Agosto2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Dezembro - 2013*. 2013. Acesso em: 03/12/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/12_Tabela_Movimentacao_Dezembro2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Fevereiro - 2013*. 2013. Acesso em: 05/02/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/02_Tabela_Movimentacao_Fev2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Janeiro - 2013*. 2013. Acesso em: 07/01/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/01_Tabela_Movimentacao_Jan2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Julho - 2013*. 2013. Acesso em: 01/07/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/07_Tabela_Movimentacao_Jul2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Maio - 2013*. 2013. Acesso em: 02/05/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/05_Tabela_Movimentacao_Mai2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Março - 2013*. 2013. Acesso em: 15/03/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/03_Tabela_Movimentacao_Mar2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Novembro - 2013*. 2013. Acesso em: 01/11/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/11_Tabela_Movimentacao_Novembro2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Outubro - 2013*. 2013. Acesso em: 01/10/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/10_Tabela_Movimentacao_Outubro2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Setembro - 2013*. 2013. Acesso em: 14/10/2013. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/09_Tabela_Movimentacao_Setembro2013.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Abril - 2014*. 2014. Acesso em: 04/04/2014. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela_Movimentacao_Abril2014.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Dezembro - 2014*. 2014. Acesso em: 03/12/2014. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela-Novos-Negocios-Dezembro-2014.pdf>>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Fevereiro - 2014*. 2014. Acesso em: 03/02/2014. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela_Movimentacao_Fevereiro2014.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Janeiro - 2014*. 2014. Acesso em: 06/01/2014. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela_Movimentacao_Janeiro2014.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Julho - 2014*. 2014. Acesso em: 04/07/2014. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela_Movimentacao_Julho2014.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Maio - 2014*. 2014. Acesso em: 05/05/2014. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela_Movimentacao_Maio2014.pdf>. Citado na página 11.

CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Março - 2014*. 2014. Acesso em: 05/03/2014. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela_Movimentacao_Marco2014.pdf>. Citado na página 11.

- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Novembro - 2014*. 2014. Acesso em: 03/11/2014. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela-Novos-Negocios-novembro-2014.pdf>>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Outubro - 2014*. 2014. Acesso em: 03/10/2014. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela-Novos-Negocios-outubro-2014.pdf>>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Setembro - 2014*. 2014. Acesso em: 09/09/2014. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela-Novos-Negocios-Setembro-2014.pdf>>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Fevereiro - 2015*. 2015. Acesso em: 28/04/2015. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela-Novos-Negocios-fevereiro-2015.pdf>>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Janeiro - 2015*. 2015. Acesso em: 28/04/2015. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela-Novos-Negocios-janeiro-2015.pdf>>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Junho - 2015*. 2015. Acesso em: 03/09/2015. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela-Novos-Negocios-junho-2015.pdf>>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Março - 2015*. 2015. Acesso em: 28/04/2015. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Arquivos/Tabela-Novos-Negocios-marco-2015.pdf>>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Tabela de Movimentação Outubro - 2015*. 2015. Acesso em: 05/10/2015. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/publicidade/Documents/2015_out_ranking.pdf>. Citado na página 11.
- CPTM, C. P. d. T. M. *a-companhia*. 2016. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/a-companhia.aspx>>. Citado 5 vezes nas páginas 5, 10, 23, 28 e 34.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Linhas CPTM*. 2016. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/Pages/Linhas.aspx>>. Citado 2 vezes nas páginas 7 e 10.
- CPTM, C. P. d. T. M. *Sua Viagem / CPTM*. 2016. Acesso em: 17/04/2016. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/Pages/sua-viagem.aspx>>. Citado na página 17.
- DCI. *CSU lança maior call center da América Latina*. 2009. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.investe.sp.gov.br/noticia/csu-lanca-maior-call-center-da-america-latina/>>. Citado na página 14.
- GALVAO, W. *Barueri recebe ônibus com ar condicionado e internet*. 2015. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <<http://www.visaoeste.com.br/barueri-recebe-onibus-com-ar-condicionado-e-internet/>>. Citado 2 vezes nas páginas 15 e 22.

- GUERRA, M. F. *Vende-se qualidade de vida: Alphaville Barueri - implantação e consolidação de uma cidade privada*. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2013. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-11072013-122504/pt-br.php>>. Citado na página 16.
- IBGE, I. B. d. G. e. E. *IBGE / Cidades / Infográficos / São Paulo / Barueri / Dados Gerais*. 2016. Acesso em: 17/04/2016. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/A1X>>. Citado na página 23.
- IBGE, I. B. d. G. e. E. *IBGE / Cidades / Infográficos / São Paulo / Carapicuíba / Dados Gerais*. 2016. Acesso em: 17/04/2016. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/5K5>>. Citado na página 23.
- IBGE, I. B. d. G. e. E. *IBGE / Cidades / Infográficos / São Paulo / Osasco / Dados Gerais*. 2016. Acesso em: 17/04/2016. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/99W>>. Citado na página 23.
- IBGE, I. B. d. G. e. E. *IBGE / Cidades / Infográficos / São Paulo / São Paulo / Dados Gerais*. 2016. Acesso em: 17/04/2016. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/3FS>>. Citado 2 vezes nas páginas 28 e 34.
- ISODA, M. K. de Tani e. *Transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: estudo sobre a concepção e inserção das redes de transporte de alta capacidade*. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses-disponiveis/16/16139/tde-29072013-095552/pt-br.php>>. Citado 3 vezes nas páginas 5, 6 e 8.
- JAGLIN, S. La gestion urbaine en archipels en afrique australe. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Paris: Centre de Recherche d'Urbanisme, n. 80-81, p. 27–34, dez. 1998. Citado na página 16.
- JUNIOR, H. F. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. Edusp, 2006. Acesso em: 10/04/2016. ISBN 9788531409660. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=_sLArn09GwkC>. Citado na página 25.
- LUZ, L. F. da. *A geografia do transporte de passageiros: avaliação da modernização da CPTM e de seu papel no planejamento e na estruturação do espaço metropolitano de São Paulo*. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10022011-094138/pt-br.php>>. Citado 6 vezes nas páginas 8, 9, 12, 24, 25 e 29.
- MELLO, K. R. *Transporte Urbano de Passageiros: as contradições do poder público*. Tese (Doutorado) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo 1998. Citado na página 24.
- MERLIN, P. *Géographie, économie et planification des transports*. Paris: Presses Universitaires de France, 1991. 472 p. Citado na página 12.

- NABAIS, R. J. da S. *Critérios e procedimentos para avaliação da potencialidade da integração de estações ferroviárias de passageiros*. Dissertação (Mestrado) — Coppe, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, dez. 2005. Acesso em: 11/04/2016. Disponível em: <http://www.pet.coppe.ufrj.br/index.php/producao/teses-de-dsc/doc_download/26-criterios-e-procedimentos-para-avaliacao-da-potencialidade-da-integracao-de-estacoes-ferroviarias>. Citado na página 16.
- NOBRE, E. A. C. *Reestruturação econômica e território: expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros*. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-15042002-164007/pt-br.php>>. Citado na página 28.
- OVENDEN, M. *Transit Maps of the World*. [S.l.]: Penguin, 2009. Citado na página 6.
- PAULO, S. *Lei nº 7.861, de 28/05/1992*. 1992. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1992/lei-7861-28.05.1992.html>>. Citado 2 vezes nas páginas 5 e 8.
- RICE-OXLEY, M. *Why are we building new walls to divide us?* 2013. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/world/ng-interactive/2013-nov/walls>>. Citado na página 20.
- ROLNIK, L. R. K. e. N. S. R. *São Paulo, crise e mudança*. [S.l.]: Prefeitura de São Paulo, 1990. (São Paulo para todos). Citado na página 28.
- SMDU, S. M. d. D. U. *Apresentação da OUCBT na Subprefeitura da Mooca*. 2014. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/_upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/mvc/mvc-sub-mooca-z/mvc-sub-mooca-z.ppt>. Citado 2 vezes nas páginas 33 e 34.
- SMDU, S. M. d. D. U. *Estruturação Metropolitana*. 2015. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-pde-estruturacao-metropolitana/>>. Citado na página 32.
- SMDU, S. M. d. D. U. *Operação Urbana Consorciada*. 2015. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/operacao-urbana-consorciada/>>. Citado na página 31.
- SMDU, S. M. d. D. U. *Projeto de Lei no. _____/15, do Executivo*. 2015. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/11/OUCBairrosTamanduatei_Projeto-de-Lei.odt>. Citado na página 33.
- SMG, S. M. d. G. *Aprovar a Operação Urbana Bairros do Tamanduateí, a revisão da Operação Urbana Água Branca e iniciar os estudos do projeto Arco Tietê - Meta - Programa de Metas*.: 2015. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <<http://planejasampa.prefeitura.sp.gov.br/metas/meta/123/>>. Citado na página 33.
- SORT, J. J. *Metropolitan networks*. [S.l.]: Gustavo Gili, 2005. (Barcelona regional). ISBN 9788425219931. Citado 2 vezes nas páginas 6 e 8.

- STEFANI, C. R. B. *O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos*. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses-disponiveis/8/8136/tde-12022008-102649/pt-br.php>>. Citado 3 vezes nas páginas 5, 12 e 29.
- UNA, A. *requalificação urbana da mooca ipiranga*. 2006. Acesso em: 16/04/2016. Disponível em: <http://www.unaarquitetos.com.br/site/projetos/detalhes/27-requalificacao_urbana_da_mooca_ipiranga>. Citado na página 32.
- VELTZ, P. Temps de l'économie, temps de la ville: les dynamiques. In: _____. *Entreprendre la ville: nouvelles temporalités, nouveaux services*. Tradução para o português: Tempos da economia, tempos da cidade: as dinâmicas. in: Acselrad, h. (org.). a duração das cidades. rio de janeiro: Dp&a, 2001. p.139-154. [S.l.]: Éd. de l'Aube, 1997. Citado 2 vezes nas páginas 29 e 30.
- WESTPHALEN, A. L. *General Shopping inaugura empreendimento em Barueri*. 2011. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas-1117202/general-shopping-inaugura-empreendimento-em-barueri>>. Citado na página 15.
- WILTGEN, J. *Os 15 apartamentos mais caros de São Paulo em 2013*. 2013. Acesso em: 10/04/2016. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br//seu-dinheiro/noticias/os-15-apartamentos-mais-caros-de-sao-paulo-em-2013/lista>>. Citado na página 26.

Glossário

ABL Área Bruta Locável. 15

AUJ Aglomeração Urbana de Jundiaí. 9

Benfica BBTT Benfica Barueri Transporte e Turismo Ltda. 21

CMSp Companhia do Metropolitano de São Paulo. 6, 24, 30

CPTM Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. 4–6, 8, 9, 13, 14, 16, 17, 19, 20, 23, 28, 29, 34, 36

Emplasa Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A. 12

EMTU Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. 16, 17, 20

MDU Média por Dia Útil. 10, 35

OUC Operação Urbana Consorciada. 30, 32, 33

PL Projeto de Lei. 33

RMSP Região Metropolitana de São Paulo. 9, 10, 12, 36

SMDU Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura de São Paulo. 32, 33