

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ABC  
CENTRO DE ENGENHARIA, MODELAGEM E CIÊNCIAS  
SOCIAIS APLICADAS  
BACHARELADO EM PLANEJAMENTO TERRITORIAL

Bruna Fernandes, Caio César C. Ortega, Jade Vieira Cavallhier, Leonardo  
Barbosa, Luciana Akemi  
*Diagnóstico & Proposta*

São Bernardo do Campo, SP  
2018

# Sumário

	<b>Sumário . . . . .</b>	<b>1</b>
	<b>Lista de ilustrações . . . . .</b>	<b>2</b>
	<b>Lista de tabelas . . . . .</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO . . . . .</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>GRANDES ETAPAS AO LONGO DA HISTÓRIA . . . . .</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Uma trajetória (inserir tipo) . . . . .</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>BALANÇO DA TRAJETÓRIA DO MUNICÍPIO . . . . .</b>	<b>6</b>
<b>3.1</b>	<b>Traços marcantes da trajetória do município . . . . .</b>	<b>6</b>
<b>3.2</b>	<b>O passado encontra o presente e esboça o futuro . . . . .</b>	<b>6</b>
<b>3.2.1</b>	<b>Indicadores . . . . .</b>	<b>6</b>
<b>3.2.2</b>	<b>Mobilidade . . . . .</b>	<b>7</b>
	<b>REFERÊNCIAS . . . . .</b>	<b>8</b>
	<b>Glossário . . . . .</b>	<b>9</b>

# Lista de ilustrações

Figura 1 – Embarques por estação da Linha 7 - 2010 . . . . .	7
--	---

## Lista de tabelas

# 1 Introdução

O município de Francisco Morato foi selecionado como objeto de estudos para a disciplina, representando um misto de desafio e oportunidade de aprendizado. Para encarar o município, lançamos mão não só do arcabouço teórico estudado na disciplina de Política Urbana, mas também das abordagens práticas da própria disciplina de Oficina de Política Urbana. Quando apropriado, outras fontes secundárias também foram utilizadas. Como o intuito de tornar a proposta assertiva, realizamos um diagnóstico do município.

## 2 Grandes etapas ao longo da história

As grandes etapas são as seguintes, sumarizadas na lista abaixo e na figura XXXX com uma linha do tempo.

- Construção da linha ferroviária pela SPR;
- Fundação de Franco da Rocha;
- Povoamento do distrito de Francisco Morato;
- Emancipação do distrito de Francisco Morato de Franco de Rocha.

### 2.1 Uma trajetória (inserir tipo)

Falta o levantamento histórico para realizar a pequena conclusão que determina se a trajetória é ascendente ou descendente.

## 3 Balanço da trajetória do município

Migração nordestina; mão de obra barata; manutenção da segregação; altos índices de pendularidade; negligência institucional

Conforme (CPTM, 2010, p.64) (grifo nosso), “a Linha 7 faz parte do sistema construído no final do Século XIX pela São Paulo Railway Company Ltd. (SPR), mais tarde EFSJ – Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. O serviço de trens de subúrbio começou no início do século XX, inicialmente até Pirituba. Diferentemente da Linha 10, que também faz parte do mesmo sistema da SPR, **essa linha teve uma importância menor na instalação de indústrias ao longo de seu traçado devido, provavelmente, ao seu fator geográfico**”.

### 3.1 Traços marcantes da trajetória do município

Ligação ferroviária entre municípios para escoamento da produção de café - construção da São Paulo Railway; Emancipação de Franco da Rocha; Migração nordestina.

### 3.2 O passado encontra o presente e esboça o futuro

O processo de urbanização da região que atualmente corresponde à área do município de Francisco Morato tem ponto de partida na ampliação da rede de comunicação entre as cidades por meio das linhas ferroviárias.

Nos anos 60, quando ainda era um distrito de Franco da Rocha, boa parte da população era constituída por imigrantes nordestinos que foram relegados ao papel de mão de obra barata e de baixa qualificação.

#### 3.2.1 Indicadores

Francisco Morato é o município de menor IDHM da Região Metropolitana de São Paulo e também está entre as maiores densidades demográficas da região, de 3239,11 hab/km<sup>2</sup>. São incluídos entre os índices o baixíssimo nível educacional e alta taxa de gravidez na adolescência. Esses são alguns dos indicadores dos entraves pelos quais perpassa as possibilidades de desenvolvimento do município.

Inserir mapa racial.

### 3.2.2 Mobilidade

Construir parágrafo apontando os altos índices de pendularidade.

Figura 1 – Embarques por estação - média dos dias úteis e participação no total de embarques da Linha 7 – 2010



Fonte: CPTM (2010, p.57)

A presença da Linha 7-Rubi é um elemento marcante da mobilidade moratense, cujas consequências de sua ausência podem ser observadas no levantamento realizado por (LUZ, 2010, p.32-33), que sumariza o quadro após o fechamento da linha em 1996, fruto de depredações pela população como forma de manifestação da insatisfação com a qualidade dos serviços.

Na ocasião, cerca de meio milhão de moradores da região ficaram sem o trem e tiveram que se reorganizar para conseguir se locomover. Estimou-se na época que uma frota de 230 novos ônibus, entre clandestinos e reservas da São Paulo Transportes (SPTRANS), foram colocados nas ruas para tentar solucionar o transporte de quem dependia exclusivamente do trem. Além disso, outras 200 lotações ocuparam as ruas próximas às estações paralisadas, concorrendo pelos novos passageiros. Algumas consequências podem ser destacadas:

- Acréscimo no desembolso dos usuários para se locomover, que em alguns locais passou de R\$ 0,80 para R\$ 2,00 por viagem, nas lotações;
- Acréscimo do tempo de viagem, adicionando até duas horas a mais com filas e no percurso, que, com o trem, era feito em 40 minutos;
- Aumento dos congestionamentos da Av. Raimundo Pereira Magalhães e demais vias que dão acesso às cidades de Caieiras e Francisco Morato, devido à falta de infra-estrutura necessária ao acréscimo de 35% do movimento;
- Aumento de acidentes da ordem de 20% em algumas rodovias. A maior causa foi o desgaste do pavimento e aumento dos buracos.



## Referências

CPTM. *Plano diretor de inserção urbana da CPTM*. [S.l.]: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, 2010. 380 p. Citado 2 vezes nas páginas 6 e 7.

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 2018-06-14. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10022011-094138/pt-br.php>>. Citado na página 7.

