

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	TRAJETÓRIA DE FRANCISCO MORATO	5
2.1	As grandes etapas	5
2.2	Compreendendo a trajetória	6
2.2.1	Caracterização do tecido	6
2.2.2	Migração nordestina	8
2.2.3	Fragilidade institucional	9
2.2.4	Fragilidade socioeconômica	9
2.3	Os traços marcantes da trajetória	9
2.4	Um breve balanço	10
3	O PASSADO ENCONTRA O PRESENTE E ESBOÇA O FUTURO	11
3.0.1	Indicadores	11
3.0.2	Composição étnica-racial	11
3.0.3	Mobilidade	13
3.0.4	Saneamento Básico	14
	REFERÊNCIAS	16
	Glossário	18

Lista de ilustrações

Figura 1 – Diagrama do surgimento de Francisco Morato	5
Figura 2 – Mapa Racial do Brasil. Recorte: Francisco Morato e entorno	12
Figura 3 – Embarques por estação da Linha 7 - 2010	13
Figura 4 – Vias de acesso para Francisco Morato	15

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 Trajetória de Francisco Morato

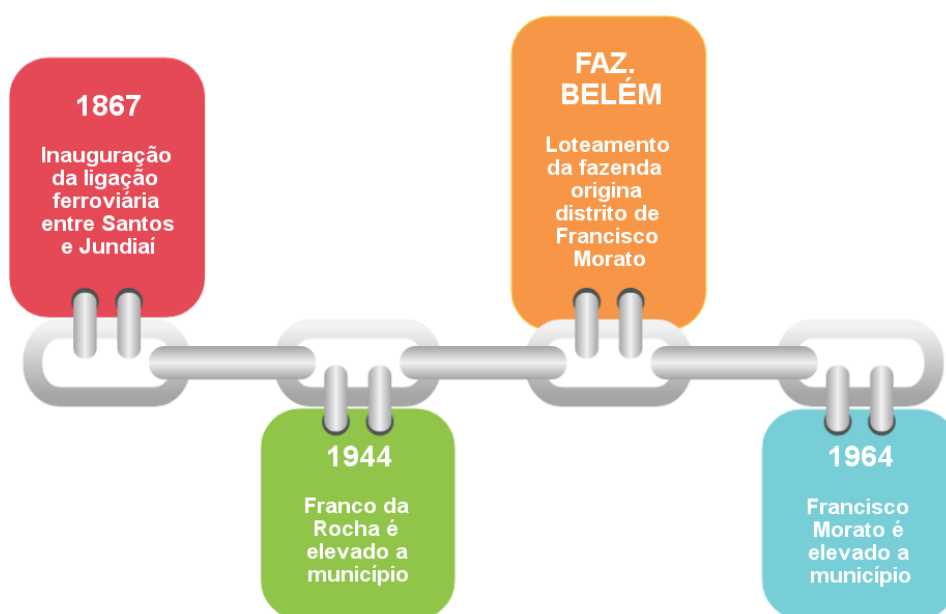
O capítulo sumariza as grandes etapas que o território já experimentou ao longo de sua história.

2.1 As grandes etapas

As grandes etapas são as seguintes, sumarizadas na lista abaixo e na figura 1.

- 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

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”, 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. 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, 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 aterrorantemente 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).

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”.

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 Migração nordestina

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).

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

Realizando uma comparação entre 1970 e 2014, Cunha (2014, p.19) destaca que “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/km² para 3.393 habitantes/km²”.

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).

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 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).

3.0.1 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/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.

3.0.2 Composição étnica-racial

Figura 2 – Mapa Racial do Brasil. Recorte: Francisco Morato e entorno

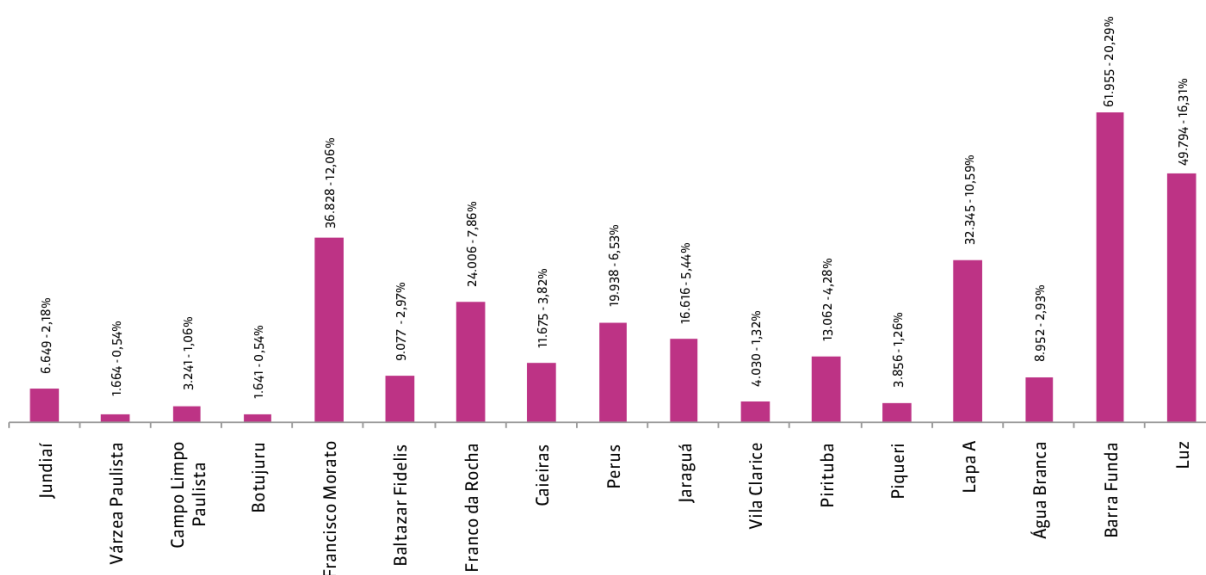


Elaboração própria. Fonte: pata (2018)

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 3 – 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.

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).

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).

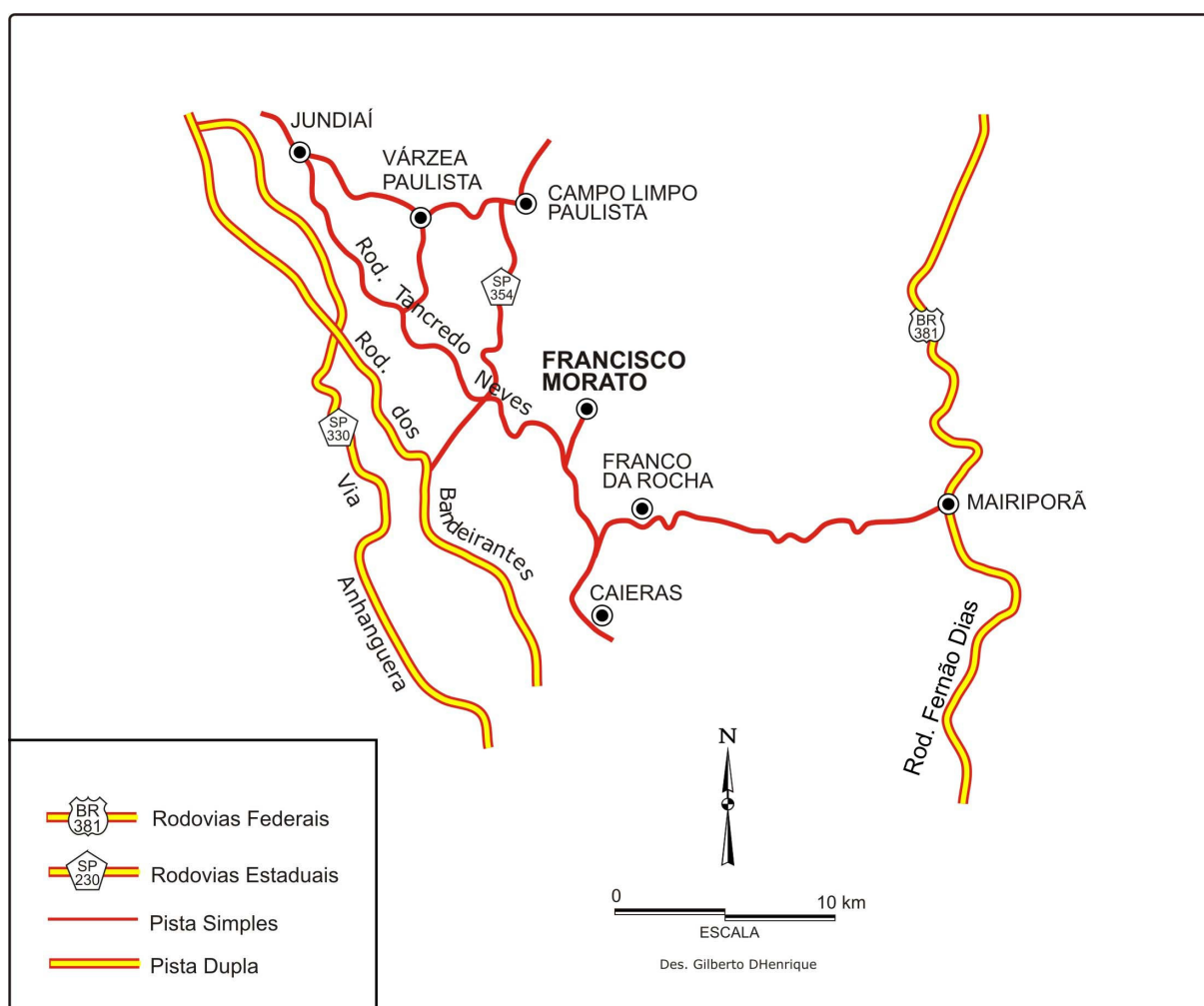
Para Chagas (2007, p.89), considerando a relação entre Francisco Morato e os municípios de São Paulo, Franco da Rocha, Caieiras e Campo Limpo Paulista, “a precariedade e insuficiência de acesso via estradas entre Francisco Morato e essas cidades prejudica o desenvolvimento econômico deste município. 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”.

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, não aponta destinação para o esgotamento.

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.

Figura 4 – Vias de acesso para Francisco Morato



Fonte: Chagas (2007, p.88)

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 6 vezes nas páginas 5, 7, 8, 9, 14 e 15.
- 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 13.
- 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>. Citado na página 8.
- 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.
- 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, 11, 13 e 14.
- 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>. Citado na página 8.
- PATA, P. a. t. a. Acesso em 2018-06-18., *Mapa interativo de distribuição racial no Brasil*. 2018. Disponível em: <<http://patadata.org/maparacial/#lat=-87.852486&lon=-86.36487&z=11&o=t>>. Citado na página 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 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 14.

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, 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, 13 e 14.

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=M4xFAAAAYAAJ>>. Citado 2 vezes nas páginas 7 e 8.

Glossário

- CBTU** Companhia Brasileira de Trens Urbanos. 13
- CPTM** Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. 10
- EFSJ** Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. 6
- IDHM** Índice de Desenvolvimento Humano. 10
- RMSP** Região Metropolitana de São Paulo. 6
- SPR** São Paulo Railway Company Ltd.. 5, 6, 9