

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

Bruna Fernandes, Caio César C. Ortega, Jade Vieira Cavallieri, 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 INTRODUÇÃO . . . . .</b>	<b>4</b>
<b>2 TRAJETÓRIA DE FRANCISCO MORATO . . . . .</b>	<b>5</b>
<b>2.1 As grandes etapas . . . . .</b>	<b>5</b>
<b>2.2 Compreendendo a trajetória . . . . .</b>	<b>6</b>
2.2.1 Caracterização do tecido . . . . .	7
2.2.2 Crescimento e migração . . . . .	10
2.2.3 Fragilidade institucional . . . . .	15
2.2.4 Fragilidade socioeconômica . . . . .	16
<b>2.3 Os traços marcantes da trajetória . . . . .</b>	<b>16</b>
<b>2.4 Um breve balanço . . . . .</b>	<b>16</b>
<b>3 O PASSADO ENCONTRA O PRESENTE E ESBOÇA O FUTURO . . . . .</b>	<b>17</b>
3.0.1 Indicadores . . . . .	17
3.0.2 Composição étnica-racial . . . . .	17
3.0.3 Mobilidade . . . . .	19
3.0.4 Saneamento Básico . . . . .	21
3.0.5 Restrições à ocupação . . . . .	22
<b>REFERÊNCIAS . . . . .</b>	<b>25</b>
<b>Glossário . . . . .</b>	<b>27</b>

# ***Lista de ilustrações***

Figura 1 – Diagrama do surgimento de Francisco Morato . . . . .	5
Figura 2 – Desmembramentos de municípios metropolitanos 1940 a 2000 . . . . .	6
Figura 3 – Conjuntos habitacionais de interesse social na RMSP . . . . .	8
Figura 4 – Padrões de renda e habitação própria na RMSP - 1991 a 2000 . . . . .	9
Figura 5 – Conjunto habitacional e loteamento popular em Francisco Morato . . . .	10
Figura 6 – Evolução da população e taxa de crescimento populacional por subregiões da RMSP 1970 a 2000 . . . . .	11
Figura 7 – Evolução da taxa de crescimento populacional na RMSP 1950 a 2000 .	12
Figura 8 – Evolução da densidade demográfica na RMSP 1950 a 2000 . . . . .	13
Figura 9 – Evolução da área urbanizada - 1949-1992 . . . . .	14
Figura 10 – Fluxos migratórios intrametropolitano superiores a 4,5 mil pessoas na RMSP - 2005/2010 . . . . .	15
Figura 11 – Mapa racial de Francisco Morato . . . . .	18
Figura 12 – Embarques por estação da Linha 7 - 2010 . . . . .	19
Figura 13 – Vias de acesso para Francisco Morato . . . . .	20
Figura 14 – Estrutura viária e de transportes metropolitana . . . . .	21
Figura 15 – Suscetibilidade a movimento de massa e áreas ocupadas . . . . .	24
Figura 16 – Suscetibilidade a inundação e proposta de área de preservação permanente	24

## Lista de tabelas

Tabela 1 – Renda e infraestrutura em Francisco Morato em 1991 e 2000 . . . . . 22

# 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 Trajetória de Francisco Morato

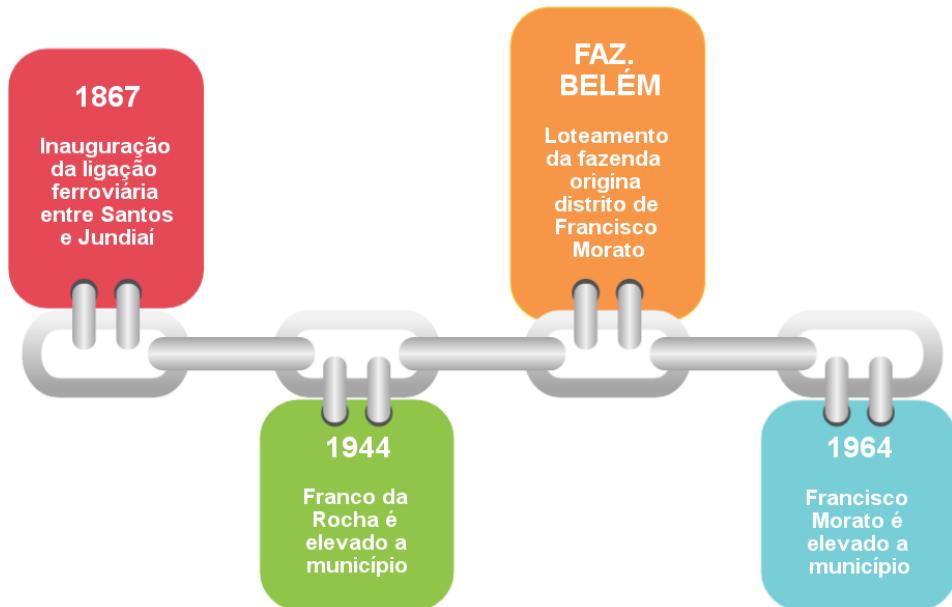
O capítulo sumariza as grandes etapas que o território já experimentou ao longo de sua história.

### 2.1 As grandes etapas

As grandes etapas são as seguintes, sumarizadas na lista abaixo e na figura 1, sendo que a emancipação de Francisco Morato está contextualizada no mapa da figura 2.

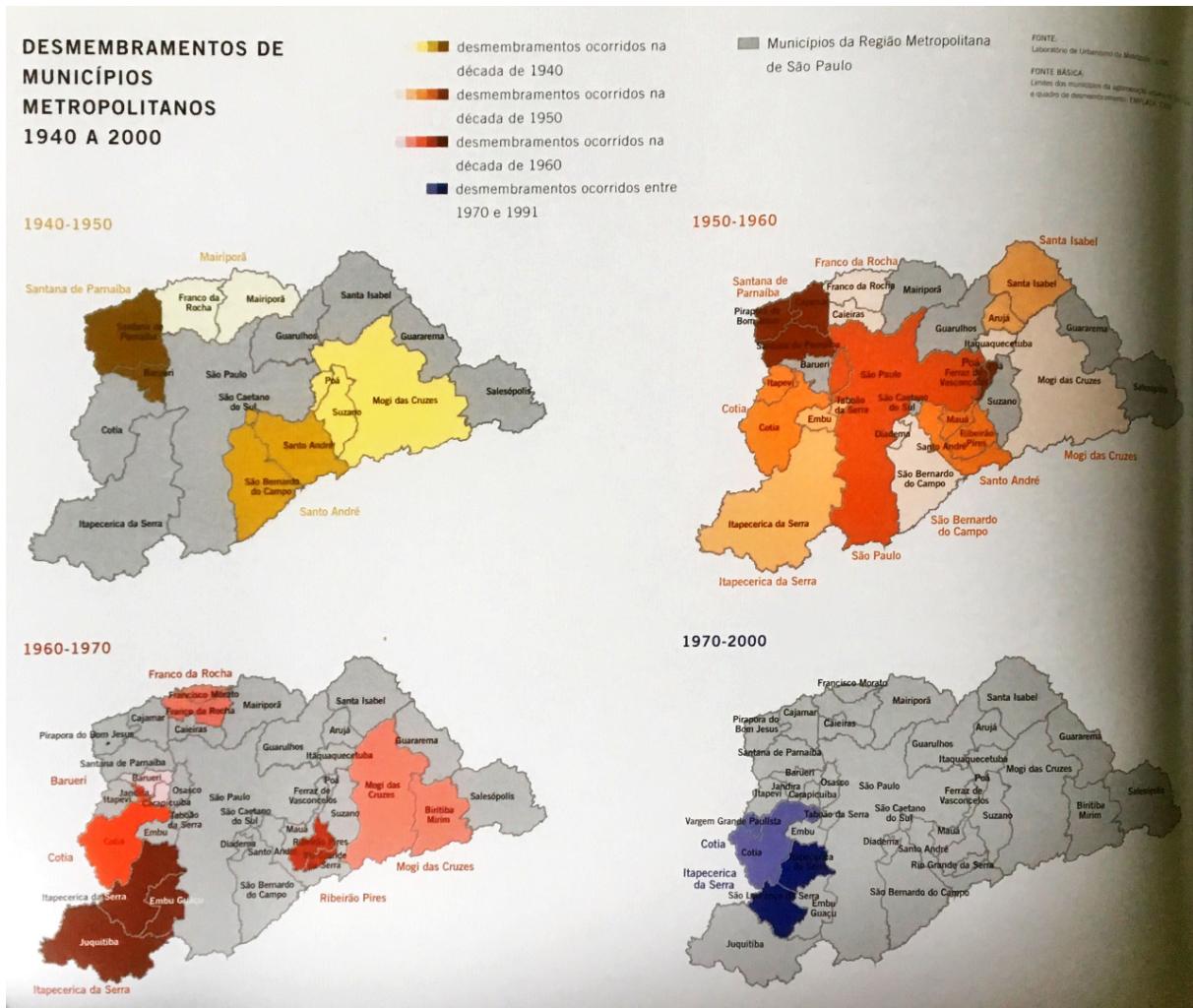
- Construção da linha ferroviária pela SPR em 1867 (LUZ, 2010, p.26);
- Elevação de Franco da Rocha à categoria de município em 30/11/1944 (IBGE, 2018);
- Povoamento do distrito de Francisco Morato a partir do loteamento da Fazenda Belém (CHAGAS, 2007, p.57);
- Emancipação do distrito de Francisco Morato de Franco de Rocha em 28/02/1964 (CHAGAS, 2007, p.57).

Figura 1 – Breve diagrama de eventos que desencadearam no surgimento de Francisco Morato



Fonte: elaboração própria

Figura 2 – Desmembramentos de municípios metropolitanos 1940 a 2000



Elaboração por Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.46)

## 2.2 Compreendendo a trajetória

São os aspectos-chave:

- Migração nordestina;
- Mão de obra barata;
- Manutenção da segregação;
- Altos índices de pendularidade;
- Negligência institucional.

### 2.2.1 Caracterização do tecido

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**”.

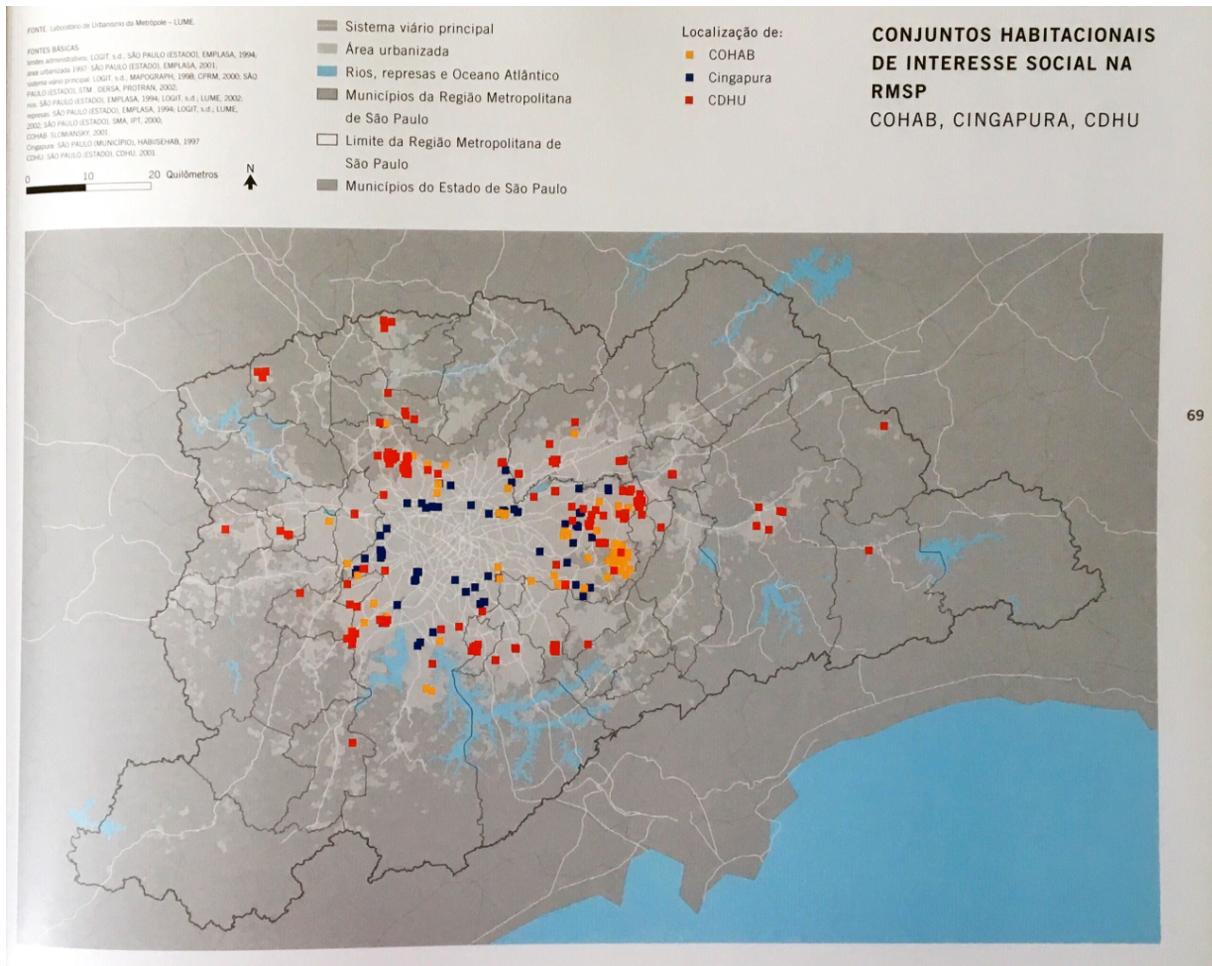
Rosa (2006, p.116) constrói um panorama do município em 2006 a partir da Associação Cultural Comunitária Pró-Morato, no qual se destacam a pobreza, a precariedade e o desemprego, incluindo a baixa possibilidade de empregabilidade dentro do município:

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”, também descrevendo 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. Suarez (2014, p.60) classifica Francisco Morato entre os “núcleos que já nasceram como subúrbios, muitas vezes tendo se formado a partir de uma estação ferroviária” para qualificar o processo de conurbação da região.

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 (1986, p.13), a moradia ideal é aquela “que a classe trabalhadora acha que pode conquistar

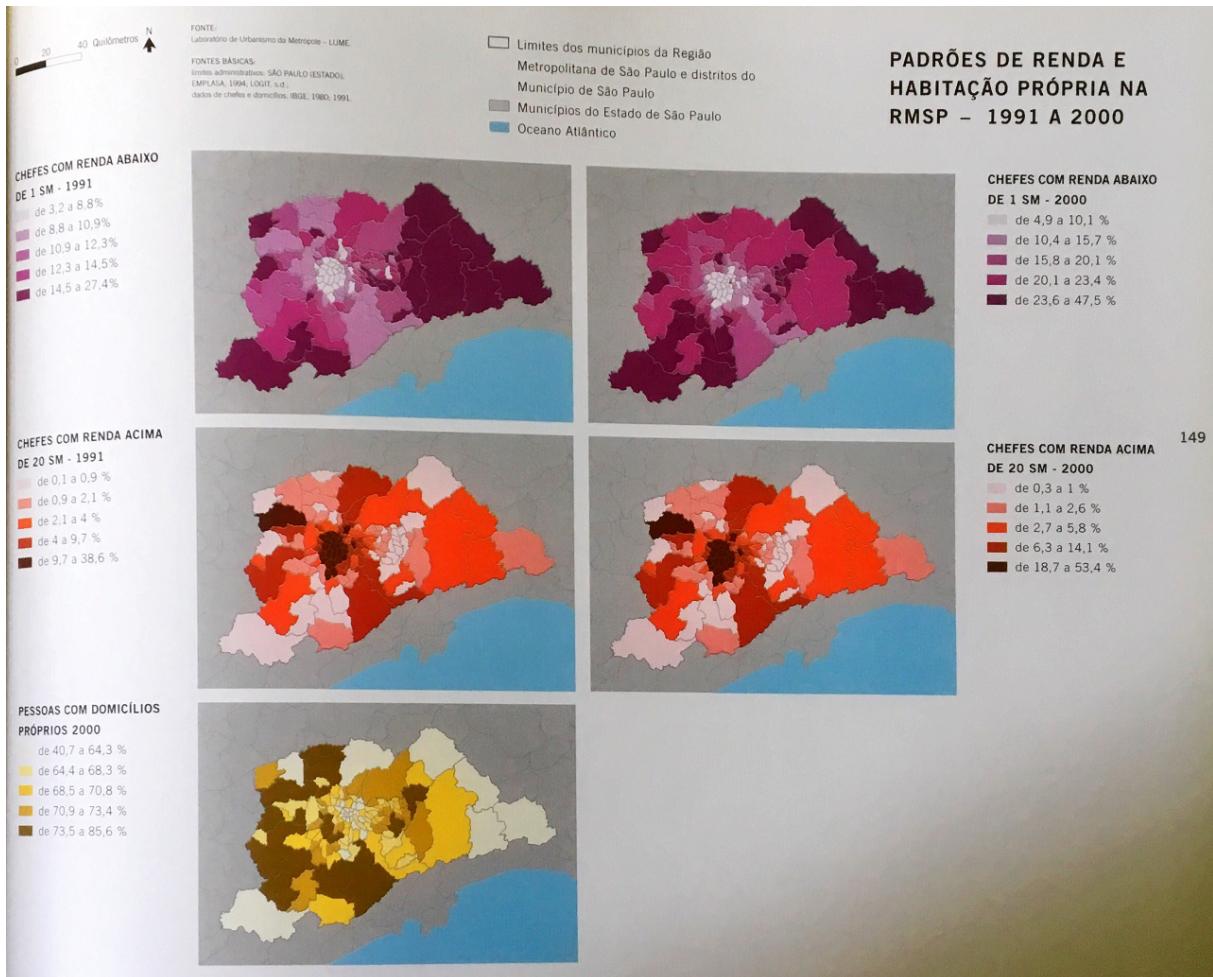
Figura 3 – Conjuntos habitacionais de interesse social na RMSP



Elaboração por Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.69)

através do avanço possível dentro das condições políticas, sociais e econômicas em que se encontra”, 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

Figura 4 – Padrões de renda e habitação própria na RMSP - 1991 a 2000

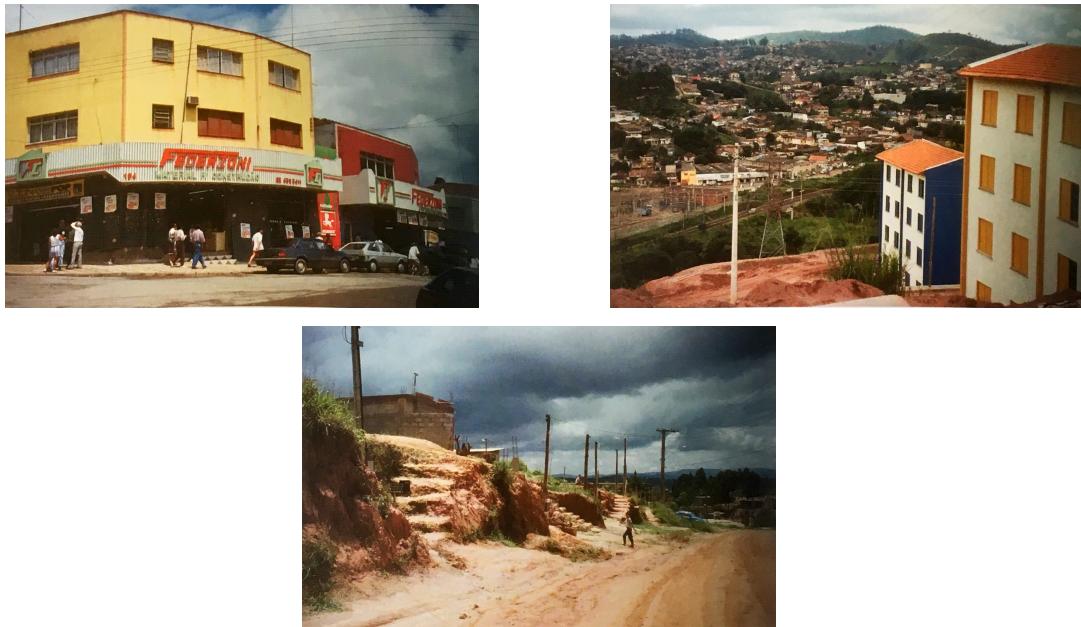


Elaboração por Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.149)

(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).

Chagas (2007, p.59) aponta que “em Francisco Morato a auto-construção persiste ainda hoje, apesar de ser bem menos intensa do que nas décadas de 50 a 80. Há ainda a venda de lotes a preços acessíveis à classe trabalhadora de baixa renda”.

Figura 5 – Conjunto habitacional e loteamento popular em Francisco Morato



Fonte: Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.256)

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.

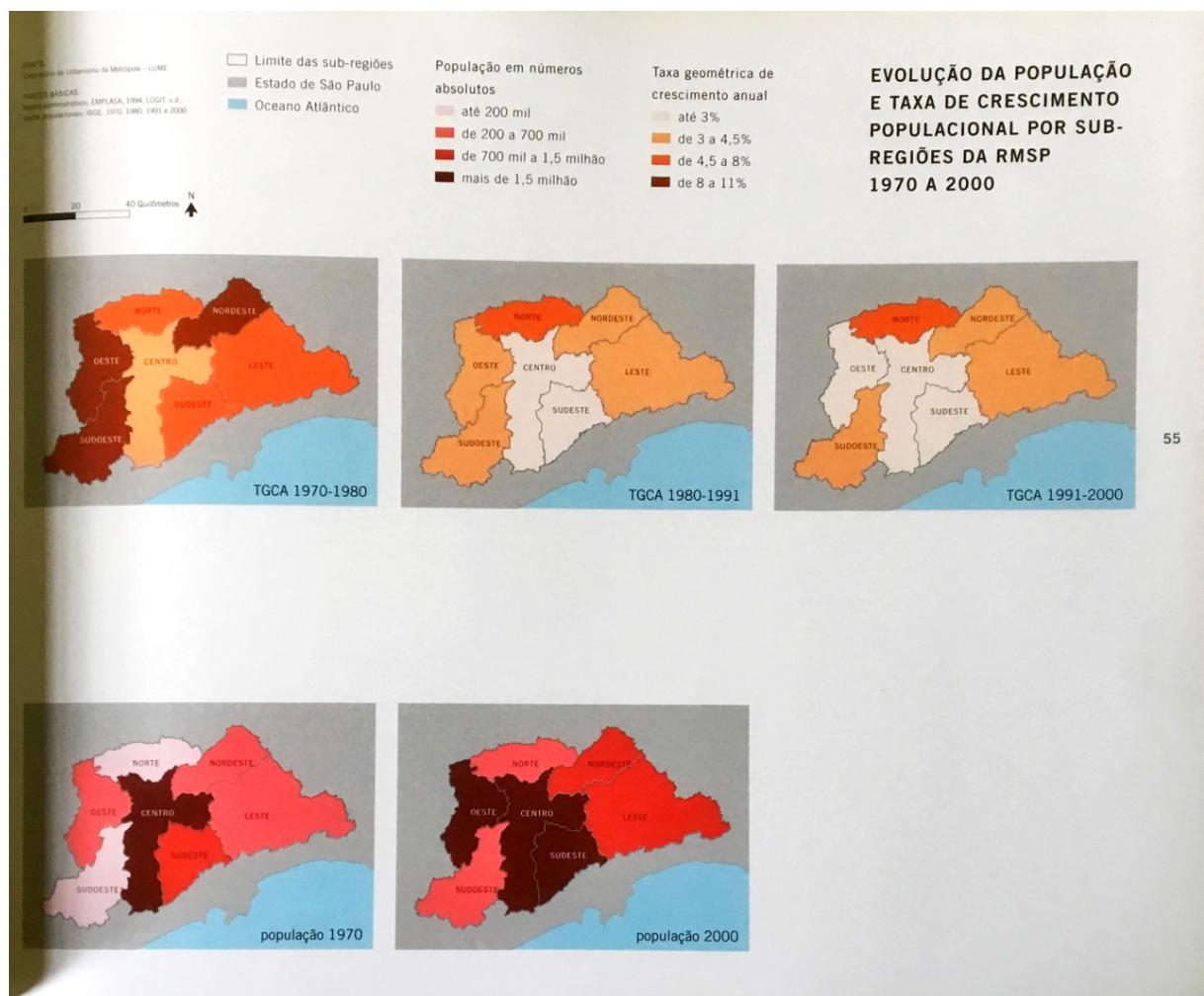
## 2.2.2 Crescimento e migração

Para iniciar esta subseção, valemo-nos da obra de Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.42), a qual aponta que “a relação entre a expansão da mancha urbana, desenvolvimento econômico e crescimento populacional introduz elementos importantes para a compreensão dos processos urbanos”, assim sendo, recuperamos que, conforme Langenbuch (1968 apud MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p.41) “no período 1940-1960, enquanto a cidade central, o trecho dito urbano da metrópole, apresentava sua população aumentada em 171%, os seus arredores cresciam 364%”. Entre 1960 e 1970 o ganho migratório na

Região Metropolitana de São Paulo foi de aproximadamente 2 milhões de pessoas, atraídas pelo mercado de trabalho expandido, com ocupações tanto industriais quanto no setor de serviços (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p.42).

Conforme Chagas (2007, p.65) “na década de 70 Francisco Morato, assim como toda a periferia paulistana recebeu grande contingente populacional que buscava lotes baratos e com pagamento facilitado para então construírem suas moradias”, apontando, com base em sua pesquisa de campo, também que “a cidade é formada em grande parte por migrantes de diversas partes do país, principalmente nordestinos, que se mudaram de sua terra natal para São Paulo”, escolhendo Francisco Morato para a construção da unidade habitacional, “pois os preços dos terrenos próximos à metrópole eram incompatíveis com seu poder de compra” Chagas (2007, p.57).

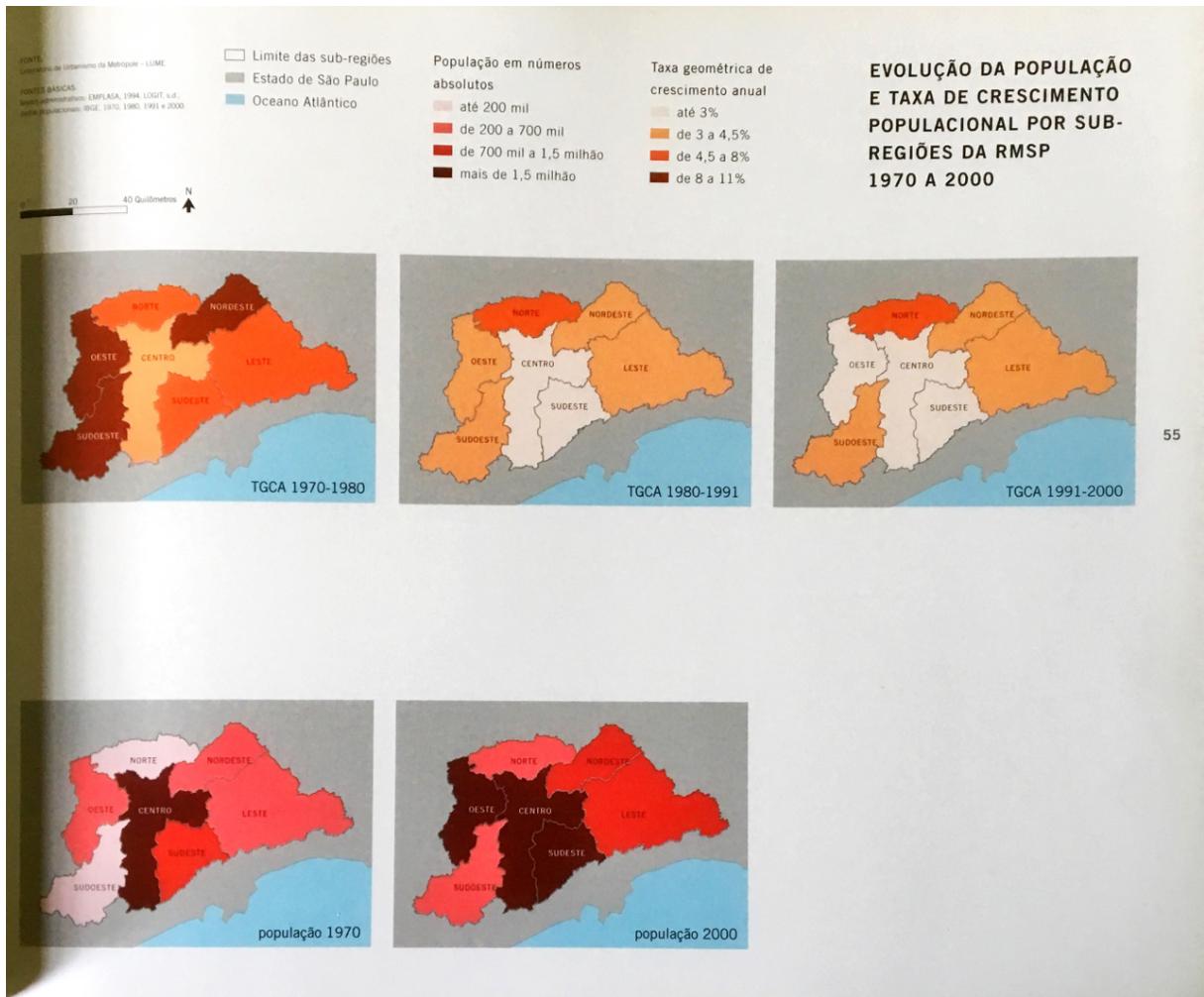
Figura 6 – Evolução da população e taxa de crescimento populacional por subregiões da RMSP 1970 a 2000



Elaboração por Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.55)

Para compreendermos a situação apontada, Pasternak e Bógus (2005, p.32) subli-

Figura 7 – Evolução da taxa de crescimento populacional na RMSP 1950 a 2000

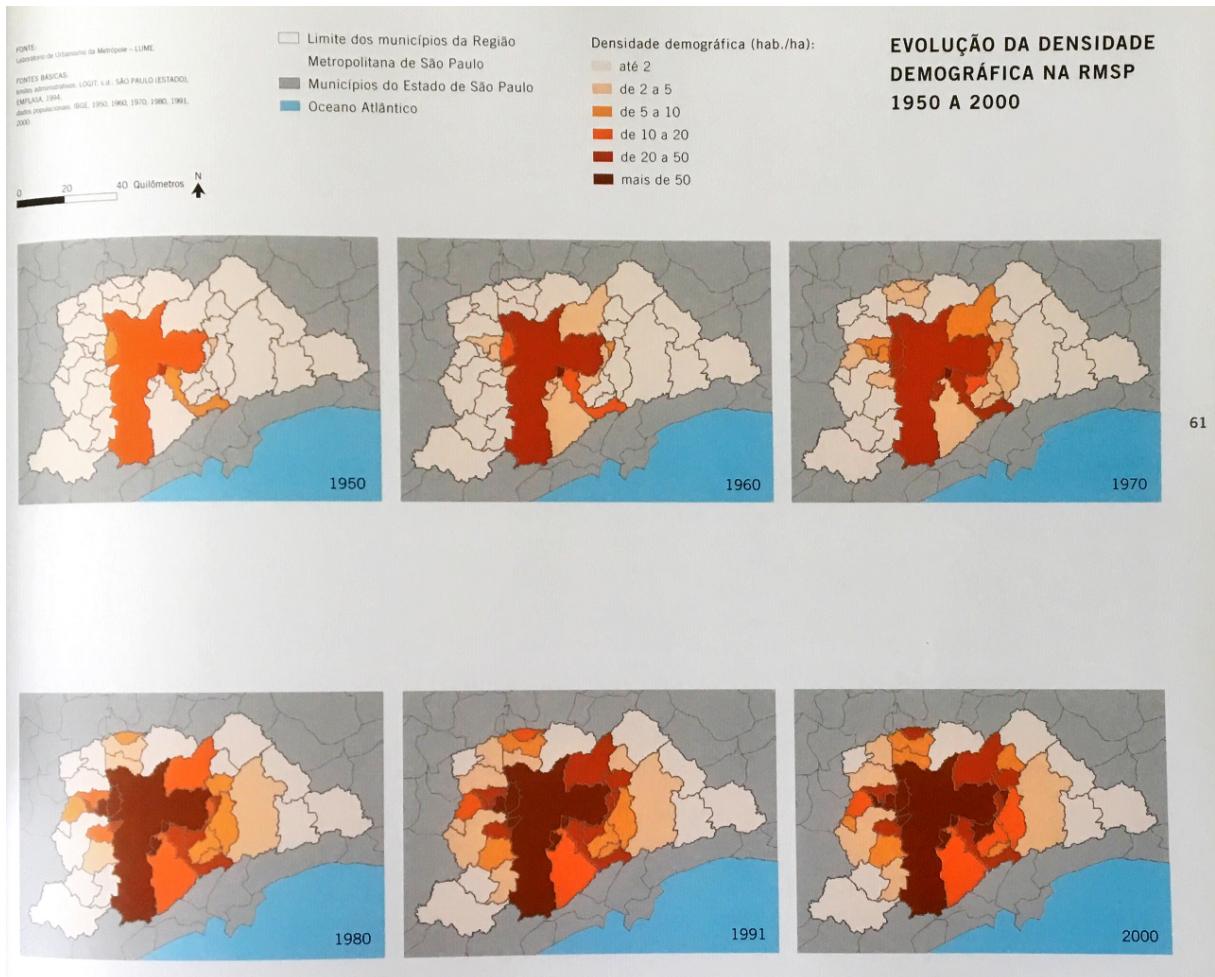


Elaboração por Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.60)

nhiam que, “em 1991, todos os municípios com taxas de crescimento no período 1980-1991 maiores que 5,5% a.a. possuíam proporção de migrantes maior que 30%: Arujá, Barueri, Embu-Guaçu, Francisco Morato, Itapevi, Jandira, Itaquaquecetuba e Santana de Parnaíba”. Consideremos também que “em 1991, 58,79% dos migrantes recentes residiam nos municípios periféricos e, em 2000, essa proporção subiu para 61,46%” (PASTERNAK; BÓGUS, 2005, p.32). Tal fenômeno pode ser melhor compreendido, ao considerarmos que, ainda que na década de 1980 o panorama do mercado de trabalho tenha sido alterado, traduzindo-se numa queda de redução dos fluxos migratórios para a RMSP registrada pelo censo demográfico de 1991, a região continuou se expandindo, mesmo tendo perdido 275 mil habitantes. Para se ter uma ideia do crescimento metropolitano, é oportuno destacar que aproximadamente 875 mil indivíduos se redistribuíram no interior do território (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p.42).

O mapa contido na figura 9 sintetiza a evolução da área urbanizada entre 1949 e 1992

Figura 8 – Evolução da densidade demográfica na RMSP 1950 a 2000

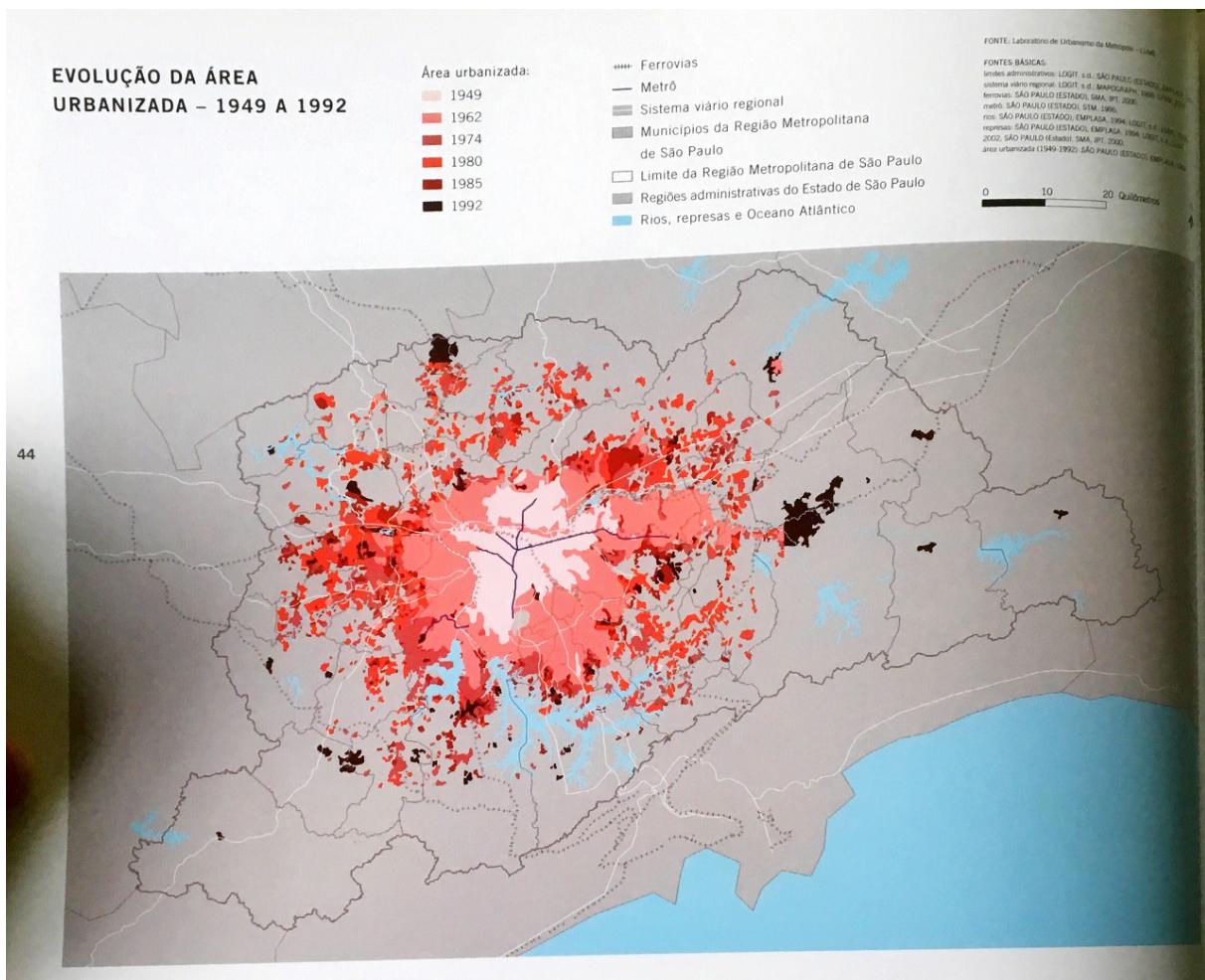


Elaboração por Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.61)

e, como pode ser observado neste, Francisco Morato exibiu evolução da área urbanizada sobretudo na tríade 1980-1985-1992. A redistribuição da população também pode ser avaliada no período 2005/2010, vide figura 10, na qual revela-se um fluxo migratório entre Francisco Morato e a capital superior a 6 mil pessoas mas inferior a 8 mil pessoas, adicionalmente, NOBRE e YOUNG (2010 apud MARQUES, 2015, p.130) aponta que entre 2002 e 2007 houve um incremento de 232 km<sup>2</sup> nas áreas urbanas da RMSP, ainda que a metrópole passasse por um momento de baixo incremento demográfico. Ainda no contexto da figura 10, Marques (2015, p.135) conclui que “o município de São Paulo continua sendo o grande ‘fornecedor’ de população para áreas cada vez mais distantes”.

NOBRE e YOUNG (2010, p.131) também reforça “a importância da migração intrametropolitana, não apenas em termos de volume, mas sobretudo pelo seu impacto em vários municípios da região”, apontando ainda que “a migração com origem nos municípios da RMSP constitui parte significativa de migração recebida por essas áreas”, bem como o impacto nos municípios de caráter mais periférico. Para melhor contextualizar o impacto,

Figura 9 – Evolução da área urbanizada - 1949-1992



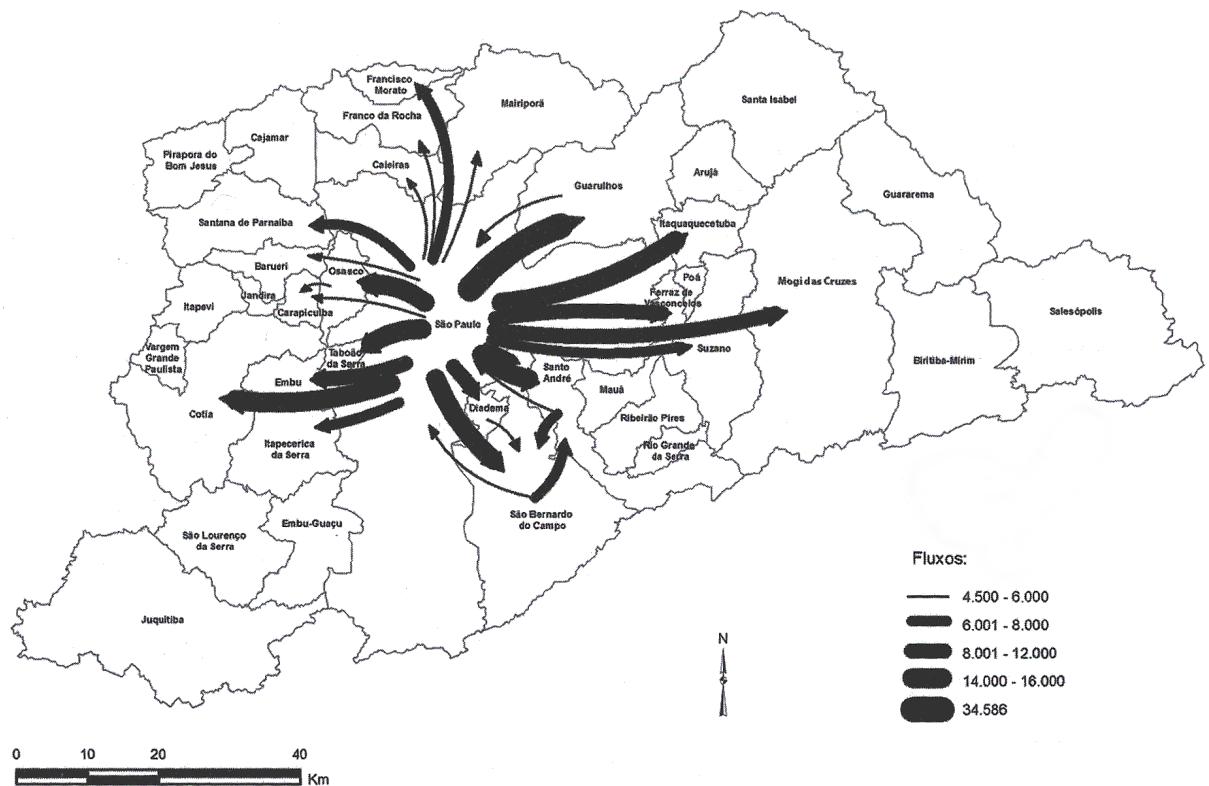
Elaboração por Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.44)

Marques (2015, p.133) identificou “cifras impressionantes da ordem de 50 mil pessoas/ano se transferindo para as regiões mais periféricas”, o que significa que as propostas para Francisco Morato precisam considerar tal fenômeno, de maneira a reduzir a vulnerabilidade do município e a população que nele já reside, pois como (MARQUES, 2015, p.137) salienta:

“(… )sem desconsiderar todos os demais avanços que precisam ser obtidos na área de gestão e políticas públicas, a RMSP precisa enfrentar questões essenciais, de forma a permitir um melhor acesso à cidade por parte daquele que poderíamos chamar de ‘cidadão metropolitano’. Progressos nas áreas de habitação, um zoneamento mais equitativo –influenciado, entre outros aspectos, pela maior regulação do uso do solo por parte do poder público –, atenção prioritária para a mobilidade urbana, que permitira estabelecer o real direito de ‘ir e vir’, entre outros, são temas cruciais para combate e/ou mitigação dos efeitos que a redistribuição da população no espaço tem sobre o dia a dia das pessoas”.

Realizando uma comparação entre 1970 e 2014, Cunha (2014, p.19) destaca que

Figura 10 – Fluxos migratórios intrametropolitano superiores a 4,5 mil pessoas na RMSP - 2005/2010



Fonte: IBGE. Censos demográficos 2000 e 2010 (elaborado por Alberto Jakob, Nepo/Unicamp).

Reproduzido de Marques (2015, p.134)

“no período de 44 anos as alterações mais significativas, impactantes e intensas se deram em alguns municípios” e, prossegue: “Francisco Morato aumentou em 14,8 vezes esse indicador, saindo de 229 habitantes/km<sup>2</sup> para 3.393 habitantes/km<sup>2</sup>”.

### 2.2.3 Fragilidade institucional

Conforme Chagas (2007, p.59) “a cidade está inserida em um ciclo de pobreza que barra o desenvolvimento da mesma, uma vez que a prefeitura não possui estrutura administrativa e financeira para lidar com o constante aumento dessa pobreza e para suprir as novas demandas da população”, que também aponta que mesmo o centro do município “possui inúmeros problemas de infra-estrutura, o que mostra a precariedade e a incapacidade do poder local para se mobilizar e buscar alternativas aos problemas da cidade” (CHAGAS, 2007, p.61), bem como que “os serviços públicos deixam a desejar, em todo o município, quando falamos de saneamento básico e conservação ambiental, principalmente no que se refere à coleta de esgotos que atende apenas 27% da população, enquanto que a média da RMSP é de 59,7%” (CHAGAS, 2007, p.63).

### 2.2.4 Fragilidade socioeconômica

Para Chagas (2007, p.90), “o processo de ocupação do território e crescimento populacional é contínuo, porém as atividades econômicas e fatores que apoiem o desenvolvimento social são escassos ou estagnados; isso aliado à má localização e falta de infra-estrutura faz com que o preço da terra na cidade seja baixo, fato que transformam Francisco Morato em um local atrativo para a concentração de pobreza, como já acontece”, pontuando ainda que “a precariedade nas condições da estrutura urbana e o baixo índice de desenvolvimento social são fatores que, em conjunto com outros determinantes econômicos externos, fazem de Francisco Morato uma cidade economicamente estagnada” (CHAGAS, 2007, p.92), pois “a falta de emprego na cidade é grande e a industrialização é muito pequena. Sem infra-estrutura a cidade não consegue oferecer vantagens para atrair as empresas ou qualquer outro tipo de investimento capitalista privado” (CHAGAS, 2007, p.99).

Finalmente, para Carvalho (2018, p.52), “o aprofundamento do processo de redistribuição de renda no Brasil só seria possível, portanto, com uma reforma tributária progressiva que taxasse menos o consumo e a produção e mais a renda e o patrimônio”.

## 2.3 Os traços marcantes da trajetória

Sumarizando, são os traços marcantes:

- Ligação ferroviária entre municípios para escoamento da produção de café (construção da SPR);
- Emancipação de Franco da Rocha;
- Migração nordestina.

## 2.4 Um breve balanço

Tratou-se de uma trajetória ascendente, pois como vimos na seção 2.2, ainda que o município apresente índices insatisfatórios de desenvolvimento, este conta com uma ligação sobre trilhos de caráter estratégico e seu território pode ser melhor qualificado para abrigar a população atualmente residente.

# 3 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 migrantes nordestinos que foram relegados ao papel de mão de obra barata e de baixa qualificação. Uma abordagem sobre migração pode ser conferida na subseção 2.2.2.

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).

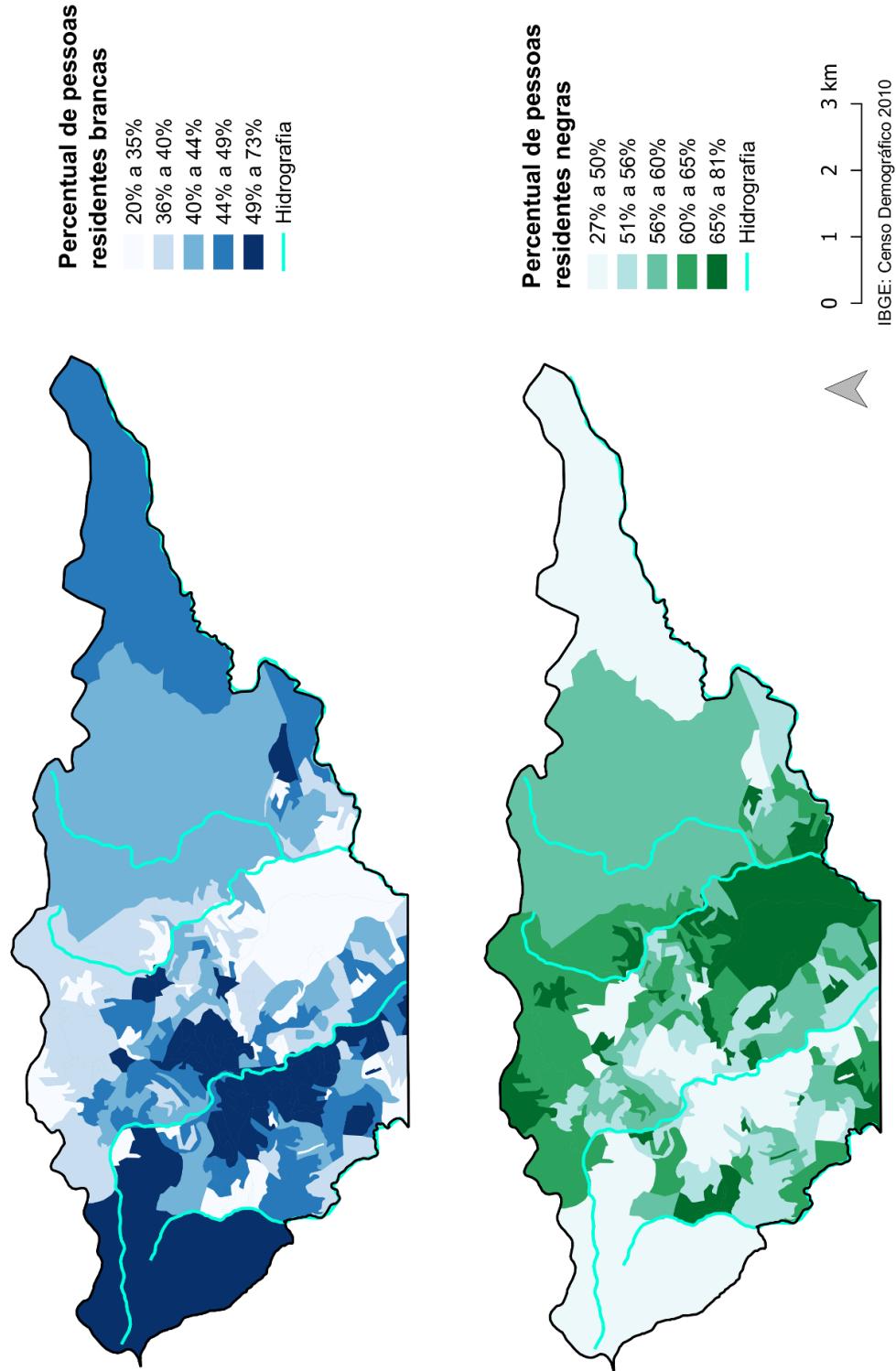
## 3.0.1 Indicadores

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.

## 3.0.2 Composição étnica-racial

### Distribuição espacial da população residente branca e negra no município

Figura 11 – Mapa racial de Francisco Morato

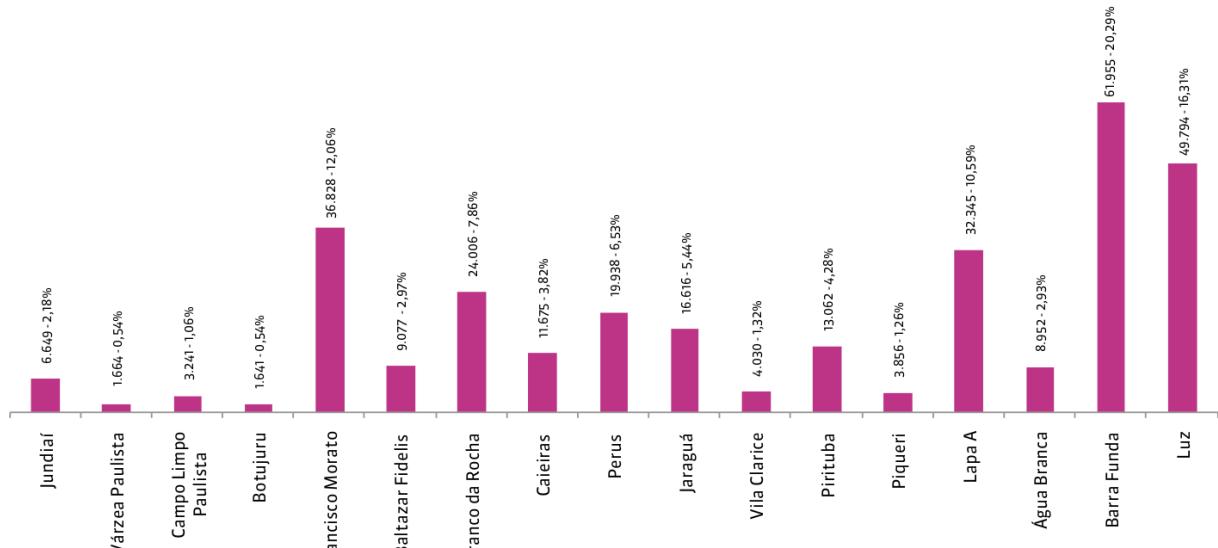


Elaboração própria. Fonte: IBGE (2010)

### 3.0.3 Mobilidade

Suarez (2014, p.62) aponta que Francisco Morato está entre os municípios que apresentaram “aumento no número de pessoas que realizam movimentos pendulares na primeira década do século XXI”, sendo que, assim como Franco da Rocha e Caieiras, Francisco Morato possui “cerca de 25% de sua população realizando movimentos pendulares para outros municípios, com cerca de 62 a 72% destes deslocamentos com destino a São Paulo” (SUAREZ, 2014, p.72).

Figura 12 – 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 summariza 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:

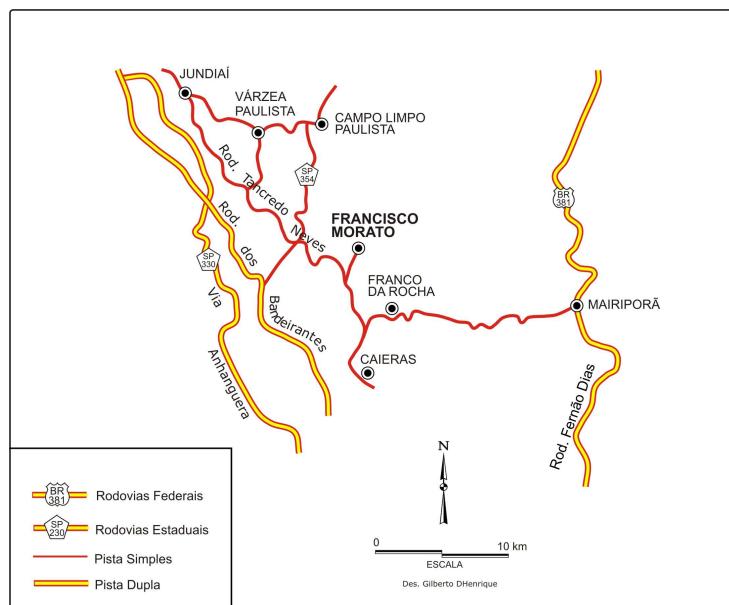
- Acréscimo no desembolso dos usuários para se locomover, que em alguns locais passou de R\$ 0,80 para R\$ 2,00 por viagem, nas lotações;

- 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.

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).

Figura 13 – Vias de acesso para Francisco Morato



Fonte: Chagas (2007, p.88)

Quanto ao transporte rodoviário, “a Rodovia Tancredo Neves (SP 332), também ficou imersa na mancha urbana, assumindo uma característica de via urbana, e ligando a cidade de São Paulo à Caieiras, Franco da Rocha e Francisco Morato indo até Jundiaí” (SUAREZ, 2014, p.49).

Para Chagas (2007, p.89), considerando a relação entre Francisco Morato e os municípios de São Paulo, Franco da Rocha, Caieiras e Campo Limpo Paulista, “a precariedade

e insuficiência de acesso via estradas entre Francisco Morato e essas cidades prejudica o desenvolvimento econômico deste município. Já é sabido que lugares sem acesso por estradas e rodovias não são atraentes para investimentos empresariais, uma vez que há grande dificuldade de escoamento e circulação da produção”.

Figura 14 – Estrutura viária e de transportes metropolitana



Elaboração por Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.75)

### 3.0.4 Saneamento Básico

Dados de 2016 do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento indicam que apenas 40% da população urbana é atendida por esgotamento sanitário. Ainda, de acordo com o relatório do Plano de Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, elaborado pela FABHAT, o esgoto é integralmente lançado *in natura* em corpos d’água.

Tabela 1 – Renda e infraestrutura em Francisco Morato em 1991 e 2000

Ano	porcentagem de domicílios com renda do chefe até 1 salário mínimo, inclusive sem renda	porcentagem interna	porcentagem de domicílios ligados à rede pública de água com canalização	porcentagem interna	porcentagem de domicílios ligados à rede pública de esgoto com canalização	porcentagem interna	porcentagem com coleta de lixo domiciliar, liar ou com caçamba
1991	10,66%	69,13%	16,30%	33,13%			
2000	31,44%	90,66%	26,83%	83,40%			

Elaboração própria. Fonte: Meyer, Grostein e Biderman (2004, p.100-101)

Com base na tabela acima e nos dados do SNIS, podemos concluir que a evolução da situação do esgotamento sanitário foi insatisfatória na última década e meia, evoluindo aproximadamente 13,17%.

### 3.0.5 Restrições à ocupação

Um dos grandes fatores para a manutenção do ciclo de pobreza no município é a grande limitação geológica que o caracteriza. Devido ao relevo formado predominantemente por escarpas, serras e morros, os habitantes enfrentam grandes desafios em construir suas casas e consideráveis riscos em mantê-las.

De acordo com a Cartas de Suscetibilidade a Movimentos de Massa elaborada pelo IPT, as áreas que se enquadram nas categorias de alta e média suscetibilidade a deslizamento correspondem a cerca de 32% da área urbanizada do município.

Do ponto de vista da paisagem e dos usos do solo, o município apresenta áreas relativamente homogêneas com características distintas entre si. A centralidade que envolve a estação ferroviária e principais vias é caracterizada por alto grau de adensamento e uso misto. É também a região mais favorável à ocupação, visto que é formada predominantemente de morros baixos e apresenta menores riscos de deslizamento e inundação em comparação com o restante do município.

O aumento na declividade e a transição para relevo de morros altos que qualificam a parcela norte do município são acompanhados de um decréscimo na densidade populacional. O mesmo ocorre com extremidade esquerda da cidade, que faz limite com os municípios de Franco da Rocha e Campo Limpo Paulista. Caracterizada por serras e escarpas, altas declividades, a região possui alta suscetibilidade a deslizamento, fazendo com que

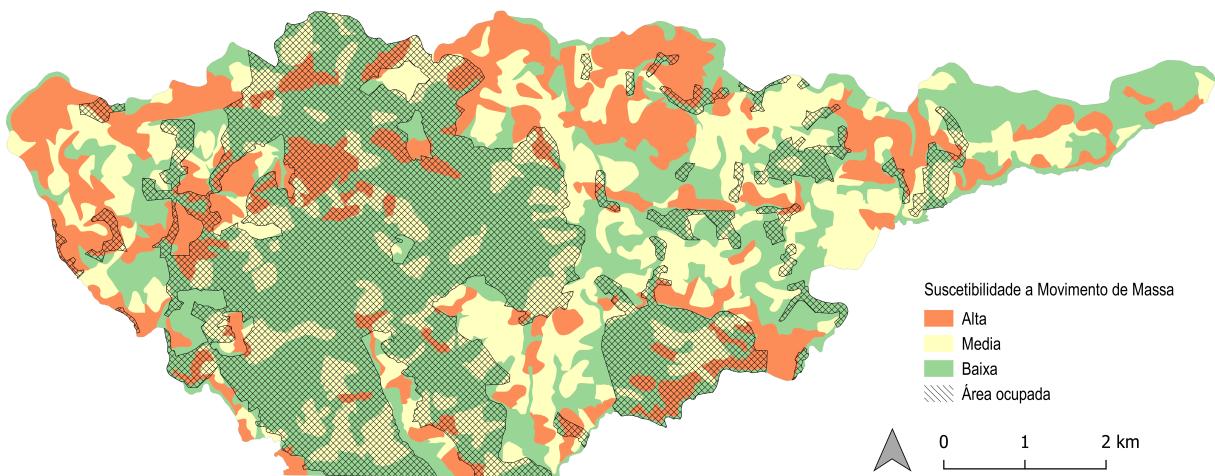
existam apenas algumas ocupações pontuais – grande parte em área de risco. A faixa sudeste, limítrofe com o município de Mairiporã, abriga o bairro Jardim Alegria e possui características de ocupação singulares. O Jardim Alegria é uma ocupação irregular consolidada em região de morros baixos, envolta por planícies fluviais de alta suscetibilidade a inundação.

Para além das centralidades com alta densidade populacional que acompanham o eixo ferroviário e a ocupação do Jardim Alegria, a parcela central a nordeste do município apresenta ocupações pontuais e muito dispersas, grande taxa de vegetação e pequenos focos de vegetação nativa. A extremidade à direita, também limítrofes com os municípios de Atibaia, Mairiporã e Franco da Rocha é caracterizada por baixíssima densidade populacional. Além disso, essa região concentra as propriedades rurais do município.

Sabendo-se que “em vinte anos, desde 1971, o processo de urbanização destruiu 31% das áreas recobertas por matas, ocupou fundos de vale com avenidas e favelas, destruiu morros e avançou sobre encostas íngremes e áreas de proteção aos mananciais de abastecimento público” (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p.45), o quadro acima descrito não constitui uma surpresa, no entanto, como parte do diagnóstico, que embasará nossas propostas, fica flagrante a necessidade de minorar os efeitos da urbanização, sobretudo em Francisco Morato.

Figura 15 – Suscetibilidade a movimento de massa e áreas ocupadas

#### SUSCETIBILIDADE A DESLIZAMENTO EM FRANCISCO MORATO



Elaboração própria. Fonte: Limites municipais (CEM, 2015) e Carta de Suscetibilidade de Francisco Morato (CPRM, 2015)

Figura 16 – Suscetibilidade a inundação e proposta de área de preservação permanente

#### ÁREAS DE PROTEÇÃO PERMANENTE E SUSCETIBILIDADE A INUNDACÕES



Elaboração própria. Fonte: Hidrografia (CEM, 2015) e Carta de Suscetibilidade de Francisco Morato (CPRM, 2015)

## Referências

- CARVALHO, L. *Valsa brasileira: Do boom ao caos econômico*. 1. ed. São Paulo: Todavia, 2018. ISBN 9788593828638. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?id=XppWDwAAQBAJ>>. Citado na página 16.
- CEM. Acesso em 2018-06-18., *Bases de Dados*. 2015. Disponível em: <<http://web.fflch.usp.br/centrodametropole/716>>. Citado na página 24.
- 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 (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 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 7 vezes nas páginas 5, 7, 9, 11, 15, 16 e 20.
- CPRM. Acesso em 2018-06-18., *Cartas de Suscetibilidade a Movimentos Gravitacionais de Massa e Inundações - São Paulo*. 2015. Disponível em: <[http://gd.cprm.gov.br/suscetibilidade/franciscomorato/sig\\_franciscomorato\\_sp\\_suscet.zip](http://gd.cprm.gov.br/suscetibilidade/franciscomorato/sig_franciscomorato_sp_suscet.zip)>. Citado na página 24.
- CPTM. *Plano diretor de inserção urbana da CPTM*. [S.l.]: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, 2010. 380 p. Citado 2 vezes nas páginas 7 e 19.
- CUNHA, A. S. da. Migração, Território, Urbanização, Crescimento Populacional e Mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo. 2014. Acesso em 2018-06-18. Disponível em: <[http://www.abep.org.br/~abeporgb/abep.info/files/trabalhos/trabalho\\_completo/TC-1-5-237-294.pdf](http://www.abep.org.br/~abeporgb/abep.info/files/trabalhos/trabalho_completo/TC-1-5-237-294.pdf)>. Citado na página 14.
- IBGE. Acesso em 2018-06-18., *Índice de /Censos/Censo\_Demografico\_2010/Resultados\_do\_Universo/Agregados\_por\_Setores\_Censitarios/*. 2010. Disponível em: <[ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo\\_Demografico\\_2010/Resultados\\_do\\_Universo/Agregados\\_por\\_Setores\\_Censitarios/](ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2010/Resultados_do_Universo/Agregados_por_Setores_Censitarios/)>. Citado na página 18.
- IBGE. *IBGE / Brasil em Síntese / São Paulo / Franco da Rocha / História & Fotos*.: 2018. Acesso em 2018-06-18. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/franco-da-rocha/historico>>. Citado na página 5.
- LANGENBUCH, J. R. *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. 564 p. Tese (Doutorado) — Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro da Universidade de Campinas, 1968. Disponível em: <<http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/281312>>. Citado na página 10.
- 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 4 vezes nas páginas 5, 17, 19 e 20.

- MARQUES, E. C. L. (Org.). *A metrópole de São Paulo no século XXI: espaços, heterogeneidades e desigualdades*. 1. ed. São Paulo: Editora Unesp, 2015. 456 p. ISBN 978-85-393-0574-2. Citado 3 vezes nas páginas 13, 14 e 15.
- MEYER, R. M. P.; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Edusp, 2004. 296 p. ISBN 978-85-314-0803-8. Citado 11 vezes nas páginas 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 21, 22 e 23.
- Vulnerabilidades das megacidades brasileiras às mudanças climáticas: Região metropolitana de São Paulo. In: NOBRE, C. A.; YOUNG (Orgs.). [S.l.: s.n.], 2010. Citado na página 13.
- PASTERNAK, S.; BÓGUS, L. M. M. Migração na metrópole. *São Paulo em perspectiva*, SciELO Brasil, v. 19, n. 4, p. 21–47, 2005. Acesso em 2018-06-18. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392005000400002](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392005000400002)>. Citado 2 vezes nas páginas 11 e 12.
- 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, 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 7.
- 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 20.
- SUAREZ, P. S. d. M. *O eixo São Paulo-Campinas: concentração de capitais e segregação urbana*. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Acesso em 2018-06-18. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-25072014-103359/pt-br.php>>. Citado 3 vezes nas páginas 7, 19 e 20.
- VILLACA, F. *O que todo cidadão precisa saber sobre habitação*. [S.l.]: Global Editora, 1986. (Cadernos de educação política). Citado 4 vezes nas páginas 7, 8, 9 e 10.

## Glossário

**CBTU** Companhia Brasileira de Trens Urbanos. 20

**CPTM** Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. 17

**EFSJ** Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. 7

**FABHAT** Fundação Agência Bacia Hidrográfica do Alto Tietê. 21

**IDHM** Índice de Desenvolvimento Humano. 17

**IPT** Instituto de Pesquisas Tecnológicas. 22

**RMSP** Região Metropolitana de São Paulo. 2, 7–9, 11–15

**SNIS** Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento. 21, 22

**SPR** São Paulo Railway Company Ltd.. 5, 7, 16