

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

	Sumário	1
	Lista de ilustrações	2
	Lista de tabelas	3
1	INTRODUÇÃO	4
2	GRANDES ETAPAS AO LONGO DA HISTÓRIA	5
2.1	Uma trajetória (inserir tipo)	5
3	BALANÇO DA TRAJETÓRIA DO MUNICÍPIO	6
3.1	Traços marcantes da trajetória do município	8
3.2	O passado encontra o presente e esboça o futuro	8
3.2.1	Indicadores	8
3.2.2	Mobilidade	8
	REFERÊNCIAS	10
	Glossário	11

Lista de ilustrações

Figura 1 – Embarques por estação da Linha 7 - 2010	9
--	---

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**”.

Rosa (2006, p.116) constrói um panorama do município em 2006 a partir da Associação Cultural Comunitária Pró-Morato, no qual se destacam a pobreza, a precariedade e o desemprego, incluindo a baixa possibilidade de empregabilidade dentro do município:

Segundo a Associação Cultural Comunitária Pró-Morato (2006), o baixo poder aquisitivo da população, o desemprego, a precariedade dos serviços públicos, a falta de espaços para lazer, cultura, esportes, educação e capacitação profissional concede ao município o maior índice de exclusão social da RMSP. Sua estrutura comercial e industrial é insuficiente para absorver a mão-de-obra residente na cidade, fazendo com que seus moradores busquem trabalho na capital ou região, sendo considerada cidade-dormitório.

Tratam-se de características que também foram observadas por CPTM (2010, p.70), que aponta que Francisco Morato “apresenta altas taxas de crescimento demográfico, baixa concentração de empregos, renda média familiar baixa e um grande movimento pendular nos fluxos matinais e vespertinos do sistema ferroviário”, que também descreve a área central, na qual a estação homônima (e a única que atende ao município) está presente como sendo “típica de subúrbio metropolitano, com o uso predominante do solo essencialmente comercial, de caráter popular, na margem oeste da ferrovia, e habitacional de baixa densidade e baixa renda na margem leste”, apontando ainda que Francisco Morato “apresenta uma vasta e densa rede hídrica que causa problemas de alagamento na linha férrea e cria restrições para a ocupação urbana”, traço último este que será especialmente considerado para a elaboração da proposta de lei, que visará minimizar impactos, ainda que preveja a qualificação de parcelas do território, com vistas à redução da pendularidade.

Quanto ao uso habitacional descrito, é oportuna a crítica sintetizada por Chagas (2007, p.22): “a política do Laissez-Faire urbano favoreceu os especuladores imobiliários e a explosão do número de loteamentos clandestinos na periferia paulistana. A justificativa

da política era buscar o alívio à crise de escassez de moradias”, sendo que, para Villaça, a moradia ideal é aquela “que a classe trabalhadora acha que pode conquistar através do avanço possível dentro das condições políticas, sociais e econômicas em que se encontra” (VILLAÇA, 1986, p.13), no entanto, o desenvolvimento econômico do país não tem, necessariamente, significado melhorias substanciais na condição de vida do proletariado, assim “não há como negar que as condições de vida da maioria do povo brasileiro são aterradoramente baixas” (VILLAÇA, 1986, p.14), bem como que “a transformação da habitação em ‘casa própria’ é uma necessidade histórica do capitalismo” (VILLAÇA, 1986, p.19), transformando a habitação em mercadoria, ainda que repleta de especificidades, o que resulta, por exemplo, no oferecimento de financiamentos. A casa própria então pode ser produzida para a classe média ou ser autoconstruída, sendo que a autoconstrução dialoga com a facilidade de exploração da classe trabalhadora, que chega a viver com condições urbanas e habitacionais “rebaixadas a níveis medievais” (VILLAÇA, 1986, p.21). Villaça também aponta que há ainda uma parcela mais pobre da classe trabalhadora, que não consegue adquirir material de construção novo e terrenos, o que resulta no uso de material de construção velho, usado ou adaptado, além da invasão de terrenos públicos, privados ou em condição subótima (alagados e encostas, por exemplo). Diante de um quadro tão precário, começam a surgir loteamentos populares, que ainda que fossem clandestinos, eram tolerados pelo poder público, reforçando uma dicotomia na produção da cidade, mantendo a classe operária afastada da burguesia. Nos loteamentos populares a autoconstrução era regra. No Nordeste a invasão predominou sobre os loteamentos. A casa própria começa no plano ideológico e transita para o plano da realidade: “hoje, a importância da casa própria está longe de ser ideológica. Corresponde a relações reais. A posse de uma casa não só confere mais status como facilita as relações econômicas, abre as portas aos empréstimos e aos crediários e constitui não só uma forma bastante segura de investimento como uma eficaz defesa contra a inflação” (VILLAÇA, 1986, p.24).

A questão habitacional também esbarra em outro aspecto do capitalismo: a construção da acessibilidade, a noção de “perto”, “longe” e “fora de mão” para (des)qualificar determinadas localidades. Villaça (1986, p.38) salienta que “a casa tende cada vez mais e para crescentes parcelas da população, a se reduzir a local de repouso”, pois a cidade se torna o local de viver, já que também é o local de reprodução da força de trabalho. As relações pré-capitalistas, quando a casa abrigava diferentes utilizações e sociabilidades, são desfeitas, externadas para a cidade. Existe, portanto, uma disputa entre classes sociais quanto à produção do espaço urbano, já que o tempo não pode ser controlado diretamente e é refém dos deslocamentos intraurbanos. Tal fenômeno, como discorre Villaça (1986, p.42), vai resultar na produção de novos centros e na rejeição dos centros ocupados pelas classes populares, o que se dá, por exemplo, com a fuga de famílias e empreendimentos das classes médias e altas para se encaixarem nos novos centros produzidos, empobrecendo o comércio e população dos bairros afetados.

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.

O município tem baixo potencial de atração: “Francisco Morato e Rio Grande da Serra mantêm-se, entre os municípios servidos pela CPTM, como os que menos atraem de outros municípios” (LUZ, 2010, p.80).

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/km². 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.

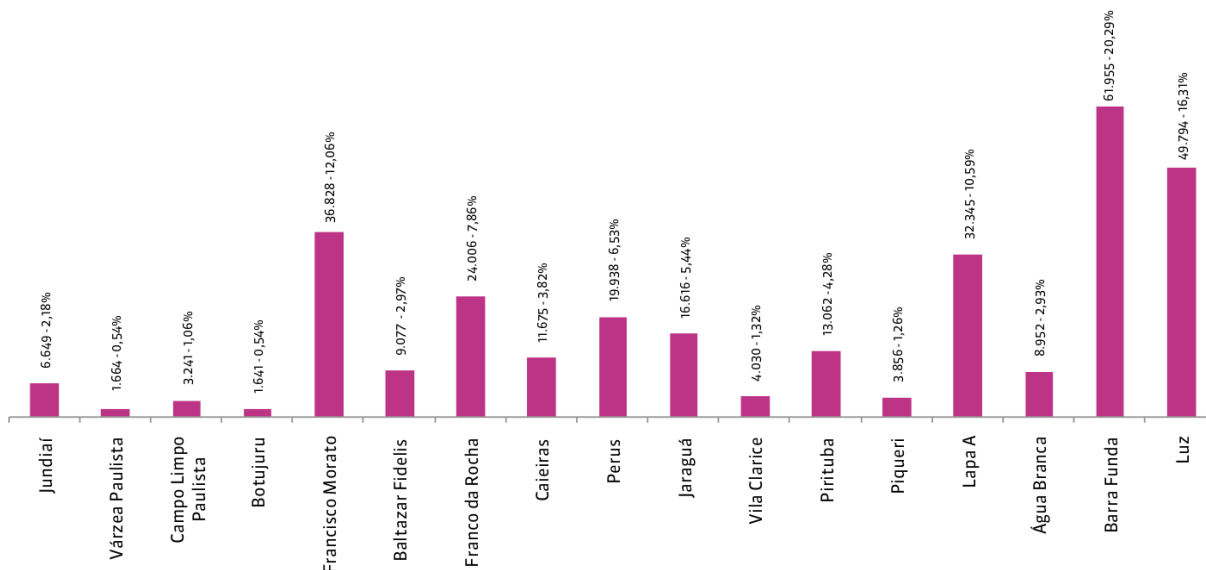
3.2.2 Mobilidade

Construir parágrafo apontando os altos índices de pendularidade.

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

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



Fonte: CPTM (2010, p.57)

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.

Luz (2010, p.33) também aponta “queda nas vendas de até 85% em cidades como Francisco Morato e Caieiras, somando dezenas de lojas e galerias falidas, 29 mil desempregados na região, além de outros milhares que não conseguiram empregos pela falta de locomoção”, salientando a crucialidade do funcionamento do transporte ferroviário metropolitano para a sustentação do comércio e do modo de vida dos habitantes.

Destaca-se também a alteração no formato de operação da Linha 7-Rubi, nascida não apenas com a incorporação da Linha Noroeste-Sudeste da CBTU, mas com a separação desta em duas linhas distintas (LUZ, 2010, p.50) (STEFANI, 2007, p.223).

Referências

CHAGAS, C. A. de M. *A periferização da pobreza e da degradação sócio-ambiental na Região Metropolitana de São Paulo, o caso de Francisco Morato*. Dissertação (mathesis) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2007. Acesso em 2018-06-14. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-19032009-152622/pt-br.php>>. Citado na página 6.

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 9.

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 2 vezes nas páginas 8 e 9.

ROSA, S. J. *Transporte e exclusão social: a mobilidade da população de baixa renda da Região Metropolitana de São Paulo e trem metropolitano*. Dissertação (Mestrado) — Escola Politécnica, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Acesso em 2018-06-14. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3138/tde-07122006-163515/pt-br.php>>. Citado na página 6.

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 2018-06-14. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12022008-102649/pt-br.php>>. Citado na página 9.

VILLAÇA, F. *O que todo cidadão precisa saber sobre habitação*. Global Editora, 1986. (Cadernos de educação política). Acesso em 2018-06-14. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?id=M4xF AAAAYAAJ>>. Citado na página 7.

