UNIVERSIDADE DE SÂO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

JACKELINE SEVERINA BEZERRA VICENTINI

A Reprodução de Processos de Segregação Espacial na Periferia da RMSP: o Entorno do Rodoanel Mário Covas (Trecho Oeste)

SÃO PAULO
2010

JACKELINE SEVERINA BEZERRA VICENTINI

A Reprodução de Processos de Segregação Espacial na Periferia da RMSP: o Entorno do Rodoanel Mário Covas (Trecho Oeste)

Dissertação de mestrado apresentada a Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientadora: Profª. Drª. Vanderli Custódio

Versão corrigida.

De acordo,

_____

Profª. Drª. Vanderli Custódio

SÃO PAULO
2010

Nome: VICENTINI, Jackeline Severina Bezerra
Título: A Reprodução de Processos de Segregação Espacial na Periferia da RMSP: o Entorno do Rodoanel Mário Covas (Trecho Oeste)

Dissertação apresentada a banca examinadora de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências na área de concentração em Geografia Humana

Trabalho aprovado pela banca examinadora em: _____

Profª. Drª Vanderli Custódio (orientadora) Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr _____ Instituição:_____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura:_____

Dedico esse trabalho a minha avó Marili da Conceição (*in memorium*).

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS..... vi
EPÍGRAFE..... viii
RESUMO..... ix
ABSTRACT..... x
LISTA DE FIGURAS..... xi
LISTA DE MAPAS..... xi
LISTA DE IMAGENS..... xi
LISTA DE QUADROS..... xi
LISTA DE FOTOS..... xii
LISTA DE TABELAS..... xii
LISTA DE GRÁFICOS..... xii
SIGLAS EM ORDEM ALFABÉTICA..... xiii
SUMÁRIO..... xiv

AGRADECIMENTOS

Agradeço,
À todos os meus professores, do Ensino Infantil ao Superior, todos.
À minha família que, com todas as dificuldades da vida, sempre semeou o amor entre nós. Em especial e *memorium* a minha avó Marili da Conceição: mulher, nordestina, descendente de negro e índia, moradora da periferia, favelada, trabalhadora doméstica, símbolo da humildade, dignidade e esperança de um futuro melhor. À minha mãe: mãe solteira! E maravilhosa e linda e trabalhadora e sempre mãe! Aos meus tios: tia Nem, tia Paula e tio Béu, pelos ensinamentos e respeito. A minha sempre irmãzinha, que já fez 15 anos, e ao meu padrasto Amarildo. Amo todos vocês.
Aos meus amigos, tantos! Obrigada pelas cumplicidades. Sonhar, refletir, discutir, construir, desconstruir, aprender, sentir é tão mais gostoso e bonito com vocês! Vocês alimentam minha vida.
Às todas minhas paixões, paixonites, amores e inspirações pra poesia, música e prosa. Junto aos amigos alimentam minha alma.
À minha orientadora Profa. Dra. Vanderli Custódio, pelo profissionalismo e paciência.
Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pelo financiamento da pesquisa.
À minha casa dos últimos 08 anos: CRUSP! Pelas vivências coletivas, festas, brigas, invasões de privacidade, exercício da tolerância e "segredos" que todo mundo sabe. Em especial aos meus amigos de apartamento atual: Elisa Verdi (a Iláisa), Gustavo Prieto (o Guará, também "coorientador" dessa dissertação) e Renata Silveira (a Rê Silveira). Sem vocês, meu último ano não teria a graça que teve. Lindos! Sem vocês acho até que não conseguiria ser mestre, não saberia quem foi o "Tico", o "Antônio Nunes" e não provaria dos afagos da "ganinha". Rss...
Ao Cursinho Pré- Universitário da Psico USP, espaço de educação popular que tanto me ensinou o ofício de aprender e ensinar, dentro e fora da sala de aula.
Ao Laboratório de Geografia Urbana da USP –LABUR, em especial à Floripes Piné Garcia (a Flor) e as professoras Amélia Damiani e Odette Seabra.
Ao time de futsal feminino da FFLCH (período 2004-2006), um time de "gente humanas"! "Nós gatos já nascemos pobres, porém, já nascemos livres!"
Ao projeto Semana da Geografia, pela luta em defesa do ensino público!
Eh... Engana-se quem acha que a vida da certo só por conta da disciplina e atos objetivos na vida. Eu tenho amigos! Lá vão meus abraços pelas amizades e apoios de: André Baldraia (futuro da geografia do Brasil, rs); Inaê Batistoni (amiga, historiadora sem a qual meus mapas não seriam mapas, rs); Fabiana Guerra, Priscila Pinto Ferreira (Príi!), Priscila Asevedo, Henrique Hamada, Fernanda Tiemi e Eduardo Pena (que fizeram da minha vida um Arena! rs), ao Alcides Ferreira (de sensibilidade mais sensível que a alma feminina), Amanda Catarucci (amiga primeira e agora mãe da bebê mais linda do mundo, a Carmen), Claudia Oliveira (a amiga e professora de português que sempre quis ter, fiel e companheira),

Danilo Gusmão (parceiro e compositor de melodias, letras e vivências harmônicas), Débora Paula da Silva (univitelina 1: corajosa e subversiva), Diego Duarte (mestre na arte da *Tatoo*, meu tatuador! rs), Heitor Paladim (amigo distante e sempre presente, obrigada pelos poemas, músicas entre outros que me distraiam nessa empreitada), Inaia M. Fukai (maluquinha, experimental e linda), Iris Moser (vamos debater sobre a desigualdade? Sobre o amor? rs), Lea Malinas (sempre linda, só isso! Quer dizer, muito mais que isso! rs), Leandro Belini (trocar, dividir, sorrir e desafiar o que nos desafia), Lilian Acuña (guerreira andina, mãe da Ulli –a menina fantástica), Lucas Marquesin (meu amigo beberrão e forrozeiro! Vamos também pro samba? Bora paquerar? rs), Eliane Silva (Bonequinha de "prástico", humildade pura), Márcio Oliveira (amigo sério, de questões sérias... rs) João Batista (o físico mais humano que conheci), Ailson Jr (Como você se chama mestre?! rs), Juliana da Silva Alves (pelo acolhimento, contatos de alguns entrevistados e amizade), Luana Bezerra (pelos contatos com a Prefeitura de Osasco), Livia Gomes (pela... pela... disciplina, silêncio e limpeza! Rs) Maira Caroline Martins (nega cantante, mulher simples, de voz linda), Maurício Divino (Mau-mau bom demais, meu amigo e porteiro preferido, o Crusp tem mais vida com você!), Marcio Becker (professor poliglota, mistura de amigo e pai), Mirian Blanco (não sei o que dizer... gosto tanto de ti!), Patricia Paula da Silva (univitelina 2, minha *professeur*, amiga, cúmplice da vida e dos últimos amores, amores? rs), Rodrigo C. de Morais (lingüista, poeta e enrolão! rs), Aline Souza Melo (vamos ressignificar esse mundão?), João Vitor Pavesi (amigo e estudante de inglês, fez a lição João? R: Não! Rs), Debora Paulo (Preta Luxo!), Renata Gessulo (adoro tanto essa mais nova carioca, vamos ser Copacabana essa semana? rs), Glória da Anunciação Alves (mãezona, sempre me acompanhou e ajudou), Aline Nogueira e Lucinea Nicolau (Amigas! Exemplos de companheirismo), Sandra Lencioni (sempre minha orientadora, gosto muito de ti), Patricia A. S. Quadros (pelas palavras de conforto) Sandra Regina (Pérola negra! Perola brasileira), Iara Viana (Iaiá! É "nóis" no Jô e no Leblon fazendo o som que é do bom! rs), Fernanda Camilo (Tão querida, tão simples. Futuro e presente da percussão no Brasil), Thamires R. Almeida (recente amiga, fofa, determinada), Fernanda B. Bezerra, Alexandre Roberto S. Onório e Kelly Rodrigues (novos "profissionais" na área de transcrição, obrigada!), Thais G. Cunha (saudade de conversar sobre a vida), Isabela (Isa asI –minha filhote, amiga: nova mineira? Nova baiana? rs), Érica de Souza e Lusiene Ribeiro (Zona Leste na veia e na France), Bruno Caetano (ator, talentoso, cara-lisa, amigo), José Moraes Neto (Neto! Homem. Lindo. Amigo.), Liliana Rotta (Lica! Sentimento bom o que sinto quando lembro de ti. Me ensina a fazer feijão? Lê meu TGI? rs), Cristiane Quadros e Adalberto Pereira do Nascimento (me deram um teto no Crusp quando eu ainda sonhava com o mestrado), Fernando Victoi (Me leva pra Inglaterra? Pra gente tirar onda com os gringos! Saudades), Dani Trindade (minha fotógrafa! Rs), Dri Quedas (pela passagem, ensinamentos), Uvanderson Silva (Hei mano! Vamos pro samba ou não? rs), Alana Marquesini (descoberta fan-tás-ti-ca!), Adriana Silva dos Santos (A Dri? Amo! rs), Priscila Ramos (agora, embelezando o céu). Se esqueci de alguém, peço me perdoe.

Sem vocês eu não seria o que sou, e o que sou? Somos! Rs

A assunção da ingenuidade do outro implica também a assunção de sua criticidade. No caso das massas populares, elas não são apenas ingênuas. Pelo contrário, são críticas também e sua criticidade está na raiz de sua convivência com a dramaticidade de sua cotidianeidade.

Paulo Freire (1985:60)

RESUMO

VICENTINI. Jackeline Severina Bezerra. **A reprodução de processos de segregação espacial na periferia da RMSP**: o entorno do Rodoanel Mário Covas (trecho oeste). 2010. 155F. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

O objetivo desse trabalho é dissertar sobre a correlação e reprodução de diferentes processos de segregação espacial na periferia da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), especificamente no bairro Santa Maria ao sul do município de Osasco, onde parte do trecho oeste do Rodoanel Mário Covas está assentado. Correlaciona-se a discussão de duas formas de segregação: à mobilidade e a residencial. A segregação à mobilidade é, de maneira geral, confrontada através do projeto Rodoanel Mário Covas em relação à circulação de mercadorias. A prioridade do Poder Público pela circulação de mercadorias é observada nas mudanças de seus discursos sobre a obra e sobre o processo de reestruturação produtiva. Numa escala local são observados os relatos da população diante da baixa oferta de transporte coletivo e da alta demanda de passageiros, historicamente em desvantagem, sob a ideologia do transporte individual pautado no uso do automóvel. Quando em situação de proprietários de automóveis os entrevistados da pesquisa relataram mobilidades ao Rodoanel, em sua maioria, na condição de não usuários diários devido à segregação a sua acessibilidade pela cobrança de pedágio. Na via expressa é proibido o transporte coletivo. Considera-se o bairro de análise uma localidade de periferia da RMSP que, conjuntamente a outras localidades a margens de rodovias, passa por um processo de reestruturação. O assentamento de condomínios fechados com proximidade física as autoconstruções e as favelas demarcam espaços residenciais segregados. Reestruturam uma periferia que, neste início de século XXI, se reproduz com a mobilidade de um novo perfil de habitante dependente do uso do automóvel. As mudanças de discursos do Poder Público sobre o Rodoanel Mário Covas como barreira a expansão de uma periferia precária e de incentivo a novos empreendimentos residenciais condominiais às suas margens são tomadas como referência para a discussão conceitual de periferia e de segregação residencial (auto-segregação e imposta). Alguns dados da pesquisa Origem-Destino do Metrô (ano 2007) são base para o encadeamento de nossas considerações. O processo histórico de ocupação do bairro Jd. Santa Maria, assim como à evolução da mobilidade da população é correlacionado a condição de segregação residencial imposta que, a partir da inauguração do Rodoanel Mário Covas, começa a metamorfosear-se. Com a dissertação espera-se contribuir para o entendimento da reestruturação contemporânea da periferia da RMSP e para a discussão do conceito de segregação espacial na área do saber geográfico.

Palavras Chaves: Circulação, Mobilidade, Segregação, Rodoanel Mário Covas.

ABSTRACT

VICENTINI, Jackeline. **The reproduction of spatial segregation processes on the outskirts of the Região Metropolitana de São Paulo: around Rodoanel Mário Covas (western stretch).** 2010. Dissertation (Masters in Human Geografhy) – Philosophy, Letters and Human Studies School, University of São Paulo, São Paulo, 2010.

The objective of this paper is to discuss the correlation between the reproduction of the different processes of spatial segregation on the outskirts of the Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) (São Paulo Metropolitan Area), specifically in the neighborhood of Santa Maria, just south of Osasco municipality, where a part of the western line of Rodoanel Mário Covas (Beltway Mário Covas) is situated. The discussion involves correlating two forms of segregation: mobile and residential. Mobile segregation is confronted mainly through the Beltway Mário Covas project in relation to the circulation of merchandise. Public powers giving priority to the circulation of merchandise can be observed through alterations in the project rhetoric and over the process of productive restructuring. On a local scale, direct commentaries from the population can be observed due to the low offer of collective transportation and the high demand from passengers, historically at a disadvantage, under the ideology of individual transportation brought to question in the use of the automobile. When automobile owners are being interviewed, research showed that they would indicate usage of the Beltway, mostly, as non-daily users due to access segregation through highway tax. On the expressway, collective transportation is illegal. Taking into consideration that the neighborhood under analysis is on the outskirts of the RMSP (São Paulo Metropolitan Area), along with other localities on the fringes of freeways; it is currently going through a process of restructuring. The building of closed condominiums within close physical proximity to owner-built constructions and the favelas (slums), indicates spatially segregated residential areas. The outskirts are being restructured in such a way that here on the onset of the XXI Century, reproduced through mobility, the new profile is that of habitant's dependant on the use of automobiles. Changes in the public discourses of power toward Beltway Mário Covas as a barrier to the expansion of the precarious outskirts and of new enterprising residential condominiums along the fringes are taken as reference for the conceptual discussion about the outskirts and of residential segregation (self-discrimination as well as imposed). Some data from the research paper Origem-Destino do Metro (2007) (Origin-Destination of the Subway) also serves as a base for locking our considerations. Both the historical process in the occupation of Jd. Santa Maria neighborhood, as well as the evolution of populous mobility, are correlated with the conditions of imposed residential segregation, which, upon the inauguration of Beltway Mário Covas, begins to metamorphose itself. With this dissertation, it is hoped to contribute to understanding contemporary restructuring of the outskirts of the RMSP (São Paulo Metropolitan Area) and to the discussion of the concept of spatial segregation in the area of geographical knowledge.
Keywords: Circulation, Mobility, Segregation, Beltway Mário Covas.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.0 - Região Metropolitana de São Paulo..... 18
Figura 1.2 - Principais rodovias da RMSP..... 20
Figura 1.2 - Demanda de carga atual do Estado de São Paulo..... 25
Figura 1.3 - Terminais chaves do PITU 2025..... 28
Figura 1.4 - Rodoanel Mário Covas.....30
Figura 1.5 - Anéis rodoviários na RMSP..... 40
Figura 1.6 - Anéis rodoviários em Madri e Londres.....41
Figura 1.7 - Anéis rodoviários em Roma e Moscou.....42

LISTA DE MAPAS

Mapa 3.0 - Região Metropolitana de São Paulo, Município de Osasco e principais rodovias..... 78
Mapa 3.1 - Município de Osasco, Bairro Santa Maria..... 82
Mapa 3.2 - Zoneamento urbano do Município de Osasco..... 85
Mapa 3.3 - Município de Osasco, Zona Origem–Destino Jd. das Flores..... 88
Mapa 3.4 - Distribuição dos moradores da Zona Origem–Destino Jd. das Flores 89
Mapa 3.5 - Distribuição de renda na Zona Origem –Destino Jd. das Flores..... 90
Mapa 3.6 - Fluxo da população da Zona Jd. das Flores..... 92

LISTA DE IMAGENS

Imagem 2.0 - Auto-segregação residencial..... 60
Imagem 2.1 - Segregação residencial imposta..... 67
Imagem 2.2. – Divisa do bairro Santa Maria com os municípios de Carapicuíba e Cotia: proximidade de condomínios fechados de alto padrão.....69
Imagem 2.3 - Parte do Lote 02 – Trecho oeste do Rodoanel Mário Covas ano 2008..... 74
Imagem 4.0 - Bairro Santa Maria..... 103
Imagem 4.1 - Entrevistas no Bairro Santa Maria..... 104

LISTA DE QUADROS

Quadro 4.0 - Indicadores das entrevistas de trabalho de campo..... 100

LISTA DE FOTOS

Foto 2.0 - Traçado de parte do Lote 02 – Trecho oeste do Rodoanel Mário Covas, ano 1994.....72
Foto 2.1 - Parte do Lote 02 – Trecho oeste do Rodoanel Mário Covas, ano 2003..... 73
Foto 4.0 - Condomínio residencial horizontal..... 107
Foto 4.1 - Tenda para venda de apartamentos do futuro condomínio residencial Solar dos Nogueiras..... 108
Foto 4.2 - Condomínio residencial vertical..... 108
Foto 4.3 - Plana de um condomínio residencial vertical em construção.....109
Foto 4.4 - Placa de um condomínio residencial vertical em lançamento.....109
Foto 4.5 - Rodoanel Mário Covas cortando a periferia de Osasco.....124
Foto 4.6 - Construção de condomínios residenciais verticais.....124
Foto 4.7 - Construção de condomínios residenciais horizontais..... 125
Foto 4.8 - Exemplo de chácara no bairro Santa Maria..... 125
Foto 4.9 - Passagem inferior do RMC vista da favela Rodoanel..... 126
Foto 5.0 - Favela Rodoanel: placa de “vende-se este terreno”..... 126

LISTA DE TABELAS

Tabela 1.0 - Porcentagem do Volume Diário Médio (VDM) por tipo de veículo na RMSP em 2007..... 43
Tabela 3.1 - População do Bairro Santa Maria em Osasco..... 85
Tabela 3.2 - População por Renda Familiar (em Reais de Outubro de 2007)..... 86
Tabela 3.3 - Viagens por motivo na Zona Jd. Das Flores..... 91
Tabela 3.4 - Famílias por Número de Automóveis Particulares na Zona Jd. Das Flores.....93

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1.0 - Volume Diário Médio (VDM) por tipo de veículo na RMSP em 2007.....44
Gráfico 1.1 - Índice de Mobilidade total (viagens/habitantes) na RMSP entre 1977 e 2007.....44
Gráfico 1.2 - Frota (em milhões) de automóveis particulares na RMSP entre 1967 e 2007.....46
Gráfico 3.1 - Fluxo da população da Zona Jd. das Flores por Modo..... 87
Gráfico 3.2 - Tempo médio de viagem (mini) na Zona Jd. Das Flores.....93

LISTA DE SIGLAS

AAE: Avaliação Ambiental Estratégica

CDHU: Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo

CET: Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo

CLI: Centros Logísticos Integrados

CMTO: Companhia Municipal de Transportes de Osasco

CNPq: Centro Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

CPTM: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

DERSA: Desenvolvimento Rodoviário S.A.

EIA: Estudo de Impacto Ambiental

EMPLASA: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S. A.

EMURB: Empresa Municipal de Urbanização

FFLCH: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Metrô: Companhia do Metropolitano de São Paulo

PDDT: Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes

PIB: Produto Interno Bruto

PMO: Prefeitura do Município de Osasco

O-D: Origem - Destino

RIMA: Relatório de Impacto Ambiental

RMC: Rodoanel Mário Covas

RMSP: Região Metropolitana de São Paulo

SEADE: Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados

SIVIM: Sistema Integrado de Vias de Interesse Metropolitano

SIURB: Secretaria de Infraestrutura e Obras do Município de São Paulo

SP: São Paulo

SPTrans: São Paulo Transportes

USP: Universidade de São Paulo

ÍNDICE

INTRODUÇÃO..... 15
CAPÍTULO 1. REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, RODOANEL MÁRIO COVAS E CIRCULAÇÃO..... 18
1.1 Os planos de transporte para a RMSP e o Rodoanel Mário Covas..... 26
1.2 Forma, função, estrutura e processo na circulação da RMSP..... 35

CAPÍTULO 2. SEGREGAÇÃO, PERIFERIA E RODOANEL MÁRIO COVAS..... 52
2.1 Segregação e periferia..... 54
2.1.1 Auto- segregação..... 58
2.1.2 Segregação residencial imposta..... 65
2.2 O Rodoanel Mário Covas e a expansão da periferia da RMSP..... 69

CAPÍTULO 3. O MUNICÍPIO DE OSASCO E O BAIRRO SANTA MARIA..... 76

CAPÍTULO 4. A PERIFERIZAÇÃO E O RODOANEL MÁRIO COVAS SEGUNDO MORADORES DO BAIRRO SANTA MARIA..... 97
4. 1 A Ocupação do bairro (gênese)..... 111
4. 2 A noção de periferia..... 115
4. 3 Mobilidade da população..... 118
4. 4 Rodoanel Mario Covas e fluxos de carros..... 120
4. 5 Valorização residencial no bairro..... 123
4. 6 Segregação residencial..... 127
4. 7 Metamorfoses no bairro e preconceitos implícitos nos depoimentos de alguns moradores..... 129

CONSIDERAÇÕES FINAIS..... 133
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 138

INTRODUÇÃO

Ano 2003: ruas sem asfaltos, margeadas por habitações de baixo padrão (as chamadas autoconstruções e favelas), transitadas por poucos carros (muitos dos quais velhos) e por muitas, muitas crianças e adolescentes. Ao fundo o Rodoanel Mario Covas (RMC) e a velocidade dos carros e caminhões, destoantes da paisagem de bloco-e-laje caracterizada pela falta de infraestrutura e serviços urbanos básicos do sul do município de Osasco. Assim iniciou-se o trabalho aqui dissertado, pela angústia que aquela paisagem provocava, com seus distintos espaços e tempos.

Através de observações da periferia do município de Osasco, na Zona Sul, onde se assenta parte do eixo viário RMC é que surgiram as primeiras indagações sobre os impactos que a obra traria para a dinâmica da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e principalmente para o cotidiano da população da área diretamente atingida (seu entorno).

A princípio (ano 2003) foi feita uma pesquisa sobre o porte da obra e em que escala entrariam as observações e indagações de interesse, em suma, relacionadas à lógica e ao discurso do Poder Público sobre os impactos do Rodoanel na RMSP e no sul do município de Osasco. Observações e indagações sob o ponto de vista da circulação da população e de mercadorias ganharam relevo em nossa análise, pois seus estudos poderiam proporcionar o entendimento das diversas estratégias e interesses inseridos na produção e realização daquele “novo” espaço urbano. Num segundo momento da pesquisa, outros pontos de vista apareceram e se tornaram fundamentais para nosso trabalho, são eles: a segregação espacial sob a perspectiva da acessibilidade e da mobilidade da população do entorno do RMC ao próprio RMC, e a intensificação de processos de segregação espacial residencial (voluntários e impostos) da população do entorno da via.

O objetivo do Rodoanel é ser uma via perimetral que circundará o núcleo central da Região Metropolitana de São Paulo interligando os principais eixos rodoviários que dão acesso à mesma. Quando por completo e terminado, com uma extensão de 172km e distanciamento de 20 a 40Km do centro do município de São Paulo, interligará as Rodovias Bandeirantes (SP - 348), Anhanguera (SP - 330), Castello Branco (SP - 280), Raposo Tavares (SP - 270), Régis Bittencourt (BR - 116), Imigrantes (SP - 116), Anchieta (SP -150), Dutra (BR - 116), Ayrton Senna e Fernão Dias (BR - 381). O site oficial do Rodoanel Mário Covas declara que o principal objetivo do empreendimento "é a melhoria da qualidade de vida da Grande São Paulo". Afirma que "além de tornar o trânsito ágil, eliminando o tráfego de passagem, deixará a cidade mais livre para os transportes coletivo e individual"[1]. Quando analisado das óticas das diferentes estratégias de reestruturação da Região Metropolitana de São Paulo, o empreendimento revela outros objetivos, entre eles o de constituir uma nova plataforma logística metropolitana. Esses outros objetivos ficam visíveis quando discutidos a partir da desconcentração industrial da RMSP, discutida em nosso primeiro capítulo, assim como os conteúdos de circulação, acessibilidade e mobilidade. Algumas incongruências do discurso do governo do Estado defronte a dinâmica da RMSP e aos objetivos do Rodoanel também são abordadas.

Nossa área de estudo está localizada no bairro Santa Maria no município de Osasco. Cortado pelo Rodoanel Mário Covas o bairro tem sido foco de muitas transformações nos últimos 15 anos, transformações essas que entendemos como parte de uma metamorfose do conteúdo da periferia da RMSP no início do século XXI. Esta última composta por intensa ocupação residencial (produção doméstica de habitação (autoconstrução), favelas e condomínios fechados de médio padrão) e servida por rodovias e via expressa de acessibilidade metropolitana.

---

[1] RODOANEL, Mini Site. *O projeto*. Disponível em <http://www.dersa.gov.br/rodoanel>. Acesso em: 03 Mai. 2003.

Nosso trabalho estrutura-se em 04 capítulos, mais as Considerações Finais. O Capítulo I, de título “RMSP, Rodoanel Mário Covas e Circulação” somado ao capítulo II, de título “Periferia, segregação e Rodoanel Mário Covas” apresenta e desenvolve os principais conceitos teóricos do trabalho, assim como demarca nossa principal influência teórica, o geógrafo Milton Santos. Ambos contextualizam o RMC dentro dos processos de reestruturação da RMSP e da reprodução de processos de segregação e periferização em sua área de assentamento. O capítulo III, de título “O município de Osasco e o bairro Santa Maria” caracteriza nossa área de estudo, retoma de forma breve o desenvolvimento do município de Osasco, algumas de suas aspirações econômicas em relação ao Rodoanel Mário Covas e o perfil da mobilidade da população do bairro Santa Maria a partir de bases cartográficas com dados da Pesquisa Origem - Destino do Metrô 2007.

O capítulo IV “O Rodoanel Mário Covas e o processo de periferização segundo os moradores do bairro Santa Maria” configura-se na tentativa de interpretação e inter-relação de todos os conceitos abordados nos capítulos anteriores com referência no ponto de vista da população do bairro Santa Maria. São trabalhadas as entrevistas dos trabalhos de campo e construídos alguns indicadores de mudanças de dinâmica do bairro. O capítulo tem como objetivo contribuir para o entendimento da segregação espacial como fenômeno, pois acredita-se na relação dialética entre os conceitos trabalhados e a compreensão da “realidade” em que um media o outro, em que o concreto e conceito não se esvaziam. Periferização e mobilidade entremeiam a análise.

As considerações finais contêm nossas interpretações gerais acerca dos processos analisados e possíveis encaminhamentos para a investigação científica do tema na área do saber da Geografia Humana.

1. REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, RODOANEL MARIO COVAS E CIRCULAÇÃO

A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) (**Figura 1**) é o recorte espacial de referência de nossa análise. É um território formado por 39 municípios e cerca de 19 milhões de habitantes, que concentrou, no ano de 2005, 48% da população e 45% do Produto Interno Bruto (PIB) do Estado de São Paulo, sendo este último dado, segundo a EMPLASA, representante de 15% do PIB nacional[2]. As relações entre os diferentes sujeitos sociais e, os usos que fizeram do território da RMSP, produziram significativo exemplo de um espaço fragmentado, porém articulado com o processo de desenvolvimento econômico em curso no Brasil. A complexa estrutura em diversas frações de classes sociais, seus conflitos e interesses, assim como as condições históricas e produtivas compôs uma Região Metropolitana reflexo, meio e condicionante social[3] da desigual distribuição da renda nacional.

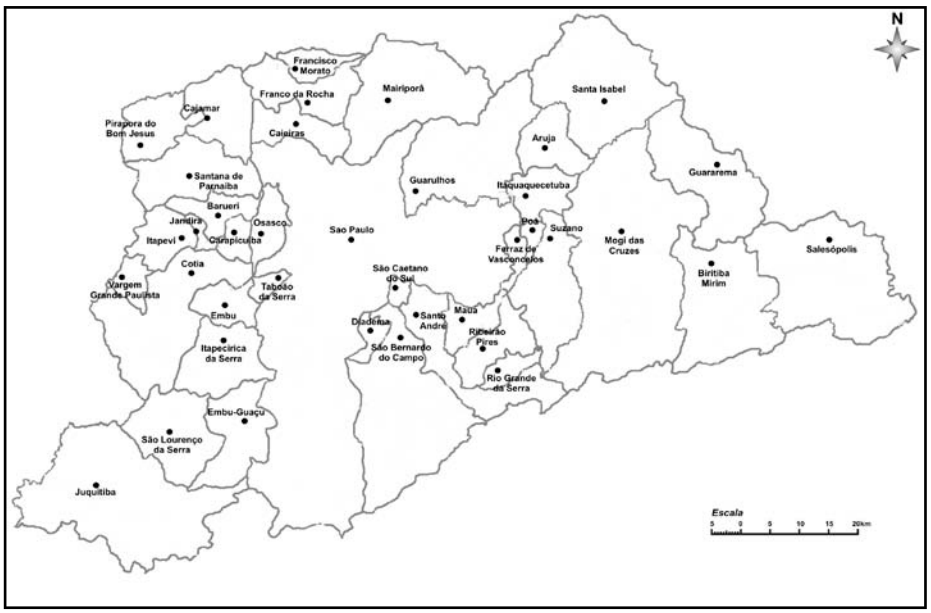


Figura 1.0 - Região Metropolitana de São Paulo.
Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo, 1998.

---

[2] BÓGUS, L. M. M.; PASTERNAK, S. (2009: 7, 8 e 204). Acesso também aos dados divulgados no sistema de buscas da Fundação Seade. Disponível em <http://www.fseade.org.br >. Acesso em: 27 Abr. 2010.

[3] Acerca do espaço urbano, ver Corrêa (1993).

Nesta primeira década do século XXI, a RMSP caracteriza-se por um conjunto de centralidades e acúmulos de poderes de gestão, de decisões políticas e financeiras sem par no País. Concentra as sedes das mais importantes corporações multinacionais e transnacionais atuantes no território nacional[4]. Pertence a uma hierarquia de áreas metropolitanas cuja espacialidade (geométrica e social) compõe uma complexidade de funções integradas ao capital mundializado. Segundo Milton Santos (2008a: 45), "é consequência do processo de globalização, que constitui o estágio supremo da internacionalização, a ampliação em 'sistema-mundo' de todos os lugares e de todos os indivíduos". Portanto, no Brasil, representa o que há de mais significativo no meio técnico-científico-informacional[5]. Concentra espacialmente as contradições do sistema econômico, por exemplo, uma parcela significativa da população não consegue suprir, de maneira qualitativa, as necessidades básicas de sua reprodução no espaço urbano; e simultaneamente, uma parcela menor, concentra renda, poder político e econômico em várias escalas (do local ao nacional).

Nas últimas duas décadas, todos os municípios da Região Metropolitana passaram por expressiva metamorfose estrutural redinamizadora das relações em todo o território regional. As indústrias paulistas, localizadas, a princípio, ao longo da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí

---

[4] Segundo Bógus (2009: 224) a Região Metropolitana de São Paulo tinha no ano 2004 2.211 agências bancárias, 178 das sedes das 500 maiores empresas no país, o que lhe deu o primeiro lugar em indicadores para a hireraquia dos Grandes Espaços Brasileiros. Para medida de comparação, em segundo lugar vem a Região Metropolitana do Rio de Janeiro com 1.104 Agências e 60 das 500 maiores empresas. Cabe destacar também que está em São Paulo a maior Bolsa de Valores da América Latina, a Bovespa e a Bolsa de Mercadorias e Futuros, a BM&F.

[5] Em seu livro, "Técnica, Espaço, Tempo", Milton Santos (2008b: 47-48) argumenta que "O processo de globalização acarreta a mundialização do espaço geográfico, cujas principais características são, além de uma tendência à formação de um meio técnico, científico e informacional: a transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais da economia internacional; a exacerbação das especializações produtivas no nível do espaço; a concentração da produção em unidades menores, com o aumento da relação entre produto e superfície, por exemplo, na agricultura; a aceleração de todas as formas de circulação e seu papel crescente na regulação das atividades localizadas, com o fortalecimento da divisão territorial e da divisão social do trabalho; e a dependência deste em relação às formas espaciais e às normas sociais (jurídicas e outras) em todos os escalões; a produtividade espacial como dado na escolha das localizações; o recorte horizontal e vertical dos territórios; o papel da organização e o dos processos de regulação na constituição das regiões; a tensão crescente entre localidade e globalidade à proporção que avança o processo da globalização."

e da Estrada de Ferro Sorocabana, deram início nos anos 1930 à consolidação de um parque industrial que, nas décadas seguintes, com investimentos estaduais e federais em rodovias (**Figura 2**) como a Raposo Tavares (1937), a Anhanguera (1940), a Via Anchieta (1947), a Regis Bittencourt, a Dutra e a Fernão Dias (1950), e a Castelo Branco, Bandeirantes, Ayrton Senna, além das Marginais Pinheiros e Tietê (décadas de 1960 e 1970), espraiou-se e tornou-se a principal plataforma produtiva nacional no contexto do chamado "Milagre Brasileiro" (1969-1973), com crescimento de 10,9% ao ano[6].

Figura 1.1 - Principais rodovias da RMSP
Fonte: < http://www.sp-turismo.com/vias-sp.htm >. Acesso em: 3 Mai. 2010.

Na década de 1980, a chamada década perdida, o parque industrial metropolitano foi atingido pelos efeitos da crise mundial do petróleo, da crise da dívida externa[7] e, conseqüentemente, da desestruturação do modelo

[6] SCARLATO (2005: 375)
[7] Ver, por exemplo, o trabalho de Oliveira (2005).

fordista de acumulação vigente no chamado Primeiro Mundo. Teve início uma severa reestruturação da base produtiva industrial nacional. Em 1987, por exemplo, o crescimento médio do País foi de 1,0 % e, entre 1991 e 1992, foi de saldo negativo. (SCARLATO, 2005: 375)

A crise recrudesceu o movimento de saída da RMSP iniciado nos anos 1970 pelas indústrias, principalmente para o interior do Estado de São Paulo, mas também para outras regiões metropolitanas do Brasil. Cabe ressaltar que a saída foi, em sua maioria, das plantas industriais, não das sedes administrativas. A seleção dos territórios para implantação dos estabelecimentos industriais obedeceu a uma lógica de contínua procura por vantagens comparativas como modernas infraestruturas de transporte, energia, mão-de-obra especializada, sistema de comunicação entre outras que, dependendo do tipo de indústria, tem estreitos vínculos com o espaço urbano-metropolitano e com o setor terciário (comércio e serviços em geral) que nela predomina.

Autores como Matteo e Tapia (2002: 84), assim caracterizaram a localização da indústria no Estado de São Paulo, nos anos 1990:

> [...] dividida em 3 grandes regiões produtivas distintas: a Região Metropolitana de São Paulo, com a sua vasta complexidade, em que preponderam o município de São Paulo e a região do ABC, responsável por 60% de toda a geração de valor da indústria paulista; a do entorno da metrópole, composta pelas regiões administrativas de Sorocaba, Campinas, São José dos Campos, que se integra ao espaço produtivo metropolitano de maneira fortemente articulada, com cerca de 30% do valor adicionado estadual, e as demais regiões do interior do estado, onde em geral, a agropecuária é a base motora da indústria, e que representa apenas 10% do valor adicionado pela indústria paulista.

De acordo com Lencioni (2003) a dispersão industrial toma outra dimensão a partir de 1990, com a reestruturação urbana que vem reforçar a centralidade da metrópole paulistana, dialeticamente ao processo de desconcentração industrial da própria metrópole de São Paulo. Tal processo, uma metamorfose, requer a compreensão das associações e fusões de

empresas que intensificam a centralização do capital, ou seja, a concentração da gestão do capital no centro metropolitano; da desintegração vertical de empresas que, em movimentos de divisão e cooperação, realizam a desintegração da produção (com subcontratações ou terceirizações) e dispersam territorialmente unidades de um mesmo processo produtivo ou de processos produtivos interligados; bem como a compreensão da produção das condições gerais de produção, como a construção de rodovias, aeroportos, comunicação por cabos de fibra óptica, entre outros.

A geógrafa ao dissertar sobre a emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo, afirma que comuns a várias interpretações sobre o assunto estão a reestruturação produtiva e a extensão territorial do processo de metropolização. Em sua tese de doutorado (1991) e em outros artigos (1994 e 2003) contribuiu para o entendimento do processo de reestruturação no Estado de São Paulo, demonstrando que, por raízes históricas, o que se nomeia de descentralização industrial, na realidade é um processo de desconcentração industrial que está diretamente relacionado à reestruturação produtiva no Brasil, com foco em São Paulo, por sua condição estratégica, histórica e de poder econômico no território nacional.

Lencioni (2003: 07) lembra-nos que o fato urbano ensejado pela reestruturação na RMSP levou a constituição de outra região onde "diluem-se limites, divisas e soçobram os últimos resquícios da dicotomia entre a cidade e o campo". A geógrafa propõe, inclusive, como recorte para análise geográfica, o conceito de "Cidade-Região São Paulo"[8], que compreenderia cinco regiões: as de São Paulo, Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos. Os limites regionais não obedecem necessariamente aos limites político-administrativos convencionais, pois internamente contêm sub-regiões que não se encaixam com expressividade nos processos da "Cidade-Região São Paulo" que é uma base territorial, com um espaço urbano conectado a outras

[8] Que autores como Cano (1997), Diniz (2000), Rolnik & Kowarik (1991), Matteo & Taipa (2002), Tinoco (2001), Scarlato (2005) e Reis Filho (2006), dentre outros, denominam de megalópole, de urbanização dispersa, de urbanização difusa, de macro metrópole, etc.

"Cidades Regiões Globais"[9]. Sobre as "Cidades Regiões Globais", Scott et al (2001: 16) afirmam que "parecem funcionar cada vez mais como motores regionais da economia global, isto é, como redes locais dinâmicas de relações econômicas inseridas em teias estendidas em escala mundial de competição e troca inter-regional."

Neste sentido, de ampliação conceitual e escalar do que seria a RMSP, citamos a contribuição de Reis Filho (2006: 12), que aponta mudanças comuns nas mesmas regiões paulistas identificadas por Lencioni:

> - [...] a formação de áreas de urbanização dispersa, que se estendem por [...] vasto território, separadas no espaço, mas mantendo estreitos vínculos entre si, como partes de um único sistema urbano;
> - a adoção de novos modos de vida pela população, que adquire maior mobilidade, organizando seu cotidiano em escala metropolitana e intermetropolitana e envolvendo diversos municípios, no que podemos chamar de regionalização do cotidiano;
> - a adoção de novas modalidades de gestão dos espaços urbanos, com formas condominiais diversificadas como nos loteamentos fechados, nos condomínios horizontais para residências ou fábricas e nos projetos de desenvolvimento urbano de maior porte, (...);
> - alterações nas relações entre espaços públicos e privados, com o surgimento de espaços públicos, mas de propriedade privada, como nos shoppings;
> - novas formas de organização do mercado imobiliário, com o surgimento de empreendimentos de usos múltiplos, que reúnem residências, comércio, lazer, ensino, indústrias e escritórios;
> - a adoção de novos padrões de projeto, com novas formas de conjuntos urbanísticos, que pretendem dar conta das mudanças acima indicadas.[10]

A articulação espacial intra "Cidade-Região São Paulo" e desta com o restante do País e com o mundo[11] requer a modernização da infraestrutura de circulação – transporte e comunicação.

---

[9] A proposição teórica do conceito de "Cidades Regiões Globais" surgiu de interpretações de geógrafos da Universidade da Califórnia (EUA), seus principais representantes são A. SCOTT, J. AGNEW, E. W. SOJA e M. STORPER

[10] Apenas alertaríamos para que as mudanças indicadas pelo autor fossem tratadas com o devido cuidado, pois nem todos os habitantes da "Cidade-Região São Paulo" desfrutam dos novos modos de vida urbano e da mobilidade possibilitada pelo uso do automóvel. Há uma miríade de desigualdades de movimentos num mesmo processo.

[11] Por exemplo, os também membros plenos do Mercosul: Argentina, Paraguai e Uruguai.

A dinâmica do processo de produção, distribuição, circulação e consumo, ou seja, de realização da mercadoria e acumulação de capital, exige rapidez. As localizações no território e as relações no espaço urbano metropolitano servem a tal processo. Os investimentos em infraestrutura, como vias de circulação, asseguram as condições necessárias, num determinado tempo histórico de desenvolvimento do capital. Em função dessa exigência nota-se que apesar de todo o movimento de desconcentração industrial da RMSP, as indústrias ainda orbitam num raio de aproximadamente 150 km dela[12]. Matteo e Taipa (2002: 75) escrevem que:

> [...] a densidade da rede urbana, da infraestrutura viária [...] e a intensidade dos fluxos associada à redução dos custos de transportes propiciada pela localização em áreas próximas à RMSP, [...] se somam à proximidade do grande mercado consumidor da metrópole, formando uma densa rede de serviços altamente sofisticados, existentes exatamente devido à intensa atividade industrial, e que fornecem, por sua vez uma potente alavanca para seu ulterior desenvolvimento.

De base teórica fundamentada em Milton Santos (2008: 49) entendemos que:

> o que tantas vezes se denomina espaço de fluxos não passaria de subsistema do espaço global, subsistema de objetos dotados de nível superior de tecnicidade e de ações marcadas por nível superior de intencionalidade e racionalidade. Estes (objetos e ações) seriam moldados pela informação mais do que nos outros subsistemas.

De acordo com a **Figura 3**, a seguir, elaborada pela Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Dersa), 50% da carga transportada no Estado de São Paulo têm origem e/ou destino no que denominam de macro metrópole (RMSP e seu entorno), ou seja, a região entre São Paulo, Santos, Campinas, Sorocaba e São José dos Campos; 26 % da carga transportada é gerada e consumida no Estado (fora a macro metrópole); 6 % estão de passagem pelo Estado; 3% são de comércio exterior da macro metrópole; 2% são do comércio exterior do

---

[12] Se retornarmos ao PIB como referência, em 2005, dos 20 maiores sete encontram-se na RMSP e seu entorno: São Paulo (1°); Barueri (8º); Guarulhos (10º); Campinas (11º); São Bernardo do Campo (13º); Osasco (14º) e São José dos Campos (16º).

restante do Estado e 1% é do comércio exterior de outros Estados. Para formar os 100% somam-se os 12% que representam a carga transportada entre estados.

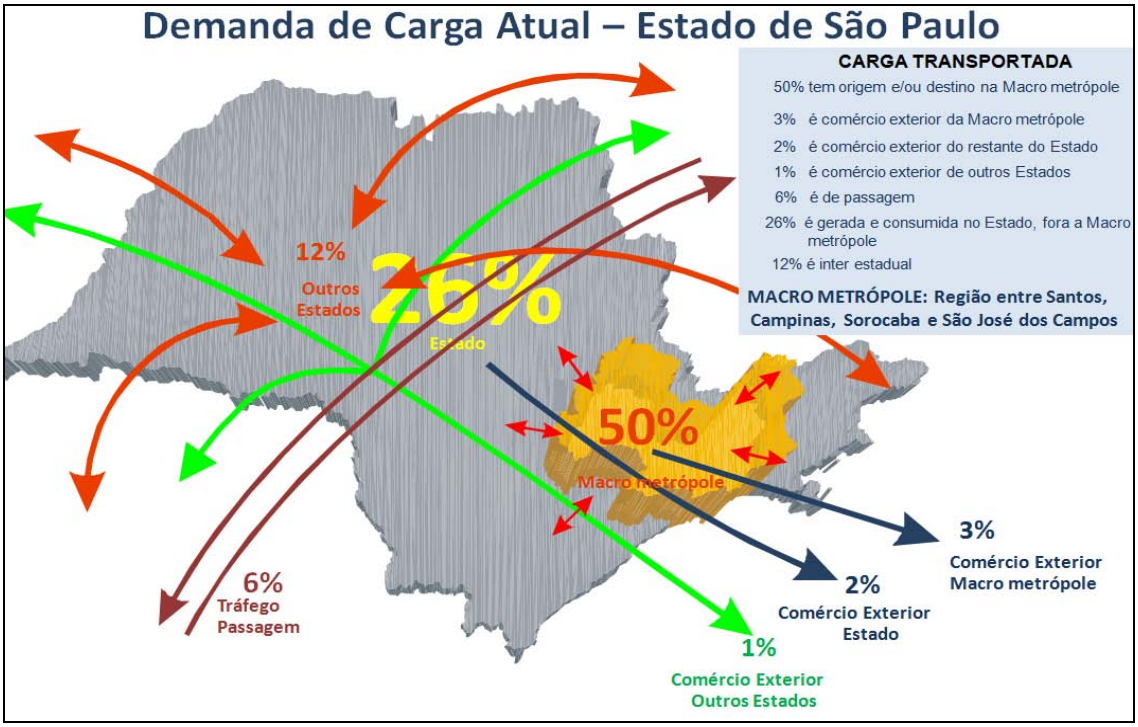


Figura 1.2 – Demanda de carga atual do Estado de São Paulo (s/escala e norte)
Fonte: Dersa/Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes PDDT-Vivo (2000:23)

Confirma-se, por esses dados, a obrigatoriedade de pensarmos a estrutura de transportes da RMSP em escalas que a ultrapassam, sobretudo em tempo de acelerada dinâmica de fluxos. Dinâmica sobre a qual Milton Santos (1994: 48) escreveu que:

> As necessidades de espaço mudaram, tanto em função dos requisitos da produção como da circulação, mais exigente de rapidez. Por isso, a cada dia que passa, mais o espaço tem que ser preparado de maneira particular para cada tipo de produção. A cidade, tal qual ela era, deixa de ser lugar adequado para a produção moderna, sendo necessário acrescentar outras áreas, técnica e cientificamente construídas para responder, deliberadamente, a esses reclamos precisos. Isso se dá ao mesmo tempo em que novas vias de circulação têm que ser criadas para que a produção possa escoar rapidamente, num mundo em que a economia é cada vez mais economia de fluxos.

Diante dessa contextualização e dinâmica dos fluxos da RMSP no início do século XXI, vejamos, nos próximos subtítulos do capítulo, o que representa a obra Rodoanel Mário Covas e como o discurso do Poder Público foi e é divulgado para a população como justificativa de implementação da via.

1.1 Os planos de transporte para a RMSP e o Rodoanel Mario Covas

Como parte da lógica da dinâmica dos fluxos da RMSP estão: o Plano de Diretor de Desenvolvimento dos Transportes PDDT-Vivo 2000-2020, o Plano Integrado de Transportes Urbanos (PITU) 2025 e o Sistema Integrado de Vias de Interesse Metropolitano -SIVIM, todos em implantação e que, pelos discursos do Poder Público, possibilitarão maior articulação da circulação em âmbito regional.

Através do PDDT-Vivo 2000-2020 o discurso do governo é de investimentos em infraestrutura que promovam a intermodalidade no transporte de cargas no Estado de São Paulo, ou seja, entre os modos rodovia[13], ferrovia, hidrovia, dutovia, cabotagem e aerovia. Seu maior mote é a ferrovia, que passará a "configurar um outro patamar de atendimento da demanda", porém é argumentado que "embora o modal rodoviário passará a ter menor participação [...] ocorrerá no período, um aumento substancial da demanda rodoviária". Estão previstos a alocação de 66% dos investimentos para o setor rodoviário e 14% para a modalidade ferroviária. (RIMA, 2004: 09)

Embora a diretriz estratégica do PDDT-Vivo seja aumentar a participação dos modais de maior capacidade de transporte de cargas no sistema, com destaque para o ferroviário, o Governo do Estado de São Paulo

[13] Que responde por 93% da divisão modal do transporte no Estado de São Paulo (PDDT 2000: 43).

assume que “não evita que uma grande quantidade de recursos tenha que continuar a ser alocada a projetos rodoviários” (RIMA, 2004: 10)

O PITU 2025 define investimentos em infraestrutura e políticas de gestão e de preços para o setor de transporte público na RMSP, propõe o aumento da acessibilidade e a redução de congestionamentos, assim como investimentos em gestão conjunta dos transportes e do trânsito.

O discurso dos documentos oficiais sobre o PITU e dos representantes dos executores das obras[14] exalta que todo o transporte público da RMSP, ou seja, os sistemas de ônibus, metrô e trem seriam integrados e organizados com foco em três dimensões fundamentais: a econômica, a social e a ambiental[15]. No **Anexo A** e na **Figura 4** podemos visualizar a representativa distribuição da “Estratégia Combinada - Infraestrutura Principal de Transporte Coletivo” na RMSP e dos “Terminais Chaves do PITU 2025”, respectivamente. O discurso oficial é o do planejamento e consolidação das novas centralidades na RMSP por meio de readaptações, reformas e construções de infraestrutura de circulação[16]. O objetivo da criação dos chamados “Terminais Chaves” é a interceptação dos fluxos dos sistemas municipais, intermunicipais e de longa distância. Representam a distribuição do que chamam de Centros de Logística

---

[14] Como o diretor da Dersa (desde 2005) Carlos Eduardo Sampaio Doria, há 20 anos no Petor Público.

[15] Há limites nesse discurso, pois várias das obras executadas passaram e passam por longos processos de licitações ambientais para construção e operação. O próprio Rodoanel Mário Covas, foco de nosso trabalho, foi e é objeto de grande polêmica. Em 2003 através de questionamentos consistentes em relação à real contribuição da obra para resolver o trânsito da cidade de São Paulo, seus impactos ambientais sobre os mananciais e áreas preservadas, bem como sua capacidade de induzir ocupação nas áreas diretamente atingidas, organizações e movimentos da sociedade civil conseguiram suspender as Audiências Públicas (que legitimam o processo de licenciamento ambiental) e embargaram a obra. O site na Internet < http://www.socioambiental.org/esp/rodoanel/pgn/pordentrodorodoanel.html> descreve de maneira qualificada, como o governo do estado de São Paulo foi obrigado a alterar sua estratégia de atuação e discurso. A avaliação do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental EIA/RIMA (SÃO PAULO 1997), produzido pelo DERSA, estava incompleta e apresentava uma série de inconsistências. Ver: Um histórico do empreendimento. Disponível em http://www.socioambiental.org/esp/rodoanel/pgn/pordentrodorodoanel.html>. Acesso em Abril de 2010. A conclusão de todo o processo, pois estamos em 2010 e outro trecho do Rodoanel Mário Covas acaba de ser inaugurado (Trecho Sul), é que em 2006 houve aprovação da obra (trecho sul) pela Comissão Especial de Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) do Conselho Estadual de Meio Ambiente de São Paulo (Consema) e foram negadas Audiências Públicas para participação da população no processo. O documento “Avaliação Ambiental Estratégica” foi aprovado em três reuniões realizadas em menos de um mês e a via (trecho sul) foi construída em tempo acelerado.

[16] O documento PITU 2025 propõe, também, uma política de uso do solo urbano, porém não entra em detalha como seria/será esse processo.

Integrados (CLIs), que têm o objetivo de remodelar a logística urbana de cargas e que, com o Rodoanel Mário Covas (parcialmente construído) e um Ferroanel (em projeto) “armazenarão e veicularão as mercadorias a partir de pontos mais próximos às origens e destinos das mesmas”. (SÃO PAULO, 2006: 07)

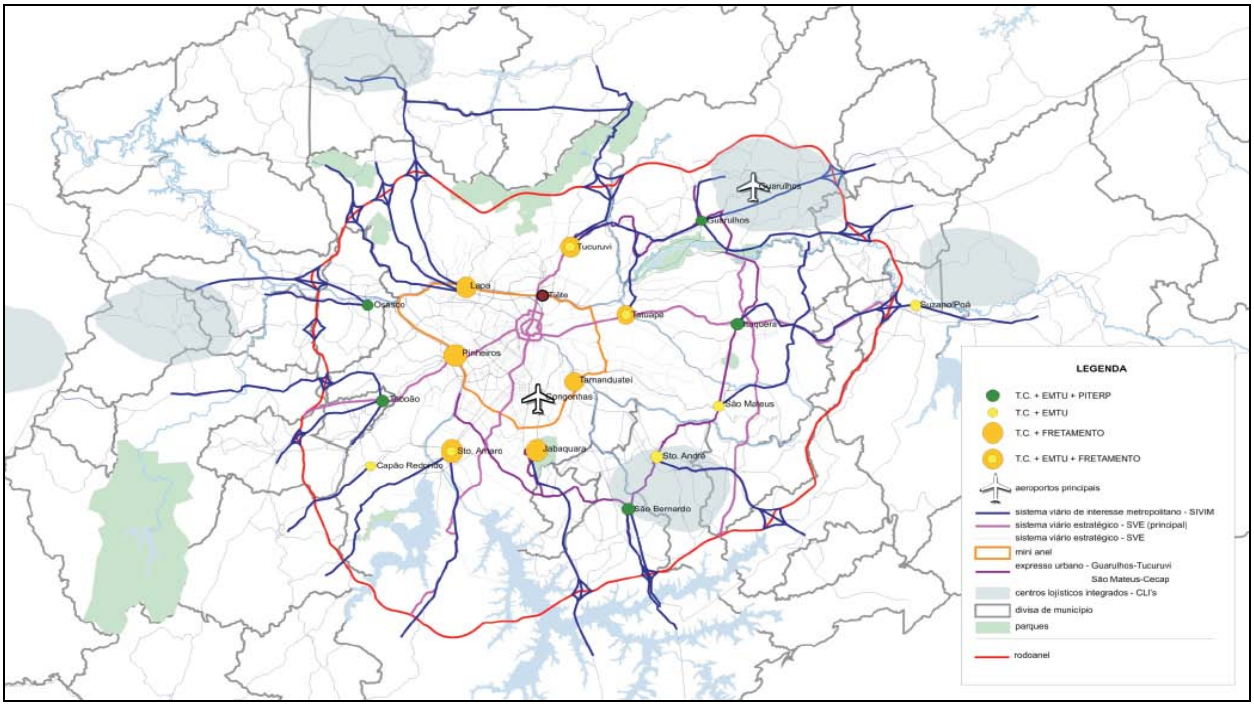


Figura 1.3 - Terminais Chaves do PITU 2025
Fonte: Plano Integrado de Transporte Urbano 2025, p.19.

Ressalta-se no Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (SÃO PAULO, 2004: 10) que o Plano

> apesar de privilegiar nitidamente os investimentos no transporte coletivo, com ênfase nos sistemas de grande capacidade (rede metroviária e outros sistemas sobre trilhos), o Plano inclui melhorias no sistema viário também, prevendo especificamente o Rodoanel.

Numa visão integrada das obras afirma-se que “o Ferroanel, planejado no PDDT-Vivo retirará os trens de carga da malha ferroviária da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), liberando-a para o transporte de

passageiros". Na mesma página do documento é também publicado que "os objetivos estratégicos do PDDT-Vivo e do PITU para o modal ferroviário também dependem da implantação do Rodoanel para serem alcançados, haja vista as relações de sinergia e complementariedade [...]".

O SIVIM é referido às obras viárias na RMSP, com destaque para o município de São Paulo. Representa 18 obras em convênio entre estado e prefeitura[17], cujos braços executores são a Dersa, a Secretaria de Infraestrutura e Obras do Município de São Paulo (SIURB) e a Empresa Municipal de Urbanização (EMURB). São exemplos do conjunto de obras: o Rodoanel Oeste, Sul e Leste, as novas pistas da Marginal Tietê, a Av. Roberto Marinho, as obras na região Sul, como a Nova Bandeirantes e a Jacú Pessego (ligação do Rodoanel com a Ayrton Senna). O principal argumento é que essas obras, com destaque para a ampliação da Marginal Tietê[18] conectada à marginal Pinheiros, são importantes porque são elos entre o anel metropolitano e o mini-anel viário que, somados à principais vias radiais acessam o anel maior: o Rodoanel Mario Covas (RMC).

A obra de infraestrutura RMC está nos três Planos dissertados anteriormente, embora os documentos analisados tenham sido publicados e reeditados após a inauguração do trecho oeste (outubro de 2002) da via. O Rodoanel Mario Covas é planejado para ser uma via perimetral que circundará a mancha urbana constituída pela Grande São Paulo, interligando os principais eixos rodoviários de acesso à RMSP (Bandeirantes, Anhanguera, Castello Branco, Raposo Tavares, Régis Bittencourt, Imigrantes, Anchieta, Dutra, Ayrton Senna e Fernão Dias). Como vimos anteriormente, para além da RMSP, tais vias são, basicamente, as estruturadoras da "Cidade-Região São Paulo". A **Figura 5** é a representação do RMC dividido em trechos: Oeste

---

[17] Ambas administrações pertencentes ao mesmo partido político, de cunho neoliberal. No Estado de São Paulo há mais de 15 anos e no Município de São Paulo há 6 anos.

[18] As obras de ampliação de 8 faixas para 10 faixas na Marginal Tietê foram inauguradas no mês de abril de 2010. O foco de debate atual (mês de junho) é que o congestionado trânsito antes da Marginal Tietê passou para a Marginal Pinheiros, onde ocorre o afunilamento do fluxo e a saturação da capacidade de escoamento de suas faixas (não ampliadas com na Marginal Tietê).

(amarelo), inaugurado em outubro de 2002; Sul (azul escuro), inaugurado em abril de 2010; Leste (azul claro) e Norte (vermelho), estes últimos em fase de estudos de impacto ambiental.

O projeto lançado na gestão dupla de Mário Covas (1995-2001) previa a entrega dos quatro trechos até 2008, porém dadas muitas inconsistências e entraves, principalmente ambientais e econômicos, o Governo do Estado divulga concluí-lo em 2014.

Figura 1.4 - Rodoanel Mário Covas (s/escala, s/norte)
Fonte: www.dersa.gov.br/rodoanel, 2003.

Para nossa pesquisa o que ganha destaque é a análise de como o discurso do Poder Público sobre a implantação da obra foi apresentado e teve que mudar diante de algumas incongruências. O *site* oficial do Rodoanel Mário Covas (RMC) declarava em 2003 que o principal objetivo do empreendimento era “a melhoria da qualidade de vida da Grande São Paulo”. Como promessa

afirmava que “além de tornar o trânsito ágil, eliminando o tráfego de passagem”, deixaria “a cidade mais livre para os transportes coletivo e individual”.[19] Também eram freqüentes as declarações do então Governador do Estado, Mário Covas (falecido em 2001), que o Rodoanel iria desviar grande parte do intenso tráfego do centro de São Paulo[20]. Segundo seu primeiro Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (SÃO PAULO, 1997: 15) os objetivos gerais da Dersa eram:

> Ordenar o tráfego de passagem na RMSP; Hierarquizar e estruturar o transporte de passageiros e de cargas, proporcionando a integração modal; Adotar medidas específicas de proteção para as áreas ambientalmente protegidas incluindo os mananciais e parques florestais e, Promover o desenvolvimento eco–sustentável na área de influência, ordenando o uso e ocupação do solo.

Sob o ponto de vista dos transportes (SÃO PAULO, 1997: 16) os objetivos eram:

> Articular as rodovias estaduais e federais que acessam a RMSP evitando que o tráfego das mesmas sobreponha-se ao fluxo veicular urbano, aumentando os congestionamentos e as emissões no meio urbano e,
> Criar um sistema viário que permita a interconexão entre as cidades que compõe (sic) a RMSP, reduzindo os custos de transporte, as deseconomias decorrentes dos congestionamentos e propiciando o desenvolvimento sustentado da região. (Grifos nossos)

Muitas críticas foram feitas ao documento, tanto por organizações e movimentos da sociedade civil quanto por administrações municipais diretamente atingidas[21].

Exigência e fruto do embargo de continuação da obra, em 2003, foi feito outro EIA-RIMA, publicado em 2004 e com especificidade para o Trecho Sul

---

[19] RODOANEL, Mini Site. O projeto. Disponível em <http://www.dersa.gov.br/rodoanel>. Acesso em: 03 Mai. 2003.

[20] Ver: FOLGATO, Marisa. *Rodoanel mudou. Virou corredor de exportação***.** OESP, Caderno cidades. Julho de 2004, p.C1, C3 e C4.

[21] Por exemplo, o documento da SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE do Município de são Paulo. *Considerações acerca do EIA-RIMA e da justificativa do empreendimento Rodoanel Mario Covas Trecho Sul*. 2004.

do Rodoanel Mario Covas. O documento declara (SÃO PAULO 2004: 04) que são objetivos principais do Programa Rodoanel como um todo, estabelecidos da Avaliação Ambiental Estratégica – AAE:

> Ordenar o tráfego de transposição da RMSP, separando-os dos fluxos internos e aliviando o sobrecarregado sistema viário metropolitano;
> Hierarquizar e estrutura o transporte de passageiros e cargas na RMSP. Servindo de alternativa para os fluxos de longa distância entre as sub-regiões da metrópole;
> Articulado com o Ferroanel e com Centros Logísticos integrados (CLI), permitir a integração intermodal do transporte de cargas. (Grifo Nosso)

Nota-se que a substituição das palavras "eliminando" e "evitando" por "aliviando", na última versão demonstra certa inconsistência do discurso do Poder Público estadual. Foi também retirado o trecho que dizia promover o "desenvolvimento eco-sustentavel na área de influência, ordenando o uso e ocupação do solo" e o trecho "propiciando o desenvolvimento sustentado da região". Esse recorte não é objetivo de nosso trabalho, porém salientamos que cabe às prefeituras municipais as leis de uso e ocupação do solo, não ao Governo do Estado. Nos EIA/RIMAs não havia detalhamentos necessários para políticas nesse sentido.

A subtração dessas palavras e trechos sugere adaptação do discurso à insustentabilidade da RMSP em escala regional, estadual e nacional. O geográfico Braga (2007), em sua dissertação de mestrado, analisou os CLI´s do PDDT-Vivo e argumentou que esses, por exemplo, são planos como resposta a uma demanda logística[22] que é concebida por ações públicas (normas e intervenções materiais) e que, principalmente no CLI Sul (região definida pelo Estado como macro metrópole) colaboram para um uso corporativo do território, atendendo aos interesses de grandes empresas e grupos de distribuição e de logística. A macro metrópole São Paulo tenderia a reforçar seu destaque destoante de outras regiões metropolitanas do país.

[22] Segundo Braga (2007) logística é considerada como um conjunto de competências infraestruturais, institucionais e organizacionais que podem conferir competitividade a um compartimento geográfico e aos agentes econômicos e cadeias produtivas que dele fazem uso.

Sobre o tráfego na RMSP, passado o intervalo entre o primeiro e o segundo EIA/RIMA, o governo (SÃO PAULO, 2004: 07) publicou:

> retirado de dentro da cidade provocará uma melhoria relativa das condições de trânsito no viário metropolitano da RMSP, e benefícios econômicos. Como a frota de veículos continuará aumentando, contribuindo para uma piora gradativa no trânsito em geral, os usuários do viário metropolitano, exceto os usuários diretos do Rodoanel, não terão uma grande percepção de melhora do trânsito no longo prazo. O Rodoanel não evitará esta tendência. Em um aspecto, entretanto, o Rodoanel melhorará de modo significativo esse trânsito urbano: na redução drástica do número de caminhões de grande porte, próprios do transporte de cargas de longa distância, circulando no viário metropolitano. (Grifos nossos)

Relativa, porque 50% do transporte de cargas no Estado têm origem ou destino na macro metrópole (rever Figura 03), o que significa que serão utilizadas as principais vias da RMSP, principalmente as do município de São Paulo, pois com a forma radial-perimetral das principais vias os fluxos necessariamente passam por seus anéis viários. O tráfego de passagem equivaleria só há 6% (somados o 1% das trocas de comércio exterior de outros Estados, mais 2% do comércio exterior do Estado e 3% do comércio exterior macro metrópole) em direção ao Porto de Santos. Mesmo os 6% de passagem pelo Estado, se passarem pela RMSP, têm que acessar as principais rodovias e os entroncamentos metropolitanos. Lembramos que, como essa dissertação tem um recorte temporal limitado à sua data de entrega (julho de 2010) assume-se que com a inauguração do trecho sul e dos outros trechos do RMC, novas pesquisas e dados sobre as mudanças no tráfego na RMSP surgirão e poderão ser confrontados com nossas afirmações. Atualmente o que se observa é a implantação de um anel viário primordial para a circulação e instalação de uma plataforma logística metropolitana[23] regional, mas que não eliminará o tráfego de passagem pela cidade de São Paulo.

[23] Ver. DAMIANI (2006, 2010).

Estima-se com os futuros 172 km que a infraestrutura RMC terá usos múltiplos, serão agregados linhas de transmissão, gasodutos, rodovias e até ferrovias, o que a deixará muito atrativa à instalação de empresas. Há expectativas, segundo a mídia em geral, de que a facilidade de transporte ampliará a construção de terminais de carga e centros de distribuição. Especula-se um significativo desenvolvimento ao longo dos grandes eixos no Sudeste do Brasil, pois permitirá que parte das cargas e veículos originados de outras regiões do País com destinos, por exemplo, para a Região Sul, para o Mercosul ou para o porto de Santos, façam a transposição da RMSP com maior rapidez. O que percebemos é que a obra dinamizará a circulação de mercadorias, capital, trabalho, informação e pessoas, o que num tempo de fluxos rápidos, responde aos ditames da economia global e poderá reforçar o aspecto corporativo da metrópole paulistana, como caracterizou Milton Santos (1990: 95):

> A enorme expansão dos limites territoriais da área metropolitana construída, a presença na aglomeração de uma numerosa população de pobres e a forma como o Estado utiliza os seus recursos para a animação das atividades econômicas hegemônicas em lugar de responder às demandas sociais conduzem à formação do fenômeno a que chamamos de metrópole corporativa, voltada essencialmente à solução dos problemas das grandes firmas e considerando os demais como questões residuais.

Os investimentos em rodovias nos últimos vinte anos na “Cidade-Região São Paulo” vão ao encontro do que Milton Santos escreve. Anteriormente à inauguração do trecho oeste do RMC, por exemplo, o Estado inaugurou, no ano 2000, outro anel viário, porém na região de Campinas, interligando as Rodovias Anhanguera e Dom Pedro I. Esta e outras obras viárias na região, inclusive com parcerias e concessões do Estado a empresas privadas, como os eixos Campinas-Mogi Mirim (concessionado para a Renovias), vetor Santos Dumont no sentido de Indaiatuba (concessionado à empresa Colinas) e Anhanguera-Bandeirantes (administrada pela empresa Autoban) (FREITAS, 2008: 89) (re)dinamizaram toda a região do entorno de Campinas. As indústrias Motorola, Samsung, Compaq, Dell, Volkswagem,

Gessy Lever, dentre outras, implantaram fábricas na região. Além das indústrias, o processo de dispersão, também para os usos de comércio e serviços desembocou na implantação dos Shopping Centers Galleria, Dom Pedro e Jundiaí (em implantação), das lojas Decathlon e Leroy Merlin, e dos supermercados Carrefour e Makro. (FREITAS, 2008: 140).

A ampliação territorial da atividade industrial com o máximo do uso da infraestrutura existente e potencial, relacionada ao desenvolvimento tecnológico dos fluxos imateriais (redes de fibra óptica, microinformática e telecomunicações) e fluxos materiais, (re)dinamizam, (re)territorializam a RMSP e o seu entorno. Os fluxos no Rodoanel Mário Covas (RMC) e nas rodovias afluentes, junto à dispersão territorial, formam uma rede com localizações complexas e de significância para a gestão do capital, altamente conectada numa hierarquia funcional da dinâmica da "Cidade-Região São Paulo" e da rede de "Cidades Regiões Globais".

1.2 Forma, função, estrutura e processo na circulação na RMSP

Os discursos de desenvolvimento dos transportes e de aceleração dos fluxos na RMSP necessitam de breve gênese histórica para compreensão das suas condições atuais. A tensão que permeia a relação desigual entre o transporte dos habitantes da metrópole e o transporte de mercadorias, muito esclarece sobre as prioridades dadas para este último. Como veremos, no transporte de habitantes há também desequilíbrios, dado principalmente pelo uso do automóvel particular.

O conceito de circulação refere-se principalmente ao movimento das coisas, de valores e de idéias. De acordo com Vallaux (1914: 265):

> En la teoria general de la circulación, tal como se presenta de ordinario en los geógrafos, la noción del movimiento está subordinada à la de cambio; en otros términos, la circulación está considerada, ante

> todo, desde el punto de vista puramente económico; no se halla interpretada más que como un desplazamiento de productos necesitados à la vez por la desigualdad productiva de las regiones del globo y por el desenvolvimiento de las necesidades de los hombres.

Em síntese, a centralidade político-econômica, dada pela divisão territorial do trabalho, possibilitada pelo "boom" cafeeiro e o escoamento da safra por ferrovias, seguida pela indústria moderna e a implantação de rodovias e, pelo processo de desconcentração industrial e reestruturação produtiva, reforçou, no século XX, a RMSP como nó das trocas, da circulação regional e do gerenciamento/comando empresarial.

A Escola Politécnica de São Paulo, inaugurada em 1893, compunha-se basicamente de professores europeus e de inspiração estrangeira formados no Brasil, mas que iam em busca de aperfeiçoamento fora do país. Seus engenheiros-urbanistas pensaram e aplicaram planos de circulação no território influenciados por duas linhas urbanísticas em formação: a dos progressistas (elogio das linhas retas) e a dos culturalistas (elogio das linhas curvas). Segundo Custódio (2004: 82) Victor da Silva Freire (1869-1951), João Florence de Ulhôa Cintra (1887-1944) e Francisco Prestes Maia (1896-1965) foram os urbanistas paulistas cujas práticas marcariam a cidade até os anos 1960. Arthut Saboya e Saturnino de Brito também fizeram parte de vários planos e ações pela cidade. As idéias estrangeiras mais influentes foram as de Camillo Sitte (1943-1903), Joseph Stuben (1845-1936) e Eugéne Alfred Hénard (1849-1923).

Nas práticas urbanísticas em São Paulo, no que diz respeito ao trânsito urbano, teve influência a Teoria Geral da Circulação de Eugéne Hénard. Segundo Custódio (2004: 83) "Concebeu o *perimètre de rayonemment* (perímetro de irradiação), constituído por um circuito interceptador do fluxo pesado, que seria redistribuído por ruas secundárias antes da convergência de vias de penetração e irradiação". Ou seja, as vias radiais em direção à Praça da Sé (marco zero), seriam conectadas por uma outra via, perimetral, que

redistribuiria o fluxo por ruas secundárias antes da convergência para o centro da cidade.

Os projetos e planos, principalmente de Ulhôa Cintra e Francisco Prestes Maia levaram à implantacão do modelo radial-perimetral. Suas opções técnico-políticas tiveram inegável contribuição para o asseguramento da circulação industrial, assim como para a resolução de problemas sanitários (insalubridade, destinação indevidas de águas usadas, doenças, entre outros). Contudo, também contribuíram para impactos ambientas (inundações urbanas, por exemplo) e entraves de circulação que persistem até os dias atuais.[24]

O Plano de Avenidas elaborado por Prestes Maia cristalizou, para nós, obra que desembocou na lógica do projeto de infraestrutura Rodoanel Mário Covas. Ullian (2010: 79) escreve que o Plano, em uma primeira etapa, "propunha envolver a congestionada área central por um perímetro de irradiação propiciando a descentralização comercial, a ampliação do centro, o desvio das correntes de tráfego de passagem e a distribuição da circulação por ruas secundárias".

O plano tinha outras etapas, mas somente a primeira foi realizada, inclusive na gestão de Prestes Maia como prefeito da cidade de São Paulo, entre 1939 e 1945. Desde então, a área central do município cristalizou-se como de convergência da circulação da cidade, reforçada pela obra do primeiro anel de irradiação, e pelas seguintes, que marcariam o século XX com obras de malha viária radial concêntrica.

Custódio (2004: 89), sobre a estruturação do Plano de Avenidas acrescenta que este era formado por três circuitos, mas que somente o

---

[24] Custódio (2004) destaca, por exemplo, as inundações como um dos principais efeitos negativos provenientes desses planos urbanísticos. A prática da retificação, canalização e construção de avenidas em fundo de vale ou sobre o leito dos rios persistiu como ideário predominante dos engenheiros pós-Prestes Maia, grande parte também formado pela Escola Politécnica da USP. Outro representante dessas práticas é o engenheiro Paulo Maluf que construiu e coordenou inúmeras obras em São Paulo (município e estado), com 43 anos de vida pública e cargos como Prefeito de São Paulo em 1969-1971 e 1993-1997, Secretário dos Transportes em 1971-1975, Governador do Estado de São Paulo em 1979-1982, deputado federal em 1983-1987 e 2007 atual, suas obras, comumente referenciadas como avanço e desenvolvimento definiram a forma das grandes vias de circulação e a circulação na RMSP e pelo estado, assim como impactos ambientais praticamente irreversíveis.

primeiro foi implantado na gestão Prestes Maia, sendo os demais adaptados aos planos que foram seguidos pelo Poder Público e setor privado em outros períodos. São eles: “1) o do perímetro de irradiação; 2) o das vias férreas transferidas para as marginais, tendo seus antigos leitos transformados em avenidas; 3) o circuito de *parkways*, em que a avenida mais importante é a Tietê”[25].

Desde 1930, até os dias atuais, a idéia de uma via perimetral que circunde o núcleo do município de São Paulo, um mini anel, constou nos projetos de circulação elaborados pelo governo do estado[26]. O perímetro de irradiação ou Mini Anel Central que compreendeu o miolo do centro histórico do município de São Paulo, basicamente todo o entorno da Praça da Sé, e correspondeu à interceptação, das avenidas Duque de Caxias, Senador Queiroz Filho, Rua da Figueira, Radial Leste, Av. São João e Viaduto Pres. Artur da Costa e Silva, das avenidas radias: Av. consolação, Av. 13 de Maio, Av. 23 de Mario, Av. de Alcântara Machado, Av. do Estado, Av. Rio Branco e Av. Santos Dumont. Após o Mini Anel Central concluído em 1965, e a crescente demanda de circulação em pleno crescimento industrial dos anos 1970, foi vez do Mini Anel Viário: interligação das marginais Tietê e Pinheiros, mais as avenidas Salim Farah Maluf, Afonso d'Escragnolle Taunay, Bandeirantes, Juntas Provisórias, Presidente Tancredo Neves, Luís Inácio de Anhaia Melo e o Complexo Viário Maria Maluf, ou seja, circunda o que se denomina Centro Expandido de São Paulo. Em 1986, as avenidas Aricanduva e Jornalista Roberto Marinho, também conectadas as Marginais, formaram o Anel Viário Metropolitano. Atualmente, tem-se o projeto Rodoanel Mário Covas que, iniciado em 1998 (sob o nome de Rodoanel Metropolitano de São Paulo), é pretendido, pelo Poder Público atual, ser o último anel perimetral e, inclusive

---

[25] Em relação ao que propunha o Plano de Avenidas, as obras na Marginal Tietê não foram realizadas.

[26] Além do Plano de Avenidas há de se lembrar do projeto da Via Perimetral Metropolitana (VPM), na década de 1980, um anel viário semelhante ao Rodoanel Mário Covas proposto por Orestes Quércia, então governador do estado. Uma ampla campanha de mobilização da sociedade civil resultou no cancelamento da execução do empreendimento, a principal frente de luta foi o questionamento dos impactos ambientais da obra na Serra da Cantareira, ao norte da RMSP.

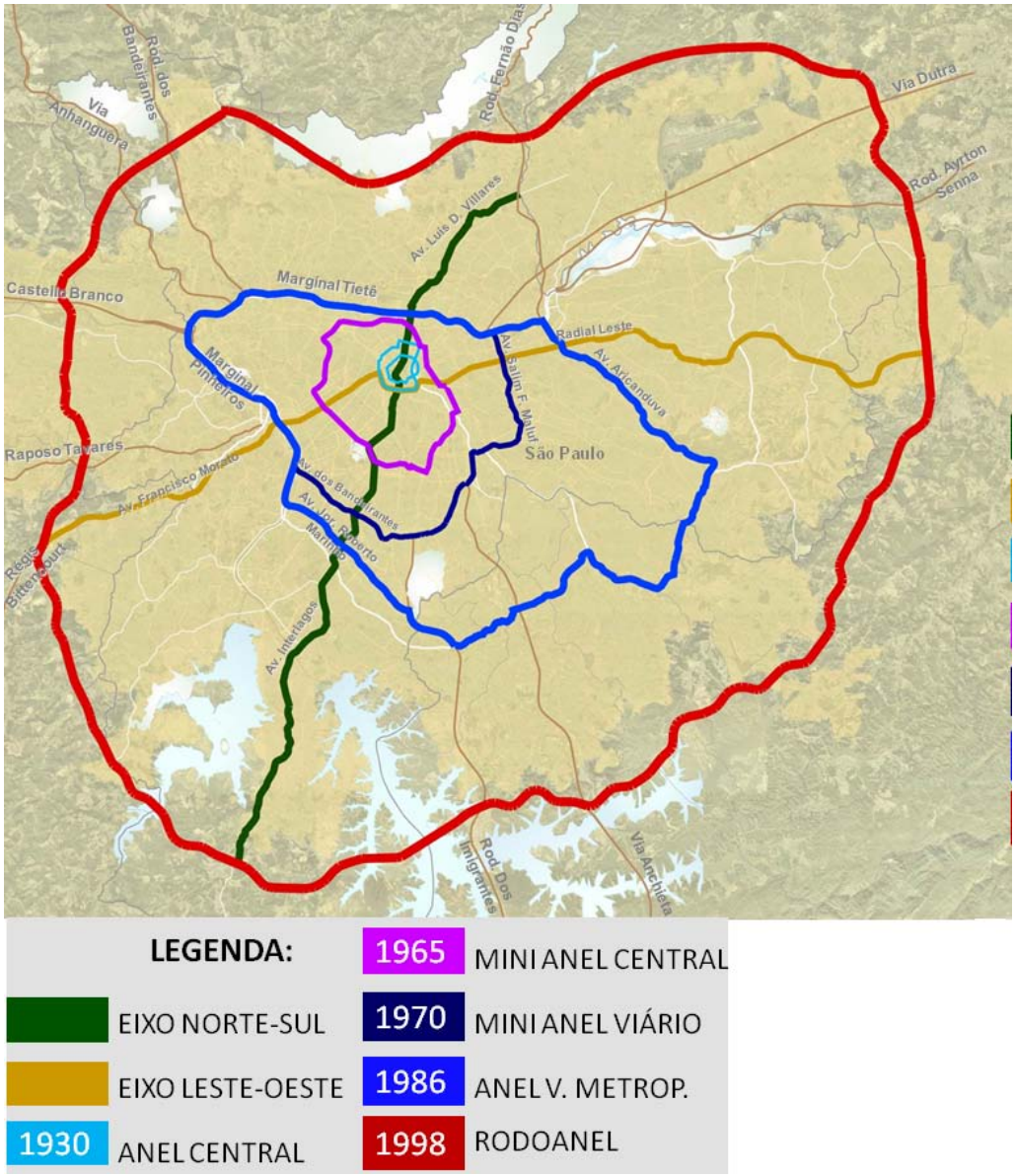
servir de barreira para a expansão e ocupação da periferia da RMSP, como veremos no Capítulo 2.

Pelo ponto de vista da forma, a **Figura 6**, adiante, revela a materialidade dos anéis viários construídos e planejados no município de São Paulo e na RMSP depois de 1930 (no caso do Rodoanel, metade está ainda em projeto). A reprodução dos ideários estrangeiros de projetos urbanísticos podem ser percebidos nas **Figuras 7** e **8**, as quais retratam os também anéis viários de Madri, Londres, Roma e Moscou, as distâncias em relação ao centro urbano e os quilômetros, em extensão, da rede metrô e ferroviária, assim como a posição da quilometragem num ranqueamento mundial.

A RMSP, segundo o Programa de Desenvolvimento do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo apresentado pela Dersa (2009: 11)[27] tem apenas 62 km de linhas de metrô e 260 km de linhas de trens, são planejados investimentos que, até 2014, expandirão esses números para 100Km e 290Km, respectivamente. A malha sobre trilhos é insignificante e expressa os investimentos que privilegiaram principalmente o transporte rodoviário na metrópole. Mesmo se comparados com cidades da América Latina, a RMSP deixa a desejar, por exemplo, na Cidade do México, cuja região metropolitana tem população semelhante à de São Paulo, há 225,3 quilômetros de trilhos de metrô (260% mais que São Paulo); Santiago do Chile, com metade da população paulistana, tem 84,4 quilômetros de trilhos (37% mais). (BIONDI, 2001: 19).

---

[27] DERSA. *Programa de Desenvolvimento do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo.* São Paulo, 2009.



LEGENDA:			
		1965	MINI ANEL CENTRAL
	EIXO NORTE-SUL	1970	MINI ANEL VIÁRIO
	EIXO LESTE-OESTE	1986	ANEL V. METROP.
1930	ANEL CENTRAL	1998	RODOANEL

Figura 1.5 - Anéis rodoviários na RMSP. (s/norte, s/escala).
Fonte: Dersa (2009: 03)

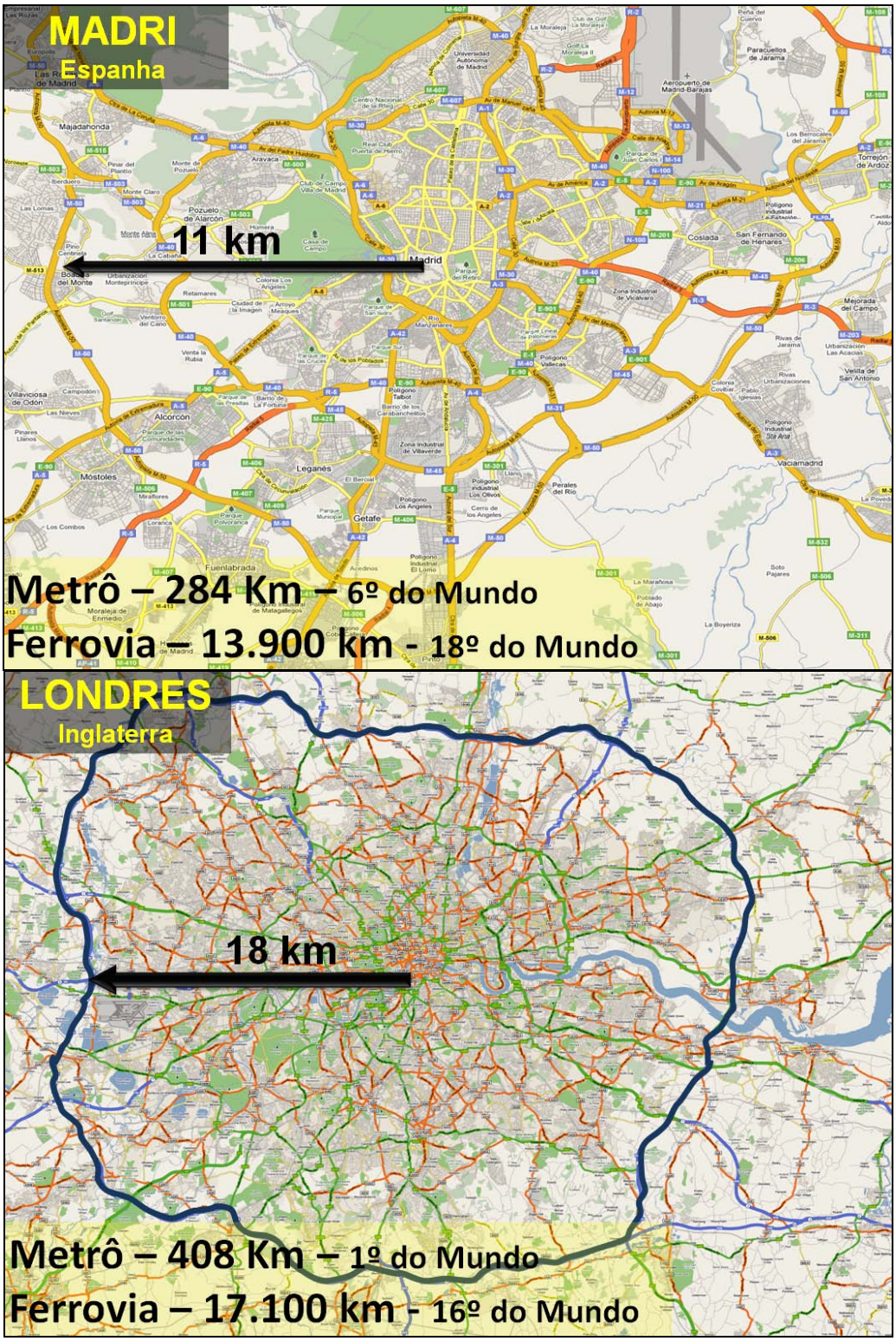


Figura 1.6 - Anéis rodoviários em Madri e Londres. (s/norte, s/escala)
Fonte: Dersa (2009: 04 e 05)

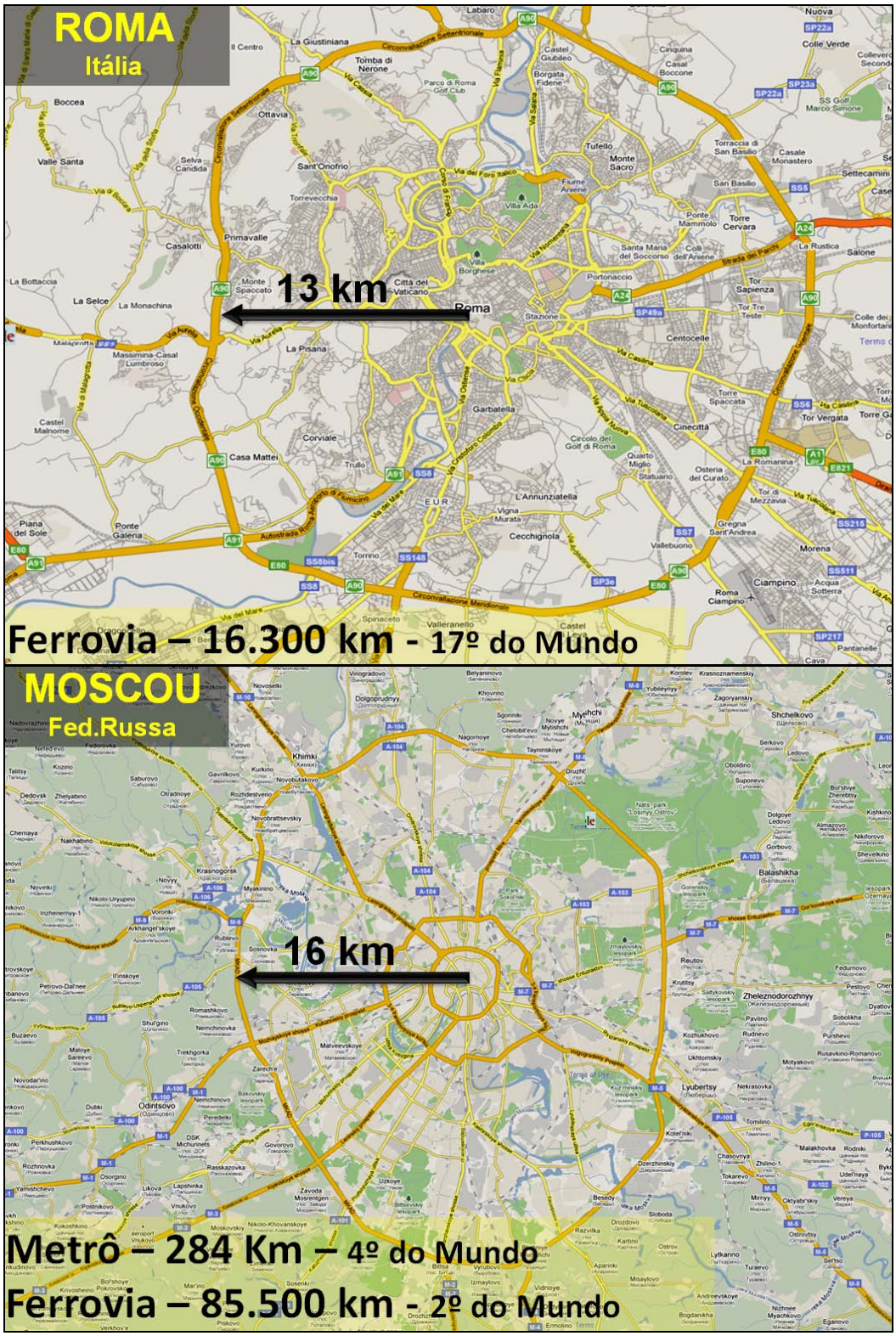


Figura 1.7 - Anéis rodoviários em Roma e Moscou. (s/norte, s/escala).
Fonte: Dersa (2009: 06 e 07)

A diferença crucial na comparação com os anéis rodoviários feita pela própria Dersa é que nos países citados o transporte coletivo também foi alvo de grandes investimentos. Em São Paulo observa-se e especula-se que com a integração dos três planos de transporte citados anteriormente, a longo prazo, o transporte coletivo ganhe maior relevo nos investimentos da RMSP.

A pesquisa Origem-Destino do Metrô[28] 2007 e a representatividade das Figuras 6, 7 e 8 mostram que a Grande São Paulo entrou no século XXI privilegiando o transporte individual. Em 1967 o transporte coletivo representava 68% e o individual 32%. Em 2002 essa relação inverteu-se para 47% coletivo e 53% individual. Em 2007 a proporção foi de 55,1% pelo modo coletivo e 44,9% pelo modo individual[29]. Se levarmos em conta que o espaço da infraestrutura viária ocupada por um veículo de passeio, com capacidade para cinco passageiros, equivale a 62% do espaço ocupado por um ônibus urbano, com capacidade para 40 passageiros[30] e que, segundo a **Tabela 01** e o **Gráfico 01**, na RMSP, em 2007, os automóveis, junto aos caminhões somavam 94,6% do volume diário médio de veículos na Região, a maioria da população usuária cativa do transporte coletivo (comumente lotado) é a mais prejudicada. Os congestionamentos por toda a RMSP tem como maior contribuinte o transporte particular e não o coletivo.

Tabela 01 - Porcentagem do Volume Diário Médio (VDM), por tipo de veículo, na RMSP em 2007

Tipo de Veículo	VDM	Porcentagem (%)
Automóveis	263.346	60,3
Caminhões	149.689	34,3
Ônibus	23.754	5,4
Total	436.789	100,0

Fonte: Pesquisa Origem-Destino do Metrô, 2007 (SÃO PAULO 2008)

[28] A Pesquisa Origem-Destino é realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), decenalmente. Nela é possível identificar as principais viagens diárias das pessoas, conforme o motivo e o modo de transporte utilizado. O objetivo é nortear políticas públicas e o planejamento dos transportes.

[29] Ver ORIGEM/DESTINO. Jornal *O Estado de São Paulo*, 03 abr. 2009, Caderno "Especial Origem Destino Região Metropolitana de São Paulo", p.H2-H3

[30] *International Energy Agency,* 2002, apud Fernandes (2008: 25).

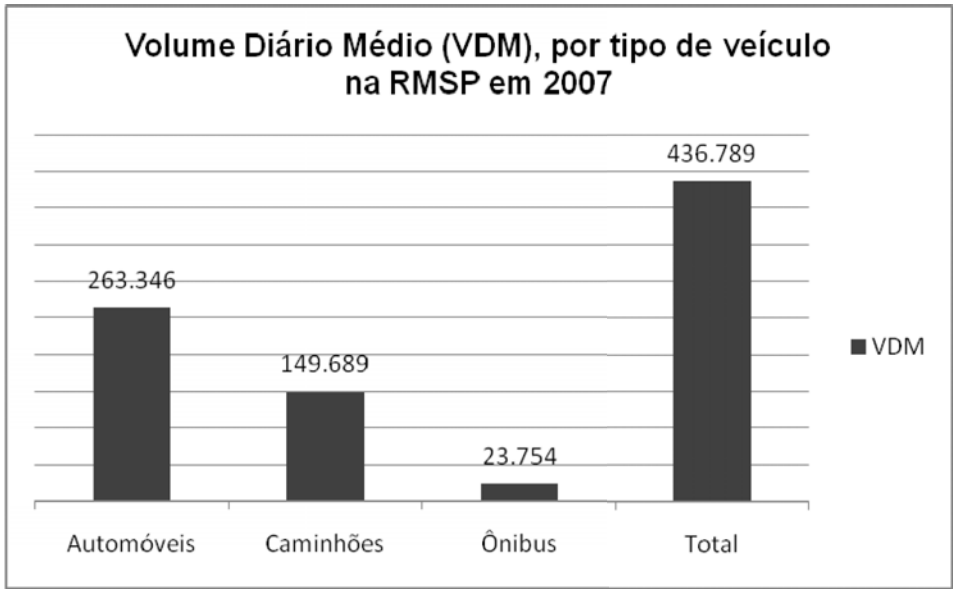


Gráfico 1.0 – Volume diário médio por tipo de veículo na RMSP em 2007.
Fonte: Pesquisa Origem-Destino do Metrô, 2007 (SÃO PAULO 2008)

O Gráfico 1.1: Índice de mobilidade total (viagens/habitantes) na RMSP entre 1977 e 2007 revela que a mobilidade (tanto para o transporte coletivo, quanto individual), quando comparada com o ano de 1977 só diminuiu. De 2,08 em 1977 para 2,06 em 1987, com queda em 1997, ou seja, 1,87 e com leve recuperação em 2007, atingindo 1,96.

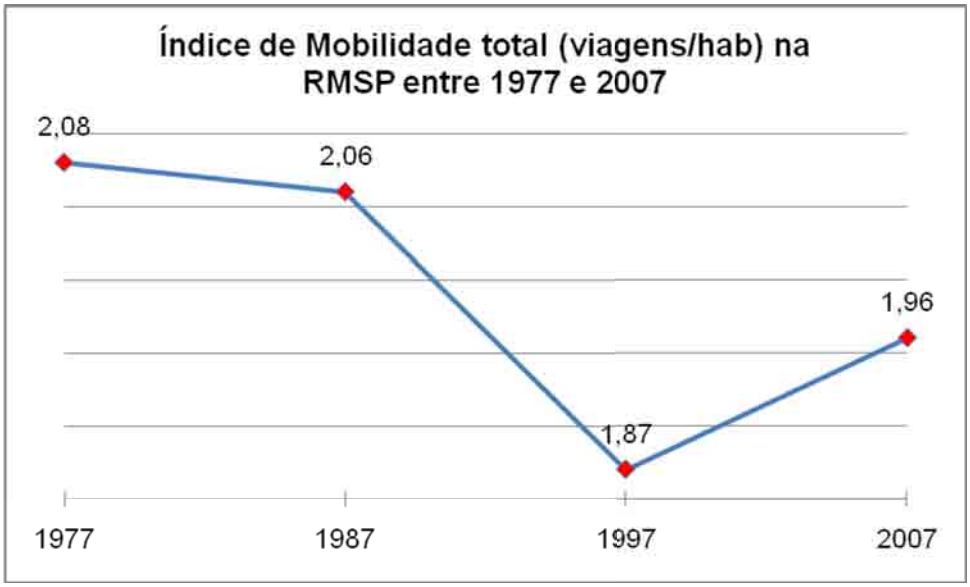


Gráfico 1.1 – Índice de mobilidade total na RMSP entre 1967 e 2007
Fonte: Pesquisa Origem-Destino do Metrô, 2007 (SÃO PAULO 2008)

Pela mobilidade, caracterizada por “conjunto de deslocamentos da população no território [...] e, pela acessibilidade como a possibilidade de realização desses deslocamentos” (GRONSTEIN et al., 2004: 28), percebemos estados, pode-se dizer de confinamento de alguns grupos sociais e de maior facilidade de circulação de outros no espaço urbano. A população metropolitana de baixa renda está sujeita a uma mobilidade limitada às áreas próximas de sua residência. Quando empregada, essa população possui baixa mobilidade na RMSP, pois está condicionada pela disposição, pelos trajetos e pelas altas tarifas dos transportes coletivos. O Metrô (SÃO PAULO, 2008: 19) revelou que ir e voltar do trabalho são as principais razões das viagens; envolvem cerca de 17 milhões (44,5%) dos 38,2 milhões de deslocamentos (motorizados ou não) por dia. Outro dado importante é que um terço (12,6 milhões) de todos os deslocamentos (38,2 milhões) é realizado a pé. Desse um terço realizado a pé tem-se como causa primeira as curtas distâncias entre a origem e o destino do transeunte, e como segunda causa as tarifas consideradas caras, o que indica que fazer o percurso a pé para muitas pessoas está relacionado a não conseguir arcar com os custos dos transportes.

A população de média e alta rendas que possui automóvel tem maior mobilidade por ter acesso aos investimentos em serviços urbanos, infraestruturas, localizações, transportes, entre outros, apesar de estar sujeita aos congestionamentos. Ou seja, não está condicionada aos transportes de massa, possui veículos particulares e pode circular no território independente dos limitados trajetos do transporte coletivo utilizado na RMSP, o ônibus. A mesma pesquisa revelou que, embora as viagens de ônibus, trem e metrô tenham aumentado em relação ao ano de 1997, as viagens diárias motorizadas pela RMSP são realizadas, em primeiro lugar por carros (10,4 milhões) e em segundo lugar por ônibus (9 milhões). O número do VDM dos ônibus na RMSP aumentou de forma significativa entre 1997 e 2007, de 8.986 para 23.754, porém, como em todas as décadas da Pesquisa Origem-Destino, tem representatividade menor se comparado ao número de automóveis, como

vimos na Tabela 01, o VDM dos ônibus foi só de 5,4% em 2007. A acessibilidade e a mobilidade da população da RMSP se realizam de forma muito desigual, é produto, reflexo e condição das desigualdades entre os grupos sociais, consequentemente, da apropriação, também desigual, do espaço urbano-metropolitano[31].

O RMC é um projeto de infraestrutura fundamental à produção das condições gerais de (re)produção da RMSP, em várias escalas e fluxos[32], o que nos leva a considerar a sua importância para a população.

Segundo Borges (2005: 15) e outros autores[33], de 1980 até meados da década de 2000, pouca coisa mudou na gestão do sistema metropolitano. "São anos de investimentos minguados em transporte coletivo, em favor de projetos rodoviários e de políticas de incentivo ao uso do carro, com o agravamento de que a frota de veículos apresenta um ritmo de crescimento cada vez maior". O **Gráfico 03** demonstra o crescimento da frota de automóveis na RMSP entre 1967 e 2007.

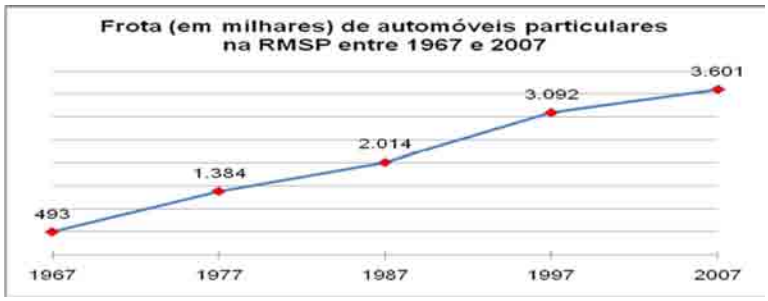


Gráfico 1.2 – Frota (em milhões) de automóveis particulares na RMSP entre 1967 e 2007. Fonte: Pesquisa Origem-Destino do Metrô, 2007 (SÃO PAULO 2008)

---

[31] Principalmente por que a opção do "onde" e do "como" morar é condicionada pelas condições materiais/ financeiras, muito mais do que pelo gosto ou desejo dos indivíduos.

[32] Segundo Milton Santos (2008: 49), o que tantas vezes se denomina espaço de fluxos não passaria de subsistema do espaço global, subsistema de objetos dotados de nível superior de tecnicidade e de ações marcadas por nível superior de intencionalidade e racionalidade. Estes (objetos e ações) seriam moldados pela informação mais do que nos outros subsistemas.

[33] Deák (1999), por exemplo, desenvolve contundente artigo sobre os entraves e travas no transporte coletivo desde a década de 1980 e propõe, para o século XXI, os elementos de uma política de transportes em vista da maior mobilidade da população. Vasconcellos (2001) apresenta metodologias e procedimentos pautados em visão não só técnica, mas sociológica do transporte e trânsito em países em desenvolvimento, destaca o caso de São Paulo em sua análise.

Uma conceituação também importante pra a nossa pesquisa é a de transporte. Segundo Vasconcellos (1999: 89) transporte "representa a necessidade de deslocamento de pessoas e mercadorias no espaço, entre uma origem e um destino, implicando na relação fundamental entre demanda e oferta e nas tecnologias disponíveis para o atendimento das necessidades". As vias para o escoamento do tráfego geral, as redes de ônibus ou sistemas de escoamento reservado a determinados modos de transporte, são produtos de um planejamento de transportes e cabe ao Poder Público o investimento, a construção e o gerenciamento dos serviços.

Se retomarmos à discussão sobre o Rodoanel e os dados da Pesquisa Origem-Destino do metrô observamos que o RMC privilegia o transporte individual, já que na via não é permitida a circulação de ônibus urbano ou vans e, consequentemente contribui para o agravamento da segregação em relação à mobilidade da maioria da população. Este trabalho caminha por tal via argumentativa.

Apesar dos discursos oficiais sobre o transporte estadual de cargas no Rodoanel, a via serve também como via de circulação de carros dentro da RMSP. No *site*[34] da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), agência reguladora de serviços públicos delegados de transporte do Estado de São Paulo, foi divulgado que circulam em média no Rodoanel Mário Covas 145 mil veículos por dia: 78% de carros de passeio, 21% de caminhões e 1% de ônibus (não coletivo). O que demonstra que a via tem sido utilizada majoritariamente por automóveis privados.

Entre 1997 e 2007, a Pesquisa Origem-Destino detectou um aumento do volume diário médio (VDM) do tráfego em sete das dez rodovias que servem a capital. Segundo Gonzales (2010: H5), somando todas as estradas, de 291 mil veículos, em 1997, para 397,5 mil, em 2007, existiu um crescimento de 36,6%. Especificamente temos o aumento nas rodovias Fernão Dias (126%), Dutra (119%), Anhanguera (92%), Bandeirantes (33%), Régis

[34] Disponível em: <www.artesp.gov.br>. Acesso em: 5 Abr. 2010.

Bittencourt (83%), Imigrantes (34%) e Raposo Tavares (33%). As rodovias Castelo Branco, Anchieta e Ayrton Senna tiveram redução no volume de veículos, de 4%, 8% e 36%, respectivamente.

Pela proporção do volume diário médio por tipo de veículo apresentado no Gráfico 01, por dedução, os automóveis representariam a maioria dos veículos nas rodovias e nas ruas da RMSP.

Contudo, há ainda outro fator a ser destacado: a implantação de pedágios na via que, nas políticas da gestão atual das administrações estadual e municipal de São Paulo é parte de um programa de concessões. A concessão é uma forma de privatização[35] que aplicada aos serviços públicos representa, de acordo com Mello (2001: 622):

> [...] instituto através do qual o Estado atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceita prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Poder Público, mas sob garantia contratual de um equilíbrio econômico-financeiro, remunerando-se pela própria exploração do serviço, em geral e basicamente mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço.

Nas rodovias de São Paulo isso significa, desde 1996, a transferência à iniciativa privada de aproximadamente 6.000 quilômetros de rodovias e estradas vicinais distribuídas entre 18 concessionárias, são elas: Via Rondon, Rota das Bandeiras, Rodovias do Tietê, RodoAnel, Ecopistas, Auto Raposo Tavares (Cart), Via Oeste, Via Norte, Triângulo do Sol S.A., TEBE, SPVias, Renovias, Intervias, Ecovias, Colinas, Centrovias, Autovias e AutoBan[36],

---

[35] Privatização que, segundo Di Pietro (1999: 15-16) Apud. Violin (2002) pode ocorrer das seguintes maneiras: desregulação, que significa diminuição da interveniência do Estado no domínio econômico; desmonopolização, quando o Estado quebra o monopólio de empresas públicas, sem a venda; privatização em sentido estrito, que é a alienação de empresas estatais, onde o Estado perde a titularidade; concessão de serviços públicos, quando o Estado só mantém a titularidade do serviço público; e terceirização em sentido estrito (contratação de terceiros) ou mesmo firmamento de acordos, como os convênios, consórcios administrativos, etc.

[36] Ver *Programa de Concessões*. Disponível em http://www.artesp.sp.gov.br/servicos/concessoes/servicos_del_concessoes_infogerais.asp>. Acesso em: Abr. 2010.

sendo 4 dessas pertencentes ao Grupo OHL[37]. Os períodos de concessão variam entre vinte e trinta anos.

No **Anexo B** se encontra um artigo publicado no *site* da Assembléia Legislativa do Estado onde são estimadas 117 praças de pedágios em 2010, a maioria com cobrança nos dois sentidos. A arrecadação, recorde em 2009 (4,55 bilhões) faz das rodovias de São Paulo as mais caras do país para circulação e reafirma o que para nós é crucial: faz o contribuinte pagar duas vezes (impostos e pedágios), encarece os preços dos produtos transportados, induz, pela propaganda de acessibilidade, ao uso do transporte individual e reproduz processos de segregação em relação a mobilidade, pois a maioria da população indispõe de automóvel e de posse do mesmo não necessariamente consegue arcar com todos os custos das tarifas cobradas[38]. Neste anexo também se encontra uma reportagem da *Revista Carta Capital* que revela que a cada um segundo, um motorista deixa 126 reais num posto de pedágio de São Paulo.

---

[37] A "*OHL Concesiones"* é uma empresa espanhola, uma das maiores investidoras no mercado internacional de infraestruturas, situando-se entre as dez primeiras empresas no ranking mundial de promotoras privadas de infraestruturas de transporte. Foi criada em novembro de 2000 para desenvolver todo tipo de infraestruturas em qualquer lugar do mundo, mediante o sistema de concessões. Para nós é exemplificação do estreito vínculo e dependência dos ditames da globalização. Os investimentos em infraestrutura de circulação, como o RMC, tem se expandido de forma significativa nos últimos anos. Espalhadas por todo o país, segundo Stefano (2010: 22 e 23), no país há 731 obras de vulto iniciadas que somam 149 bilhões de reais. Sozinho, o setor público responde por apenas 8% desse total. Os 92% restantes dividem-se em obras tocadas exclusivamente por empresas privadas ou na forma de concessões e parcerias com o setor público. "Sendo, as concessões o montante maior dessa proporção de investimentos. A repórter da Revista Exame (2010: 24 e 27), revista esta considerada referência para os grandes empresários no Brasil, informa que "Segundo a agência de classificação de risco Standard & Poor's o Brasil é o décimo no ranking de investimentos totais, aí computadas não apenas as obras de infraestrutura mas também a área industrial e a construção civil", exalta que "um estudo do Bando mundial em 155 países, com mais de 1000 operadores logísticos internacionais, mostrou que a infraestrutura brasileira passou do 61° lugar para o 41° de 2007 a 2009, um dos maiores avanços registrados no ranking".

[38] De acordo com o Deputado Estadual Marcos Martins a Revista Carta Capital (edição 562 - 9/9/2009), intitulou "Negócio da China" as concessões no Estado de São Paulo. A cada segundo, os motoristas deixariam R$ 126,00 nos postos de pedágio existentes no território do estado. Completa, em tom de denúncia que "enquanto um motorista paga R$ 17,60 por viagem de 1.124 Km, ida e volta entre São Paulo e Belo Horizonte pela rodovia federal Fernão Dias, num percurso menor até São José do Rio Preto por rodovia estadual, a 440 km de distância da capital paulista, desembolsa R$ 118,00 nos dois sentidos". MARTINS. M. "Pedagiômetro" para medir "Negócio da China", 10/09/2009. Disponível em: <http://www.marcosmartinspt.com.br>. Acesso em: 11 Fev. 2010.

De maneira imediata, no Rodoanel Mario Covas esse processo significa concessão à empresa RodoAnel e o pedágio de R$1,30 ou R$2,80 se a entrada for via Rodovia Castelo Branco. Além disso, o RMC fere a Lei Estadual 2.481/53 que proíbe a cobrança de pedágio num raio de 35 km da Praça da Sé. Na prática, entre a população que possui automóvel também contribui para segregação em relação à mobilidade: há o encarecimento, cada vez maior, da circulação no território da metrópole.

Neste trabalho consideramos o RMC como um componente das estruturas técnicas responsáveis pela execução de determinada função, ou seja, a circulação. De acordo com Santos (2008d: 69) a *função* "é a atividade elementar de que a *forma* se reveste", junto a *estrutura* e o *processo*, possibilita a compreensão da dinâmica territorial num determinado período histórico.

Enriquecida com as contribuições do geógrafo Milton Santos (2008d: 69), interpretamos a infraestrutura RMC como *forma*, pois ela "é o aspecto visível de uma coisa, um arranjo ordenado de objeto"; tem como *função* "uma atividade esperada da forma", possibilitar a circulação perimetral na RMSP pela conexão entre as principais rodovias; é parte de uma *estrutura* "de inter-relação de todas as partes de um todo, o modo de organização ou construção", esta pautada numa ordem distante e dialeticamente numa ordem próxima, na viabilização da reprodução do sistema capitalista no chamado Terceiro Mundo, nas cidades globais. E implica também num *processo* que é "definido como uma ação contínua desenvolvendo-se em direção a um resultado", conceitos de tempo (continuidade e mudança), ou seja, do modo de produção, das dinâmicas e conflitos sociais inerentes às contradições que o sistema capitalista, em tempos de globalização desenfreada, gera. O Rodoanel Mário Covas é projetado para ser materialidade, através da circulação em sua infraestrutura, da articulação geográfica das atividades econômicas territorialmente divididas.

No documento EIA/RIMA (SÃO PAULO, 2004: 08) o Poder Público publiciza o que está por vir:

> uma profunda modificação na plataforma Logística Metropolitana, de sua configuração histórica radial para uma configuração planejada anelar, induz uma mudança no padrão de mobilidade da carga na região metropolitana e reforça a tendência à descentralização espacial da atividade industrial, já em curso, impulsionada pelos grandes movimentos da economia nacional e mundial.

Frente à farta propaganda veiculada pelo Governo, no período de lançamento e início das obras de construção do RMC, que o divulgava como uma forma de aliviar o tráfego "caótico" da cidade (por exemplo, em *outdoors* espalhados pela RMSP: "Rodoanel. Para tirar você do sufoco. Menos congestionamento, menos poluição"), terminamos ironicamente com uma sugestão do engenheiro Scaringella (2001: 57) que, diante da escassez crescente de espaço para circulação, ou seja, trânsito congestionado, escreve que:

> A partir da informação obtida para enfrentar um deslocamento com o trânsito muito lento, deve-se, quando possível: a) Alterar o horário, o percurso, o modo de transporte e/ ou o destino da viagem; b) Não executar a viagem. c) Enfrentar com consciência a dificuldade e ir em frente. De toda forma é melhor se ter várias opções do que apenas uma.

2. SEGREGAÇÃO, PERIFERIA E RODOANEL MÁRIO COVAS

Por representar a interligação das principais rodovias da RMSP e, por conseqüência, a maior conexão dos territórios municipais que a forma, potencializa-se a obra RMC de significativa influência na reorganização dos usos do solo, principalmente da periferia da região metropolitana, onde o traçado passa e passará. No trecho oeste, os municípios[39] diretamente atingidos pelo corte sofreram impactos de diversas ordens, como logísticos, ambientais, de circulação intra-urbana, entre outros, normalmente resumidos como impactos físicos, bióticos e antrópicos em seus EIA/RIMAs.

Quando no lançamento do Rodoanel Mário Covas, o discurso do Governo do Estado de São Paulo afirmava que a obra inibiria a expansão da periferia, o que protegeria o meio ambiente remanescente e, assim, manteria certa qualidade ambiental para o todo metropolitano. A implantação do Rodoanel, na medida em que proíbe a ocupação ao longo das pistas de rolamento, inibiria a instalação de moradias precárias e possibilitaria a criação de parques e faixas de proteção às várzeas.

No período de divulgação, construção e inauguração do trecho oeste do RMC pouco se especificou sobre uma análise local das influências da obra como indutora da expansão da periferia. Na mídia era divulgado o discurso da inibição da expansão periférica. Por outro lado, no EIA/RIMA havia também o discurso sobre a interligação e fortalecimento funcional entre as regiões periféricas da RMSP em que se previa, com a obra, aceleração dos processos de conurbação em torno dos eixos radiais a serem interligados, assim como indução à ocupação em áreas não urbanizadas fora dos eixos radiais (SÃO PAULO, 1997: 116).

[39] São eles: Barueri, Cotia, Embu, Osasco, São Paulo e Taboão da Serra.

Devido à forma genérica de tratamento do assunto, o que se observou no trecho oeste foi que o Rodoanel influenciou na expansão e metamorfose da periferia.

Os pronunciamentos publicados pela Dersa sobre o RMC praticamente nada mencionavam sobre a obra ser ou não um fator indutivo da expansão da periferia da RMSP, quando sim, negavam essa possibilidade afirmando que a via expressa teria função de barreira da expansão da periferia. Em janeiro de 2007 ao consultarmos o *site* da Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo havia uma nota com referência a Avaliação Ambiental Estratégica do Rodoanel que informava que no anel peri-urbano[40] da Grande São Paulo haveria sim indução à ocupação dada por influências da obra e que seria, segundo a Dersa, de 0,1%[41].

> Até 2020, o anel peri-urbano deverá ganhar mais 2,3 milhões de habitantes – 31% a mais do que a população de 7,5 milhões de habitantes em 2000. Já na Região Metropolitana espera-se um crescimento populacional de 24% no mesmo período – ou 4,5 milhões de pessoas – sobre uma população de 17,9 milhões de habitantes em 2000. No mesmo período, o Rodoanel ocasionará uma indução à ocupação acumulada inferior a 0,1%. O Rodoanel age no sentido de substituir as ocupações de baixa qualidade ambiental (especialmente ocupações irregulares de terrenos) por outras de melhor qualidade (empreendimentos formais, condomínios, etc). Isso porque onde existe acesso ao Rodoanel há expressiva valorização da terra, substituindo a ocupação de baixa qualidade ambiental por empreendimentos legais, sujeitos a licenciamento ambiental.

Com o passar dos anos o discurso oficial do Governo do Estado de São Paulo em relação à obra teve que modificar-se defronte às dinâmicas de expansão da periferia da RMSP. Como dado porcentual não se sabe a potencialidade concreta de expansão da periferia da RMSP dentro e fora dos limites do RMC, porém ao desenvolvermos (no decorrer desse capítulo) facetas do conceito de segregação espacial e de periferia, tomaremos como exemplo imagens de satélite do bairro Jd. Santa Maria (nosso bairro de

---

[40] Porção do espaço circundante a mancha urbana. Langenbuch (2001: 89)

[41] Disponível em: <http://www.transportes.sp.gov.br/v20/rodoanel_aae_inducao.asp>. Acesso: em 14 Jan. 2007

pesquisa), localizado no município de Osasco e que faz limite com o trecho oeste do Rodoanel. Este capítulo se faz necessário para a contextualização de processos redinamizadores de uma periferia metropolitana em metamorfose e que ultrapassa o trecho oeste do Rodoanel Mário Covas.

2.1 Segregação e Periferia

Caldeira (2000: 211) contextualiza-nos sobre os padrões de segregação sócio-espaciais no município de São Paulo ao longo do século XX. Esses padrões podem, de modo geral, serem considerados também para a Região Metropolitana de São Paulo. Segundo a autora,

> Ao longo do século XX, a segregação social teve pelo menos três formas diferentes de expressão no espaço urbano de São Paulo. A primeira estendeu-se do final do século XIX até os anos 1940 e produziu uma cidade concentrada em que os diferentes grupos sociais se comprimiam numa área urbana pequena e estavam segregados por tipos de moradia. A segunda forma, a centro-periferia, dominou o desenvolvimento da cidade dos anos 40 até os anos 80. Nela, diferentes grupos sociais estão separados por grandes distâncias: as classes média e alta concentram-se nos bairros centrais com boa infraestrutura, e os pobres vivem nas precárias e distantes periferias. [...] A terceira, pós anos 80, "são espaços nos quais os diferentes grupos sociais estão muitas vezes próximos, mas estão separados por muros e tecnologias de segurança, e tendem a não circular ou interagir em áreas comuns.

A esse último padrão de segregação espacial a autora chama "enclaves fortificados". Em relação às residências, os enclaves fortificados são representados por condomínios fechados, que são territórios segregados, administrados e planejados para habitação de determinados grupos com determinados patamares de renda.

Como paisagem cada vez mais presente e espalhada pela região metropolitana, os condomínios fechados, de diversos tamanhos e modelos passaram, principalmente a partir da década de 1990, a compor a periferia da RMSP[42]. A associação direta da localização com a acessibilidade viária é um dos fatores chaves para seus "sucessos". Em alguns casos, lado a lado, os condomínios fechados dividem o território com autoconstruções e favelas e demarcam, com um muro entre eles, as exacerbadas desigualdades de renda entre as frações de classes sociais que habitam a metrópole.

A segregação se dá, fundamentalmente, por diferenciações sócio-econômicas materializadas no espaço e nas relações que ocorrem na apropriação do espaço. Pensemos sobre a contribuição de Corrêa (1993: 65), que sintetiza o "significado" da segregação residencial citando David Harvey:

> [...] -a diferenciação residencial deve ser interpretada em termos de reprodução das classes sociais da sociedade capitalista;
> -as áreas residenciais fornecem meios distintos para a interação social, a partir da qual os indivíduos derivam seus valores, expectativas, hábitos de consumo, capacidade de se fazer valer (market capacity) e estado de consciência;
> -diferenciação residencial significa acesso diferenciado a recursos necessários para adquirir oportunidades de ascensão social. (…) A diferenciação social produz comunidades distintas com valores próprios do grupo, valores estes profundamente ligados ao código moral, linguístico, cognitivo, e que fazem parte do equipamento conceitual com o qual o indivíduo "enfrenta" o mundo. A estabilidade de um bairro e dos seus sistemas de valores leva à reprodução e permanência de grupos sociais dentro de estruturas residenciais.
> -segregação significa diferencial de renda real -proximidades às facilidades de vida urbana, como água, esgoto, áreas verdes, melhores serviços educacionais etc., e ausência de proximidade aos custos da cidade, como crime, serviços educacionais inferiores, ausência de infraestrutura etc. Se já há diferença de renda monetária, a localização residencial pode implicar diferença ainda maior no que diz respeito à

[42] Em relação aos condomínios horizontais BELLAN et al (2009:87) publica que, segundo os dados da Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio (Embraesp) em 1992 os condomínios horizontais representavam apenas 2% do total de lançamentos residenciais na RMSP. Em 1999, sete anos depois, essa porcentagem alcançou 14% do total, atingindo um quarto dos lançamentos residenciais em 2001 e alcançando 35% em 2004. Embora a maioria desses lançamentos seja feita no município de São Paulo, destacam-se os municípios de Cotia, Barueri, Poá, São Bernardo do Campo, São Caetano, Vargem Grande Paulista ,Guarulhos e Mairiporã. Vale lembrar que o cálculo não inclui os condomínios verticais, o que aumentaria ainda mais a representatividade dos condomínios fechados dentre os lançamentos residenciais.

renda real.

Portanto, quando pensamos a segregação residencial, pensamos em uma divisão social do espaço urbano que, como antes mencionado, é condição, meio, fragmentação, articulação e reflexo das relações desiguais da sociedade.

Pelo ponto de vista da localização a periferia da RMSP sempre teve o estigma de ser o território distante do centro e habitado pelas classes populares, porém, após a década de 1970, passou a ganhar outras referências, tendo também em seu território a presença de condomínios fechados que, em muito, carregam certa ideologia de vida suburbana e que propõe nova configuração para seu entendimento. Como possibilidade de caminho pra análise da periferia atual (início do século XXI) retomamos, de forma breve, as contribuições de autores como Martins (2001) e Langenbuch (2001) que fazem a distinção entre o conteúdo de periferia e o de subúrbio.

A periferia, segundo Martins (2001: 78) refere-se ao "amontoado de habitações mal construídas, precárias, provisórias, inacabadas, sem infraestrutura que começaram a disseminar-se no entorno da cidade a partir dos anos sessenta (...)". É "produto da especulação imobiliária, ruas estreitas, calçadas estreitas, falta de praças, terrenos pequenos, sujeira e fedor." É o espaço do confinamento nos estreitos limites da falta de alternativas de vida, representa o que há de pior e mais atrasado na política brasileira e seus problemas em relação ao desenvolvimento econômico.

Para Martins (2001) a periferia ficaria relegada ao cotidiano, em que seus habitantes (trabalhadores) seriam, muitas vezes, limitados à reprodução precária, a viverem todos os dias repetidos de um cotidiano que, além da exploração da mais-valia de seus trabalhos, se resume à uma sobrevida entre habitação, transporte coletivo, trabalho, transporte coletivo, habitação; esta seria a base do circuito diário de toda uma vida, ou melhor, da maioria das vidas, da maioria da população.

Para a geógrafa Damiani (1999: 169) “O cotidiano é o lugar do programado, das atividades fixadas, dos tempos administrados, sob o peso do que vem do mundo (...)”, já a vida cotidiana é “o lugar do simples e do sórdido, é, simultaneamente, o lugar e o tempo em que o humano se realiza”.

Para Langenbuch (2001: 89), no Brasil o termo periferia é utilizado com forte conotação social, reporta-se a:

> [...] quase sempre a porções de qualquer aglomeração urbana, não necessariamente grande, localizadas via de regra em porção próxima aos limites externos da área edificada, onde predomina a ocupação residencial pelas camadas mais pobres da população, estabelecida ali de modo bastante precário.

Já o conceito de subúrbio se refere à lotes grandes, casas com quintal, remanescente rural, espaço de ascensão social, onde o modo de vida humanizado e comunitário aconteceria. Para Martins (2001: 75 e 76), “a noção de subúrbio foi utilizada em relação ao entorno da cidade de São Paulo durante dois séculos” o XVIII e o XIX. “Até o início do século XX, o subúrbio era constituído de toda região agrícola tributária da cidade de São Paulo”. Do século XIX aos anos 1960 o subúrbio também foi referido às localizações no entorno das estações das ferrovias[43] tributárias da cidade de São Paulo. Territorialmente separados da cidade com sua centralidade, os moradores dos subúrbios compunham-se inicialmente de caipiras (bastardos, filhos da mestiçagem de índias e brancos), escravos e índios administrados e depois, com a República, por seus descendentes somados aos migrantes (inclusive, paulistanos) que de certa maneira carregavam forte identidade com o mundo rural e seus modos de vida. Martins (2001: 82) destaca que:

> O subúrbio é o lugar em que a vida desmente a interpretação formal, a história oficial ou oficiosa, que ignora o vivido, o drama que cerca o trabalho, seus ganhos e suas incertezas. É o lugar em que as ideologias são questionadas e desafiadas, na prática. É o lugar em que o projeto, o possível, só tem sentido como possibilidade permanente de revolução – a revolução da vida cotidiana.

---

[43] Como por exemplo o ABC e Osasco.

Langenbuch (2001: 86 e 88) acrescenta-nos que “subúrbio refere-se à parte da cidade localizada em contato com o campo, em que a implantação urbana ainda é incipiente, ou seja, não integra a urbe de modo cabal”. Com o passar do tempo e o crescimento das aglomerações metropolitanas, os subúrbios foram “engolfados pela massa edificada compacta e contínua da cidade, pouco ou nada se diferenciando dos bairros urbanos, permanecendo como “subúrbio” no imaginário popular (...)”.

Neste início de século XXI, momento de intensificação da ploriferação de condomínios fechados na periferia da RMSP, enxergamos um novo momento nesse processo, uma faceta da crise da reprodução das classes sociais na metrópole. As classes médias e altas (também sujeitas à um cotidiano administrado, programado e reduzido à momentos amalgamados à reprodução do capitalismo[44]), procuram “alternativas” para se reproduzir e para “resolver” os “problemas” da sociedade. A auto-segregação em enclaves fortificados aparece ideologicamente como uma alternativa, assim como a tentativa da criação de uma vida cotidiana que, em muito, ao menos nos anúncios imobiliários, lembra uma vida de subúrbio (descolada da identidade do que foi o subúrbio paulista).

2.1.1 Auto-segregação

Os *slogans* dos quais são divulgados os condomínios fechados sempre figuram como “sonho” de moradia de “muitas pessoas”. O mercado publicitário destaca pontos como: ser predominantemente ou estritamente residencial, abrigar famílias das classes média alta e alta, ter no entorno abundante oferta

[44] Com o tempo contado, por exemplo, entre a residência, o automóvel, o curso de idiomas, o trabalho, a escola, o salão de beleza, a academia, entre outros, e por fim, o automóvel e a residência.

de comércio e prestação de serviços, permitir fácil acesso aos principais eixos viários, abrigar instituições como escolas, faculdades, igrejas, hospitais, parques, clubes, *shopping centers*, restaurantes, conjunto de escritórios, entre outros. Quando os enclaves fortificados estão afastados da RMSP os *slogans* evidenciam a "vida fora da cidade" e a "natureza" como primordiais para uma qualidade de vida "superior" em que o "humano", o "comunitário", a autogestão é que se constituem como valores. A violência é usada como um dos principais argumentos para atrair os grupos dominantes a uma vida "mais segura" e distante dos problemas alheios da metrópole. Implicitamente e, às vezes, explicitamente afirmam a ideologia de que se afastar, se segregar é a "solução". Para Seabra (2004: 295) "Na verdade aquilo que atrai é a vontade da separação e a certeza de encontrar no vizinho (na representação do vizinho) um padrão social aceitável segundo certo ponto de vista." Na periferia ou não, o movimento não é o de diminuição das desigualdades entre os grupos e suas apropriações do território e sim de continuar com as segregações entre eles.

Adiante, na **Imagem 1**: "Auto segregação residencial", temos a representação de dois condomínios fechados no município de Cotia, apenas 2 km de nossa área de pesquisa, o Jd. Santa Maria em Osasco. Ocupação ordenada, casas grandes e de alto padrão (planejadas por engenheiros, arquitetos, entre outros profissionais), piscinas, automóveis não populares, casas com garagens para dois ou três veículos, poucas pessoas na rua, acessos controlados, arborização, entre outras características formam a paisagem básica das residências em que vive a população auto-segregada.

Imagem 2.0 - Auto-segregação residencial.
Fonte da Imagem: *Software Google Earth* Dez 2008.

Essa infraestrutura residencial e novo "estilo de vida" apresenta-se descolada do que se constituiu com o subúrbio brasileiro. FREITAS (2008: 65), ao estudar condomínios e loteamentos fechados em Campinas (SP) acrescenta que são reforços e tentativa de reprodução dos subúrbios londrinos e americanos[45], e seguem basicamente três novas tipologias (embora, no Brasil apareçam de forma mesclada): *Lifestyle Communities, Prestige Communities e Security Zones*. A autora menciona os americanos Blakely & Snyder (1997) que esclarecem:

> *Lifestyle communities* atraem aqueles que querem se separar, privati-

[45] Ao contrário do Brasil os subúrbios londrinos e americanos foram historicamente habitados pelas elites.

> zar serviços e lazer; eles também buscam um ambiente homogêneo socialmente. As *prestiges communities* atraem quem procura uma vizinhança estabelecida de pessoas similares onde valores da propriedade serão protegidos; a preocupação com a privatização dos serviços é secundária. As *securities zones* se preocupam em fortalecer e proteger o senso de comunidade, e seu principal objetivo é excluir pessoas que possam comprometer sua segurança e sua qualidade de vida. (Blakely & Snyder, 1997: 45).

Comumente, próximo aos condomínios fechados existem estruturas de serviços e comércio para servi-los, quando não, a acessibilidade das rodovias e das vias afluentes dão a mobilidade necessária aos *shopping centers*, a parques públicos e hipermercados. Em alguns ambientes (públicos) há a possibilidade de acesso e fluxo de toda população, contudo acontecem processos de segregação no plano do simbólico, do não reconhecimento e pertencimento de alguns grupos àqueles espaços. Os ambientes existem, mas certas frações de classes sociais não se apropriam deles.

A segregação também pode ocorrer de forma ilegal quando, por exemplo, são fechados logradouros públicos pelos proprietários dos loteamentos, assim como acessos às praças públicas, o que impossibilita a entrada das classes populares à espaços que, por direito, deveriam ser apropriados por toda a sociedade. Segundo Freitas (2008) essa ação demarca a principal diferença entre condomínios e loteamentos fechados, no primeiro há, num terreno privado, a construção (legal) de praças e ruas privadas, que dão acesso a logradouros públicos; no segundo, ocorre o fechamento de logradouros e praças públicas que antes davam acesso aos terrenos privados. No discurso dos moradores ou dos empreendedores normalmente aparece o argumento sobre a ineficácia estatal para manutenção desses espaços de uso comum e a (des) valorização de seus imóveis.

Somente um estudo caso a caso para sabermos se trata-se de condomínio fechado ou loteamento fechado. Mais comum é o segundo caso, porém a literatura tem denominado ambos de condomínios fechados,

principalmente por que tanto um quanto o outro consta na paisagem como "enclave fortificado".

No espaço urbano da RMSP os processos de segregação, inclusive por conta dos efeitos da reestruturação urbano-industrial, estão em acelerado dinamismo. No nosso trecho de pesquisa, ou seja, a região entre as Rodovias Raposo Tavares e Castello Branco, parte do trecho oeste do Rodoanel Mário Covas, os assentamentos dos condomínios fechados não fogem da "regra", reforçam ainda mais a condição de reprodução das classes abastadas pautadas diretamente no uso do automóvel, sem o qual suas atividades não teriam a otimização assegurada. Vejamos alguns exemplos (de longos) anúncios imobiliários.

> I. Morar Bem. Oferta atrás de oferta!
> O nevoeiro da estagnação foi-se dissipando desde que a construção das marginais da Castello e, mais recentemente, a implantação do Rodoanel, livraram a região dos congestionamentos quase insuportáveis. De algum tempo para cá, o que se percebe é o lançamento sem-fim de casas prontas, apartamentos, terrenos em novos condomínios, prédios comerciais e loteamentos industriais.
> Quem atesta o aquecimento imobiliário é Luiz Paulo Pompéia, diretor da Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio (Embraesp), que desde 1993 elabora o ranking dos empreendimentos da Região Metropolitana de São Paulo e presta consultoria sobre avaliação de imóveis residenciais e industriais. "Se houve retração de preços até meados da década de 90, o quadro mudou de 1995 a 2000", comenta ele. "Com as marginais e o Rodoanel, os preços de terrenos comerciais triplicaram, principalmente aqueles próximos às alamedas Rio Negro, Araguaia, Mamoré e avenida Alphaville".
> Para verificar se é vantagem optar por uma aquisição no bairro, basta comparar as dimensões dos imóveis prontos oferecidos. Os daqui são maiores que os de São Paulo. Não seria possível adquirir um imóvel ao custo de Alphaville, numa região nobre da capital, habitada por moradores do mesmo nível econômico e com as vantagens adicionais de qualidade de vida que a região apresenta, como áreas de lazer e segurança. (...) E mais: a expansão do Rodoanel fará com que nos próximos dez anos sejam criadas múltiplas soluções para as pessoas que habitam a 20 ou 30 km de distância umas das outras. Já hoje podemos observar a possibilidade de residir na Granja Viana e trabalhar ou usar serviços em Alphaville com tranqüilidade de acesso. Há muito potencial para investidores, e eles não se concentram apenas em imóveis comerciais e de serviços[46].

[46] ALPHANEWS, Jornal eletrônico. **Morar Bem. Oferta atrás de oferta!** Edição 124-7/2003. Disponível em: <http://www.alphanews.com.br/materiais.asp?id=>. Acesso em: 06 Mai. 2006.

> II. Condomínio: São Paulo II
> Um dos maiores empreendimentos de sucesso imobiliário na região da Granja Viana. Totalmente arborizado e integrado à natureza. Reservado para quem busca conforto e acima de tudo segurança.
> Localização: a 30 minutos de São Paulo, com acesso através da Rodovia Raposo Tavares e do Rodoanel, a 2 Km da estrada em rua asfaltada, iluminada e com segurança 24 horas.
> Segurança: portaria única com profissionais treinados e capacitados, câmeras de vigilância, controle rígido de acesso dos visitantes, serviço interno de vigilância motorizado 24 horas. Tudo isso para garantir uma maior segurança aos moradores.
> Infraestrutura: comércio diversificado: supermercado, padaria, açougue, salão de beleza, farmácia, academias, restaurantes, bancos, postos de gasolina, excelentes colégios.
> Lazer: playground, quadras esportivas, quiosque, pista de skate, de cooper, lagos etc.[47]
>
> III. Condomínios- Primeira Mão
> Compreendendo os municípios de Cotia, Carapicuíba, Jandira e Barueri e com mais de 100 condomínios entre os km 22 e 30 da Raposo Tavares além do "miolo da Granja", ou seja, as casas do bairro original que estão fora dos condomínios, a região tem características e preços bem distintos para cada "km" da Rodovia.
> Para Luis Carlos Batista, da Opção da Granja Imóveis, nos últimos três anos, a região teve uma valorização que superou os 100%: "há três anos, comprava-se, no condomínio Pallos Verdes, um terreno de mil m² por R$ 90 mil; hoje não se encontra por menos de R$ 250 mil! É uma região que vem se valorizando e teve no Rodoanel uma valorização maior (...)".[48].

Os grifos nos três anúncios são nossos, destacam aspectos como: segregação, segurança-vigilância, lazer, metragens, preços, natureza, localizações, acessos, tempos de percurso cidade de São Paulo ao condomínio, infraestruturas, *status*, entre outros. Tais aspectos estão presentes na maioria dos anúncios dos "enclaves fortificados", todos com objetivo de seduzir, com repertórios de valores, de imagens, de fantasia que

---

[47] ELLITE IMÓVEIS, Imobiliária. *Condomínio São Paulo II.* Disponível em <http://www.elliteimoveis.com.br/condominios.htm>. Acesso em: 14 Jan. 2006.

[48] PRIMEIRA MÃO, Jornal Eletrônico. *Condomínios–Primeira Mão*. Disponível em http://www.primeiramao.com.br/editorial/bancodeimoveis/editorial_servico43.asp> Acesso em: 14 Jan. 2006.

confluem aos desejos de “estilos de vida” e de “novos conceitos de moradias” das elites[49].

As vias de fluxos rápidos, como o Rodoanel e as rodovias Castelo Branco e Raposo Tavares, também ganham destaque nos discursos, pois a acessibilidade possibilitada por suas conexões à outras rodovias e vias locais no espaço urbano são consideradas fundamentais na cidade corporativa de São Paulo. A mobilidade, nessa relação é praticamente dependente do automóvel. De acordo com o geógrafo Oliva (2004: 237):

> [...] o automóvel particular em São Paulo está muito mais intimamente associado aos mecanismos e as necessidade de segregação do que possivelmente ás necessidades de locomoção, daí sua naturalização. Complementa o viver e o ser numa “cidade segregada”, não existindo apenas como uma externalidade técnica que nos dá mobilidade. Os automóveis são uma extensão indissociável da rede geográfica de condomínios fechados, o verdadeiro espaço das classes médias e altas, onde de fato elas desenvolvem suas experiências de vida.

A atuação do mercado imobiliário segue a atuação do conjunto dos proprietários dos meios de produção. A implantação de rodovias e vias de fácil acessibilidade encadeia processos de especulação e valorização do preço do solo urbano, possibilitando lucros cada vez mais altos aos promotores imobiliários. Por conseguinte, esses processos (re)dinamizam os processos de segregação imposta, já que as melhores localizações são destinadas à implantação de empreendimentos de alta lucratividade, onde as classes populares não conseguem cobrir financeiramente as demandas de despesas geradas por essa dinâmica.

---

[49] É interessante observar também os nomes dos condomínios espalhados pela RMSP, em nossa área de pesquisa e nos exemplos citados, estão, por exemplo *Alphaville*, que é alusão ao filme do diretor Jean-Luc Godard chamado “*Alphaville*” (1964) sobre uma cidade imaginária num futuro dominado pela tecnologia[49], o segundo, São Paulo II, almeja *status* de nova São Paulo, tão melhor quanto a própria cidade de São Paulo, e o terceiro, *Pallos* Verde, é o próprio ideal de natureza, a área verde, o palácio verde. No mesmo “site” do segundo anúncio, que tem o nome de Imobiliária Ellite Imóveis encontramos, por exemplo, o anúncio do condomínio Nova Higienópolis, total alusão ao bairro de Higienópolis na região central do município de São Paulo. Ostentado pelo título de nobre e tradicional, Higienópolis significa cidade da higiene e abriga o “núcleo nobre” da cidade.

2.1.2 Segregação residencial imposta

Na Grande São Paulo, o subúrbio dos anos 1950 deu vez ao que chamamos de periferia, nos anos posteriores. Relembramos também que a periferia, marcada pelo crescimento desenfreado de produções domésticas de habitação (as chamadas autoconstruções), nas décadas de 60 e 70, recebeu projetos de moradias populares do Estado[50], numa tentativa de ordenação territorial[51]. Os empreendimentos habitacionais para a população menos favorecida foram uma forma da presença do Estado em espaços considerados quase que intocados pelas políticas públicas. Milton Santos (1990: 43), por exemplo, acrescenta-nos que em meados da década de 70:

> Mais de 70% das casas construídas na metrópole paulista são produtos de autoconstrução. Esse processo de construção é mais frequente no anel externo da Região Metropolitana, atingindo 90% e mais nos municípios de Embu, Franco da Rocha e Jandira e, se aproximando desse índice, em Itapevi e Francisco Morato (*Revista Construção São Paulo*, n1494, 27.09.1976).

---

[50] As ações e omissões do Estado quanto aos processos de produção das periferias e dos centros são cruciais para entendermos a metrópole de hoje, porém não nos é suficiente, pois nos é claro que o Estado é apenas um dos agentes da produção do espaço urbano, exerce como principal papel o de árbitro dos conflitos e contradições surgidos entre os diferentes agentes na produção do espaço urbano. A representatividade de diversos grupos sociais na metrópole e suas capacidades de influência nas ações do Estado são diferenciadas. É sabido que os grupos abastados tem maior poder de persuasão, por serem ou estarem diretamente relacionados aos donos dos meios de produção, aos promotores fundiários e aos promotores imobiliários, por ser o grupo formado para exercer, em suas maiorias, os postos de comando da sociedade, públicos e privados. As influências das classes dominantes nas esferas de poder, inclusive do Estado, reforçam e reproduzem a lógica de interesses da classe dominante. Os investimentos, através de políticas públicas, na periferia são limítrofes a reprodução da força de trabalho e suas condições mínimas de sobrevivência, basta observarmos a distribuição desigual de infraestrutura e serviços no território da metrópole. Os territórios da elite são privilegiados de investimentos e sistemas de infraestrutura, refletem o domínio da organização e reprodução de espaços aos quais têm controle, isso inclui sobre suas próprias apropriações e as não apropriações dos outros grupos. Não queremos dizer que as camadas populares são passivas ao Estado e suas ações, pois os investimentos estatais em “seus territórios” são frutos das mobilizações e movimentos dispersos que os legitimam. Mas é necessário afirmar que há uma seletividade hierárquica das políticas a serem realizadas. Por todo o território as ações do Estado ocorrem, porém não significam necessariamente a reversão de realidades tão díspares e que reproduzem processos de segregação espacial.

[51] Vide políticas habitacionais como o Banco Nacional de Habitação (BNH) a partir da década de 1960.

Tanto no município de São Paulo quanto nos demais municípios da RMSP ocorreu o padrão periférico de expansão urbana. A população da periferia, caracterizada por uma população de baixa renda, em que as formas precárias de sobreviver constituíam o cotidiano, sofreu e sofre o drama do que entendemos por segregação residencial imposta. Tal processo é, pode-se dizer, "de menos escolhas" das classes populares aos processos de apropriação do território urbano, dado pelo valor diferencial do preço da terra urbana, que para a maioria dos trabalhadores é "alto demais". Tal ponto de vista é fundamentado pela vivência de mais de duas décadas em bairros[52] onde, de maneira literal e não formal, "as classes pobres vão morar onde dá!" Onde dá para comprar (propriedade privada), onde dá para alugar e onde dá para ocupar (de maneira ilegal) de acordo com as baixas rendas. Estão inseridos marginalmente na dinâmica do sistema capitalista numa luta imediata, numa luta "corpo-a-corpo" para suprir as necessidades básicas, como alimentação, vestimenta, habitação, saúde, educação, entre outras. Elas vivem, ou melhor, se reproduzem "como dá".

A inserção dessa população no mercado de trabalho, os salários baixos, as propriedades (quando possíveis, pois muitas foram frutos de ocupações) são, em suma, sem muita infraestrutura, de menor preço no mercado e localizadas em áreas distantes do centro da metrópole. A **Imagem 2**: "Segregação residencial imposta" representa essa territorialidade. Trata-se do bairro Jardim Santa Maria em Osasco, caracterizado, nesta localização, por ruas sem asfalto ou com asfalto recente, ocupação sem projeto urbanístico, caracterizada por loteamentos irregulares (sem escritura), ocupações de terrenos, produção doméstica de habitações (autoconstruções), população de baixa renda. Ao Norte encontra-se a "Favela do Limite" ou também conhecida como "Favela Rodoanel".

---

[52] No município de Osasco nos bairros: Helena Maria (periferia norte), Jd. Piratininga (Favela do Flamenguinho, parte norte, porém mais próxima ao centro), Jd. Conceição (reassentamento da Favela do Flamenguinho - periferia sul). Atualmente no município de São Paulo, Jd. São Savério (a sudeste, limite com os municípios de São Bernardo e Diadema).

Imagem 2.1 - Segregação residencial imposta.
Fonte da Imagem: *Software Google Earth.* Dez de 2008.

Para Milton Santos (1990: 50):

> Uma das razões pelas quais os pobres tendem a não se fixar, sendo levados para localizações sempre mais periféricas, vem do custo dos serviços. Esses gastos com a água, energia elétrica e limpeza urbana são inversamente proporcionais à renda consumindo uma parcela substancial da renda dos menos favorecidos. Isto significa que a chegada de melhoramentos urbanos a uma área conduz, a médio prazo, à expulsão dos pobres, pela impossibilidade de arcarem com as respectivas despesas. Pobreza e periferização aparecem como dois termos e duas realidades interligadas. O nexo entre os dois é assegurado pelo processo especulativo [...]

Como vimos, o modelo centro-periferia não é mais suficiente para compreender os processos de segregação espacial metropolitano. Fracionados pelo território da RMSP os “enclaves fortificados” (o que inclui os condomínios) reconfiguram a periferia, dão a ela um estado de metamorfose, trazem à tona as noções de centralidade e de marginalidade. De modo genérico, tem-se uma minoria em situação de centralidade, econômica e política, e uma maioria em situação de marginalidade, ambas em periferização. A localização geométrica entre as diversas frações de classes sociais, na RMSP é, cada vez mais, relativa. As residências das classes populares e das classes abastadas podem estar próximas fisicamente na periferia, porém segregadas materialmente por muros, residências, automóveis e, simbolicamente, por particularidades como: vestimentas, modo de falar, de agir e de se apropriar do espaço urbano, entre outros[53].

À periferia “tradicional”, dos anos 1970, sinônimo de distante do centro, empobrecida e sem infraestrutura física e social, somam-se manchas de uma periferia distante do centro, porém enriquecida e bem servida de infraestrutura geral e de serviços de alto padrão. A **Imagem 2.2** pode ser tomada como representação de parte da periferia do século XXI na RMSP. A linha amarela é a divisa do nosso bairro de pesquisa com outros bairros do município de Cotia e de Carapicuíba. Observa-se uma área servida por rodovias (no exemplo, a rodovia Raposo Tavares) com a copresença de condomínios fechados, favelas e autoconstruções nas margens.

---

[53] Em trabalhos de campo ou mesmo simples circulação na periferia metropolitana é perceptível o contraste entre os diversos moradores. Há homogeneidades gerais até nas aparências, como a tendência de: os moradores dos condomínios fechados serem bem vestidos (roupas caras ou popularmente chamadas de “grife”), serem belos (pela estética “Rede Globo de TV”), serem em suma brancos, terem traços estrangeiros europeus e/ou norte americanos (ou outros), serem o que a sociedade genericamente brasileira ostenta: como elites. Já os moradores da periferia pobre têm tendencialmente vestes mais baratas e com tecidos de pouca qualidade, são belos (mas não dentro dos padrões da Rede Globo de TV), são em suma afro descendentes, nordestinos ou descendentes, são o que a sociedade declara: “povão”. Diariamente essas “diferenças” são tomadas como referências para processos de preconceito e até discriminação velada, o que por conseqüência, reproduz ambientes segregados.

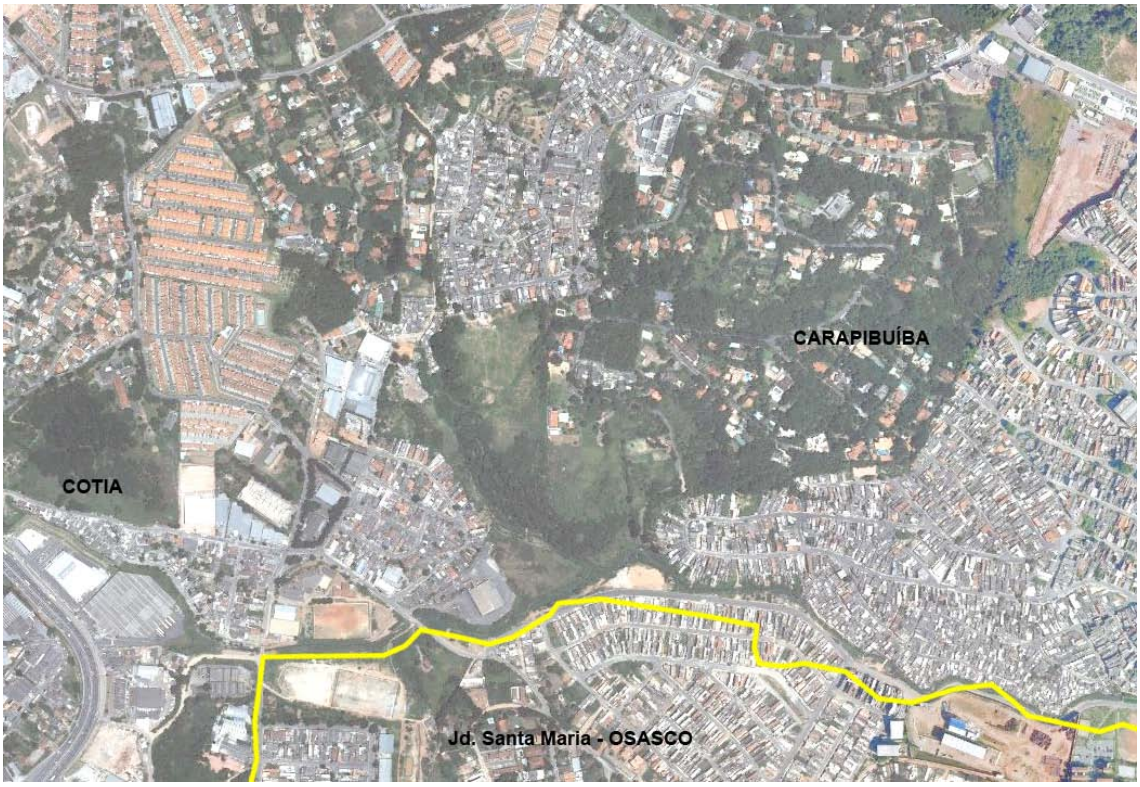


Imagem 2.2: Divisa do Bairro Santa Maria com os municípios de Carapicuíba e Cotia - Proximidade de condomínios fechados de alto padrão.
Fonte da Imagem: *Software Google Earth*. Dez de 2008.

2.2 O Rodoanel Mário Covas e a expansão da periferia em seu trecho oeste

Embora proferido sobre o RMC, pela Dersa, o discurso de barreira de expansão da periferia, ao observarmos as duas **Fotos** aéreas **(2.0 e 2.1)** e a **Imagem** de satélite **(2.3)** "Traçado de parte do Lote 02 – trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas" anos 1994, 2003 e 2008 constatamos, pelo olhar, que a expansão urbana nas proximidades da via, no trecho oeste, continua ocorrendo e de forma acelerada. Nesse sentido o Rodoanel se comporta como um indutor e não como uma barreira da expansão da periferia da RMSP. Além disso, o discurso do Poder Público ao afirmar e apoiar a propensão de

assentamentos de “empreendimentos formais, condomínios, etc.” (rever citação da Dersa, página 53 desta dissertação) corrobora para esse “novo” momento de ocupação da periferia da RMSP, quando a presença, cada vez crescente, de condomínios fechados próximos a autoconstruções e favelas revelam e reafirmam facetas dos processos de segregação social, materializadas no território.

As fotos aéreas[54] e imagem são da área em pesquisa, localizada entre as rodovias Raposo Tavares e Castelo Branco, interligadas pelo Rodoanel. Está entre a passagem superior da Estrada Velha de Cotia ou Vitor Civita (à esquerda) e a conexão com a saída pela avenida Benedito Alves Turíbio (que não aparece nas fotos, mas que está próxima – à direita da folha) e, são dos anos de 1994, 2003 e 2007, respectivamente.

Na Foto 2.0, de 1994, a vegetação compõe cerca de 50% da paisagem, em 2003 e 2007 compõe cerca de 15%. A mata ciliar do Ribeirão de Carapicuíba e remanescente de Mata Atlântica (localizado à direita inferior) foram reduzidas à medida que a ocupação avançou. Os pastos deram espaço a ocupações ilegais e legais. O processo continua.

Em 2003, Foto 2.1, quase todas as ruas eram de terra, em 2007, Imagem 2.3, quase todas estavam asfaltadas. A “claridade” da Foto 2.0 é praticamente perdida na Foto 2.1 e imagem 2.3, significa a impermeabilização do solo diretamente relacionada à consolidação da ocupação da área.

Os bairros correspondentes à Imagem 2.3, de 2007, são: Jardim (Jd.) Conceição (à esquerda inferior), Jd. 1º. de Maio e Assentamento Rodoanel (ao centro), Jd. Veloso (à direita inferior), Jd. Santa Maria[55] (a esquerda superior) e divisa com o Município de Carapicuíba (à direita superior). É nítida a expansão da periferia “pobre” no trecho (e nos outros também), observa-se

[54] As fotos 2.0 e 2.1 de 1994 e 2003, foram cedidas pelo Departamento de Planejamento de Transporte da Dersa, que possui *softwares* com levantamentos aerofotogramétricos de toda a RMSP em vários anos. Os levantamentos aerofotogramétricos de baixa altitude foram copiados do software IKONOS 2003. A montagem de imagens de satélite foram obtidas pelo *software Google Earth* 2007.

[55] A divisão política atual dos bairros, pela prefeitura do município de Osasco, anexou ao bairro Jd. Santa Maria, também o território do Jd. 1° de Maio.

que o padrão de habitação varia, de favelas (como a Favela Rodoanel no centro superior), casas mais consolidadas (que estão relacionadas ao tipo e tempo de loteamento) até pequenos e médios condomínios fechados (próximos à saída/entrada do Rodoanel pela avenida Benedito Alves Turíbio ou não muito distantes no próprio município de Osasco ou nos municípios limítrofes, como Cotia). O adensamento residencial das áreas marginais (dentro e fora do Rodoanel – em relação à RMSP) é crescente. O Projeto de Plano Diretor de Osasco aponta que os bairros acima citados estão entre os de maior aumento da densidade demográfica municipal nos últimos anos (Como veremos no capítulo 03).

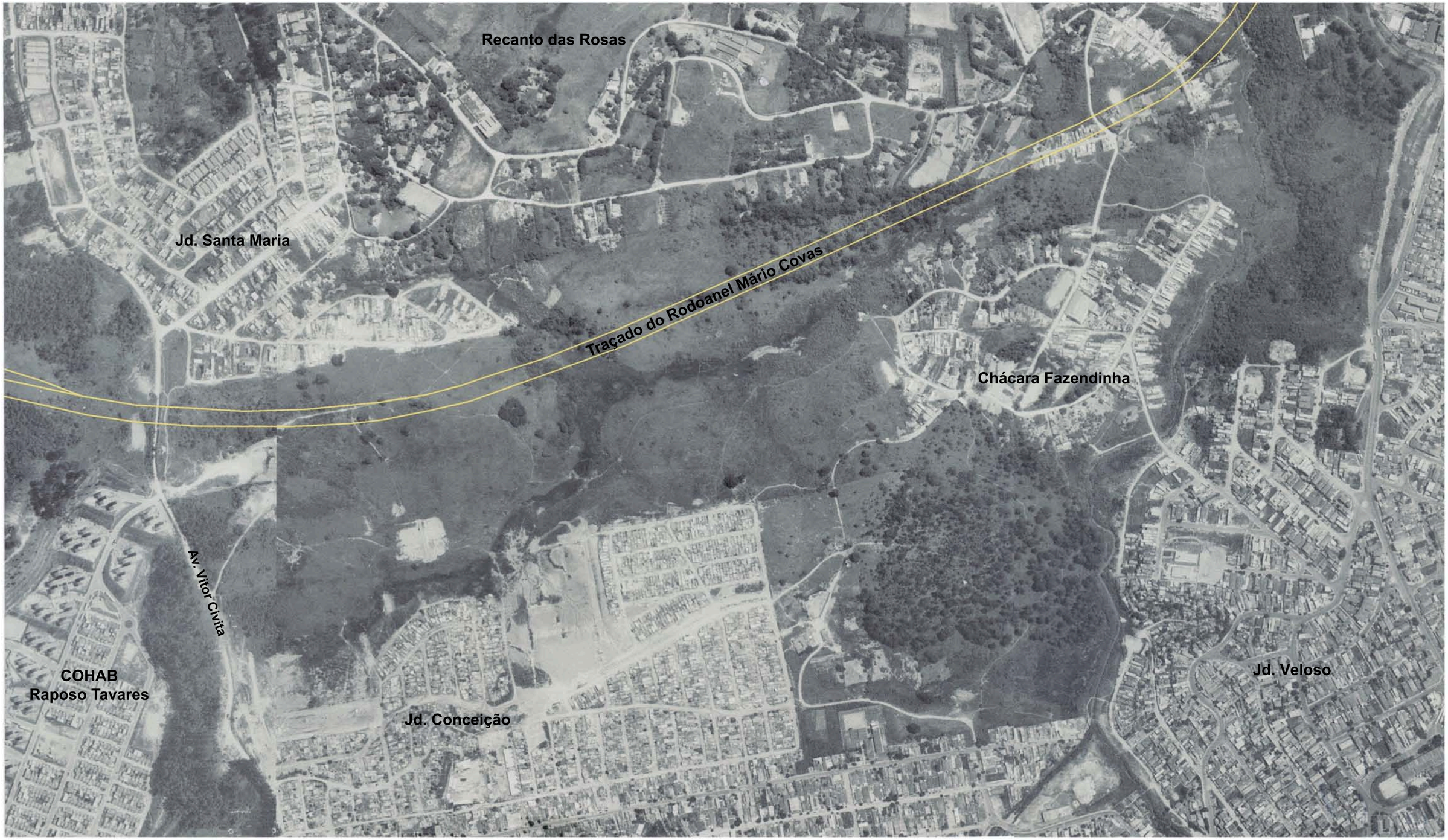


Foto 2.0: Traçado de parte do Lote 02 - Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas
Altura da Av. Vitor Civita e Av. Sara Veloso. Ano 1994.

Levantamento Aerofotográfico de Baixa Altitude Software IKONOS 2003. Fonte: DERSA
Adaptação: VICENTINI, Jackeline Severina B.

N

0 40 80 120 m
Escala aprox. 1:4000

Foto 2.1: Parte do Lote 02 - Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas
Altura da Av. Vitor Civita e Av. Sara Veloso. Ano 2003.

Levantamento Aerofotográfico de Baixa Altitude Software IKONOS 2003. Fonte: DERSA
Adaptação: VICENTINI, Jackeline Severina B.

N

0 40 80 120 m

Escala aprox. 1:4000

Imagem 2.3: Parte do Lote 02 - Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas
Altura da Av. Vitor Civita e Av. Sara Veloso. Ano 2008.

Montagem de imagens de satélite obtidas pelo Software Google Earth.
Adaptação: Inaê Batistoni / Instituto Lidas

N

0 40 80 120 m
Escala aprox. 1:4000

Considerando que o ano de implantação do Rodoanel – trecho oeste – foi 2002 e considerando as fotos e imagem apresentadas é possível asseverar que neste trecho o RMC não serviu de barreira à expansão da periferia[56].

Ao analisar algumas transformações da paisagem no entorno de eixos viários, com exemplos no Rodoanel Mário Covas, Volpe (2009: 48) disserta que segundo Relatório produzido pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, em 2005, existem no trecho oeste do RMC 30 assentamentos precários que correspondem à cerca de 31,60Km da via. A geógrafa (2009: 197-198) também acrescenta-nos que o relatório de[57]:

> Análise temporal por expansão urbana por Imagens LandSat" desenvolvido pela Dersa no ano de 2005 realizou uma análise multitemporal utilizando imagens de satélite (LandSat e LandSat 7) e conclui que: em 1985 a área ocupada na influência direta do Rodoanel (2000m, 1000m, 500m e faixa de domínio), era de 23.962 500 km² e a não ocupada de 137.359 800 km². Já no ano de 2004, onde o Rodoanel já se encontrava em plena operação, a área ocupada era de 67.831200 km² e a não ocupada de 93.491 100 km².

Passados oito anos da inauguração do trecho oeste do Rodoanel Mário Covas observa-se, então, a ocupação progressiva do entorno ou das áreas de influência direta da via. Esse entorno, localizado na periferia da RMSP, passa a configurar e a reafirmar uma nova espacialidade de periferia, onde autoconstruções, favelas e condomínios fechados são servidos por vias e rodovias, dividem o mesmo território e reproduzem processos de segregação espacial, tanto residencial quanto à circulação.

A par das discussões conceituais realizadas, nos capítulos seguintes analisamos as características geográficas de nosso bairro de estudo: o Santa Maria (município de Osasco), assim como a reprodução de processos de segregação na área. Afinal o bairro, como um tipo de unidade municipal, possibilita a observação da dinâmica global no local.

---

[56] O que enxergamos como uma possibilidade de referência para os próximos trechos a serem construídos e possíveis planejamento acerca do discurso do Poder Público.

[57] SÃO PAULO (Estado). Desenvolvimento Rodoviário S.A. Dersa. *Análise da evolução das alterações no uso do solo nas imediações do trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas.* São Paulo: Dersa, 2005.

3. O MUNICÍPIO DE OSASCO E O BAIRRO SANTA MARIA

Osasco é um município com gênese de subúrbio industrial. Surgiu a partir do povoamento no entorno dos quilômetros 15 e 16 da estrada de Ferro Sorocabana, promovido pelo italiano Antonio Agu, dono de uma gleba de terras nessa localização.

Na passagem do século XIX para o XX Antônio Agu implantou e ampliou uma olaria em sua propriedade passando a fabricar tijolos, telhas, manilhas de esgotos e cerâmica, fundando, assim, a primeira indústria da cidade, a Cia. Cerâmica Industrial da Vila de Osasco. Em troca de sociedade em seus investimentos loteou, vendeu e ofereceu terrenos, constituindo parcerias com empresários industriais e outros imigrantes (principalmente italianos). Essas ações desencadearam para a Vila de Osasco, depois elevada a categoria de Distrito do município de São Paulo (1918) e a município (1962), a instalação de empresas de porte, como a Continental Products (Frigorífico Wilson), a Fábrica de Fósforo Granada, a fábrica de Tecidos Tatuapé (Santista), a Soma (Companhia Sorocabana de Material Ferroviário), a CIMAF, a Rilsan, a Eternit, a Charleroi, a Cobrasma, a Brown Boveri, a Rockwell Braseixos (Arvin Meritor), a Osram, a Lonaflex, entre outras. Segundo o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Osasco (OSASCO, 2006: 07) “Até o início dos anos 70, o município funcionou como forte pólo de atração de mão-de-obra e, na década de 70, atraía a população expulsa das áreas centrais da metrópole”. Porém, como visto no Capítulo 1, com as crises econômicas e o processo de reestruturação produtiva em meados da década de 1980 e toda a de 1990 desencadeou-se uma desconcentração industrial na Região Metropolitana de São Paulo, o que resultou no processo de saída de várias empresas também do município de Osasco. O perfil das principais atividades econômicas do município modificou-se na década de 1990, passando a ter também no setor terciário a base para o desenvolvimento econômico. Foi vez,

então, da instalação de empreendimentos como os hipermercados Carrefour, Wal Mart e Sam's Club, os *shopping centers* Continetal, Osasco Plaza Shopping e, mais recentemente o Shopping Novo, entre outros. Diante dessa tendência Osasco (2006: 08) tem atraído "empresas de logística, sedes nacionais de empresas multinacionais, escritórios diversos, hotéis, centros de distribuição de mercadorias e conceituadas empresas comerciais".

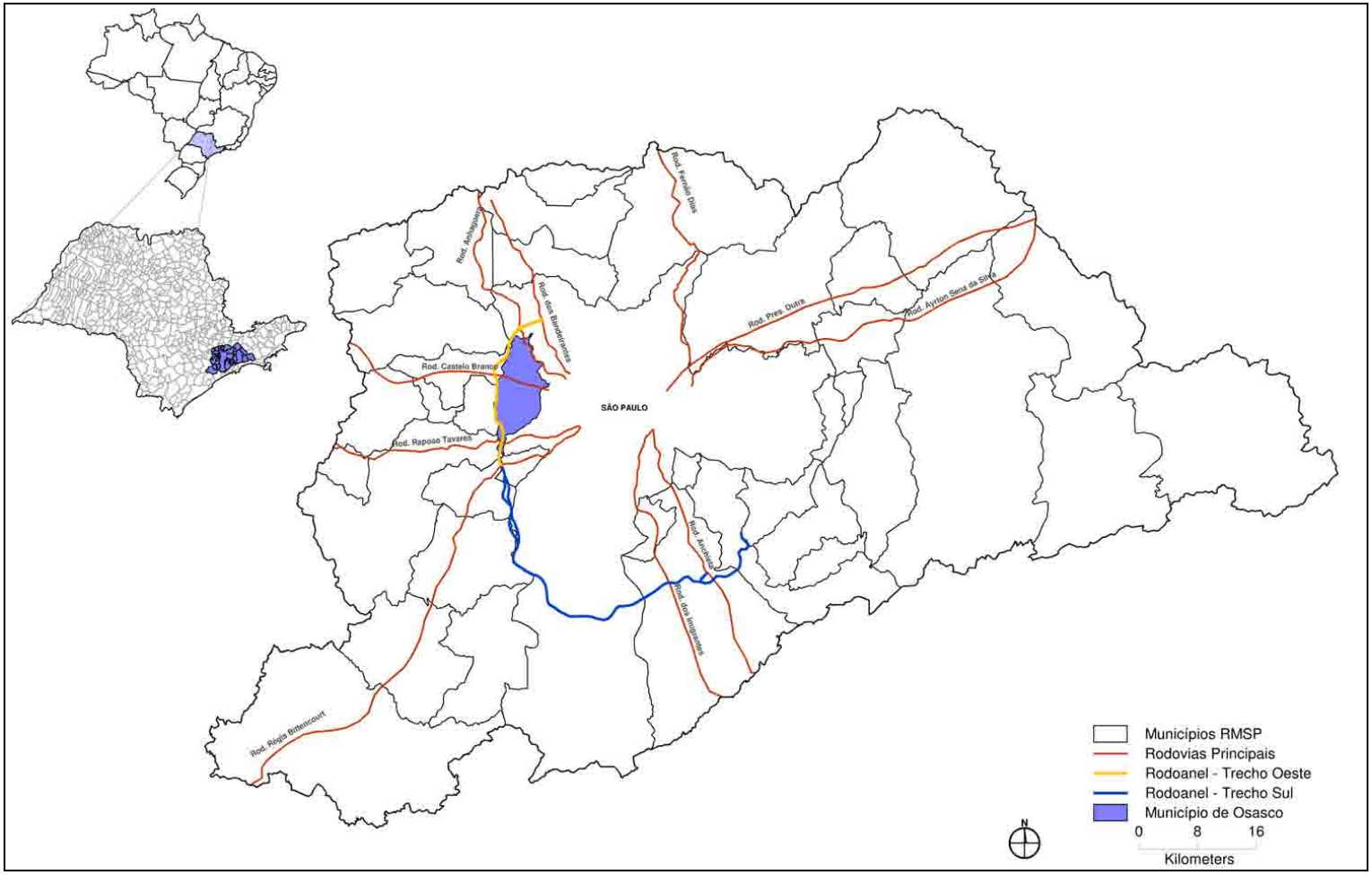
Desde suas primeiras ocupações, a circulação na cidade pautou-se sob a égide da movimentação de mercadorias. Atualmente o processo continua. O **Mapa 3.0** (na página seguinte) representa as principais vias de circulação que cortam o município, que localiza-se numa distância de 18 Km da capital, São Paulo, no sentido oeste.

Osasco possui acessos importantes por intermédio das rodovias Anhanguera, Castelo Branco e Raposo Tavares; pela estrada de ferro operada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e pelo Rodoanel Mário Covas. Dentre vários fatores, inclusive por sua estrutura viária, de serviços, comércio e indústria, é considerado pólo emergente para fixação de centros comerciais e empresas prestadoras de serviços. Cabe ressaltar que a atividade industrial, força motriz do desenvolvimento do município na década de 70, ainda se constitui como um dos principais setores da economia municipal.

Devido aos processos de conurbação e à posição de Osasco em relação ao centro expandido de comércio e de serviços da cidade de São Paulo, o município sempre teve destaque em sua estrutura e relações funcionais com o todo metropolitano, principalmente na região oeste. Apresenta atualmente uma estrutura urbana complexa, é uma centralidade de comércio e serviços de importância subregional, com subcentros e corredores de forte atratividade, com zonas industriais consolidadas e áreas residenciais de diferentes padrões de ocupação[58].

---

[58] OSASCO (Prefeitura). *CRESCIMENTO: Uma cidade com 8.400 pontos de venda*. Disponível em: <http://www.osasco.com.br>. Acesso em: 02 Jun. 2006.



Mapa 3.0 - Região Metropolitana de São Paulo, Município de Osasco e principais rodovias.
Elaboração: Inaê Batistoni / Instituto Lidas. Ano: 2010.

Observa-se uma tendência geral do emprego apoiada no denominado setor terciário (comércio e serviços juntos) e diminuição do setor secundário (indústria). Porém, com a implantação do Rodoanel intensifica-se a expansão urbana de toda a sub-região oeste da RMSP, dinamizando o setor terciário e também o secundário – apesar dos efeitos da desconcentração industrial e reestruturação industrial metropolitana. O trecho a seguir é ilustrativo:

> *Uma cidade com 8.400 pontos de venda*
> (...) São 8.400 pontos comerciais na cidade, entre grandes, médios e pequenos estabelecimentos. 'A tendência é de o comércio crescer mais depois do Rodoanel', comenta o presidente da Associação Comercial de Osasco, Francisco Teruel Lopes, de 72 anos, que também é vice-presidente da Federação das Associações Comerciais do Estado de São Paulo. 'Estamos caminhando rapidamente para nos tornarmos a cidade-líder comercial e empresarial da região oeste.' A construção do Rodoanel Mário Covas proporcionou a instalação de novas empresas e galpões de transportadoras próximos à rodovia. "Ele nos deu uma dinâmica muito grande." Entretanto, as indústrias não deixaram completamente o município, uma vez que há 1.170 instaladas em Osasco. Segundo Lopes, parte se transferiu do centro da cidade para regiões mais afastadas, como Vila Mazzei e Anhangüera, onde fica, por exemplo, o centro de distribuição da Coca-Cola. A área central da cidade foi ocupada, então, por estabelecimentos comerciais. As grandes redes de supermercados, como Wal-Mart, Carrefour e Barateiro, que desde meados dos 90 abriram suas portas, são exemplos dessa tendência.[59]

Segundo o *site* da Prefeitura de Osasco, desde 2001 cerca de 300 novas empresas chegaram a Osasco atraídas pela localização estratégica, pelos incentivos fiscais e pela melhoria na infraestrutura urbana.[60]

Porém, apesar dos discursos sobre os impactos econômicos e da "prosperidade" com que o Rodoanel Mário Covas normalmente é abordado pela imprensa, pelo governo do Estado e pelos setores econômico do município de Osasco[61], pouco se fala sobre a relação do mesmo com a

---

[59] Consultar *site*: <http://www.guiasestadao.com.br/Hot_Site/osasco/comercio.htm> Acesso em 16 Jul. 2004

[60] OSASCO (Prefeitura). *CRESCIMENTO.* Disponível em: <http://www.osasco.com.br>. Acesso em 20 Jun. 2006.

[61] As expectativas sobre a obra são tantas que se especula no município a criação de um Porto Seco, A prefeitura de Osasco (2010: 95) destaca: "Com a conclusão do prolongamento do Rodoanel, interligando

população moradora dos bairros de seu entorno. O Rodoanel corta exatamente o que é considerado de Anel Periférico de Osasco: conjunto de bairros com diferentes graus de consolidação urbana. Esses bairros são marcados principalmente pela insuficiência da infraestrutura e pela precariedade do modelo habitacional, em suma, pela produção doméstica de habitações (autoconstruções). Parte da população residente está em áreas livres (favelas[62]) urbanizadas ou não. A maioria dos bairros que o RMC corta são considerados de média e alta densidades demográficas. Segundo o Projeto de Plano Diretor de Desenvolvimento de Osasco: "no extremo Sul, cresceram significativamente os bairros Bandeiras e Conceição, e o bairro Santa Maria, que passou de 2.425 pessoas em 1991 para 11.719 pessoas em 2000, ou seja, cresceu 383% (OSASCO, 2004: 37).

O processo de implantação de infraestrutura urbana na área central elevou o custo do solo e das moradias, estimulando um processo de expulsão das famílias carentes para locais mais distantes, onde encontraram preços compatíveis ao seu baixo poder de compra. A fixação se deu também pela ocupação de áreas públicas e particulares, aumentando o número de favelas de Osasco. Segundo o Relatório 2005-2008 da Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEHDU) de Osasco (OSASCO, 2008: 11), com base em dados do IBGE, em 1991 o município possuía pouco mais de 568 mil habitantes, em 2008 ultrapassou 702 mil habitantes, dos quais, aproximadamente 200 mil vivem em favelas e loteamentos irregulares e

---

a região metropolitana oeste ao ABC e à Zona Leste da Capital, bem como ao sistema Anchieta - Imigrantes e, conseqüentemente, ao Porto de Santos, Osasco se tornará ainda mais atrativa para investimentos de empresas em geral, principalmente as de transporte e logística. Para acompanhar essa tendência há necessidade de ampliar o estímulo às exportações. Muitas empresas, independentemente do seu porte, se ressentem dessa ausência, especialmente as pequenas e médias, para as quais não há linhas de crédito ou incentivos à exportação de seus produtos e serviços. O município de Osasco está numa localização privilegiada para abrigar um porto seco e pelo seu porte e bom relacionamento com o Governo Federal tem condições de formalizar parcerias com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior visando o estímulo às exportações das empresas locais."

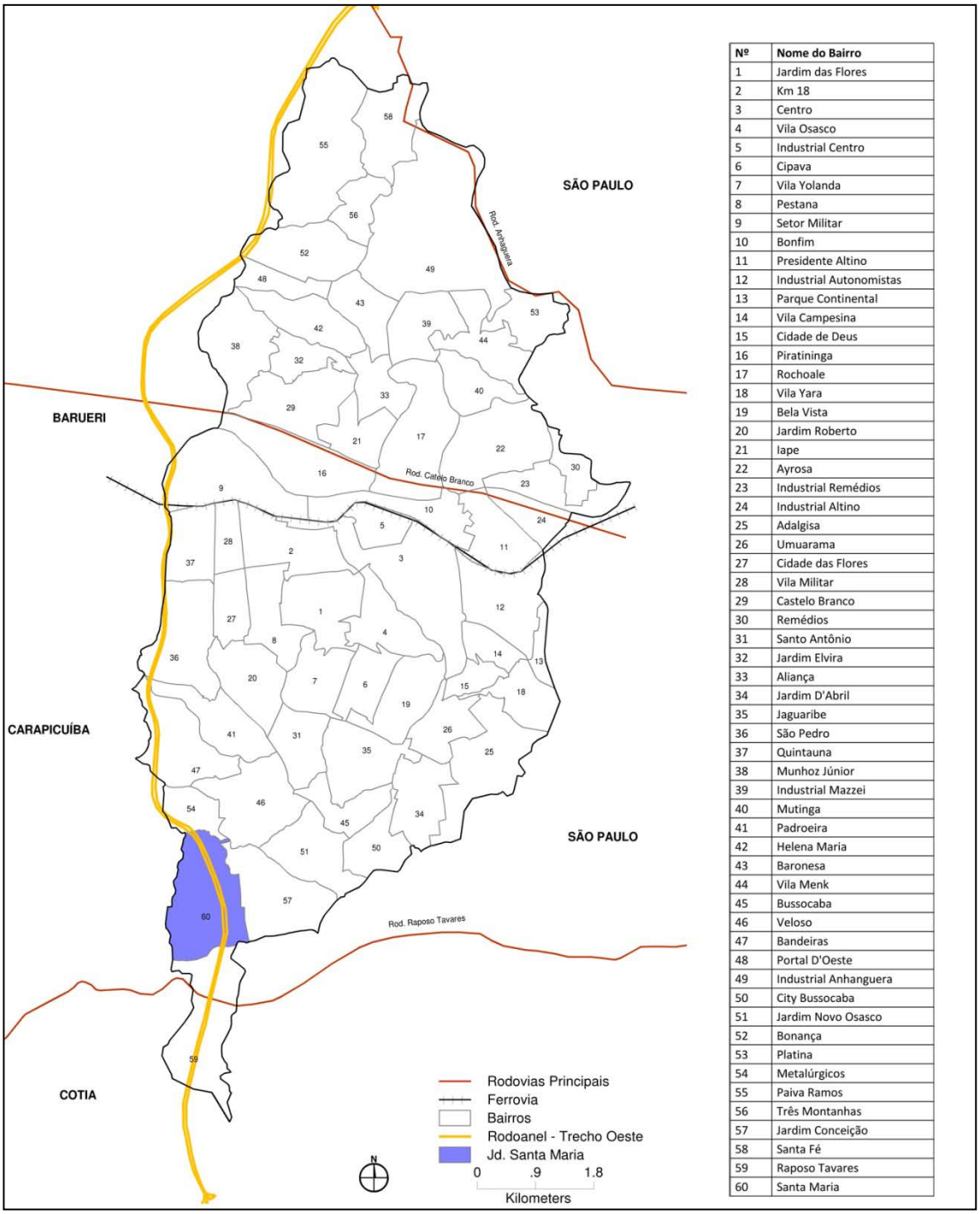
[62] As chamadas favelas normalmente têm habitações precárias e ocupam terrenos de propriedade alheia (pública ou particular). Em geral esses terrenos são de declividade excessiva e/ou em fundos de vales, sujeitos ao risco de deslizamentos e inundações. Comumente as habitações (barracos) compõem-se de forma desordenada e densa, com carência de infraestrutura e serviços públicos como água, luz, coleta de lixo, asfalto, entre outros.

clandestinos. Ou seja, pode-se considerar que quase um terço da população vive em condições sem infraestrutura básica e sem regularização fundiária. Em outra publicação da prefeitura de Osasco (2010: 104) assume-se que:

> A cidade de Osasco, no período de 1962 a 2004, excetuando tentativas pontuais, não conseguiu formular uma política pública consistente para o enfrentamento do déficit habitacional, capaz de responder às demandas dos movimentos sociais organizados, fazendo com que a política habitacional no período se limitasse à remoção ou realocação de barracos de um local para outro. Hoje com 167 favelas, vários núcleos e loteamentos irregulares e clandestinos, o mercado imobiliário constituiu um espaço injusto e segregador.

A localização da maioria da população nessas condições de habitação se dá principalmente nos extremos sul e norte (áreas de ocupação mais recente) do município, denominado pela prefeitura como anéis periféricos.

Nossa área de pesquisa localiza-se ao sul e delimita-se ao bairro Santa Maria (**Mapa 3.1,** página seguinte). A escolha do mesmo se deu por ser cortado pelo trecho oeste do Rodoanel Mário Covas, tendo uma parte fora e outra dentro do perímetro da via. As metamorfoses espaciais quanto ao processo de ocupação e circulação na área, assim como sua relação com o Rodoanel Mário Covas seriam passíveis de análise e representariam um recorte espaço-temporal sobre as características da periferia da RMSP neste início de século XXI. Portanto o objetivo deste capítulo é o de caracterizar o bairro e os principais fluxos da população.



Nº	Nome do Bairro
1	Jardim das Flores
2	Km 18
3	Centro
4	Vila Osasco
5	Industrial Centro
6	Cipava
7	Vila Yolanda
8	Pestana
9	Setor Militar
10	Bonfim
11	Presidente Altino
12	Industrial Autonomistas
13	Parque Continental
14	Vila Campesina
15	Cidade de Deus
16	Piratininga
17	Rochoale
18	Vila Yara
19	Bela Vista
20	Jardim Roberto
21	Iape
22	Ayrosa
23	Industrial Remédios
24	Industrial Altino
25	Adalgisa
26	Umuarama
27	Cidade das Flores
28	Vila Militar
29	Castelo Branco
30	Remédios
31	Santo Antônio
32	Jardim Elvira
33	Aliança
34	Jardim D'Abril
35	Jaguaribe
36	São Pedro
37	Quintauna
38	Munhoz Júnior
39	Industrial Mazzei
40	Mutinga
41	Padroeira
42	Helena Maria
43	Baronesa
44	Vila Menk
45	Bussocaba
46	Veloso
47	Bandeiras
48	Portal D'Oeste
49	Industrial Anhanguera
50	City Bussocaba
51	Jardim Novo Osasco
52	Bonança
53	Platina
54	Metalúrgicos
55	Paiva Ramos
56	Três Montanhas
57	Jardim Conceição
58	Santa Fé
59	Raposo Tavares
60	Santa Maria

Mapa 3.1 - Município de Osasco –Bairro Santa Maria
Elaboração: Inaê Batistoni / Instituto Lidas. Ano: 2010.

O crescimento da população do bairro Santa Maria e sua distribuição etária pode ser observado na Tabela 3.1, ou seja, predominantemente temos uma população jovem, 39,4% entre 0 e 17 anos, 12,9% entre 18 e 24 anos, 21,5% entre 25 e 34 anos, 23,8% entre 35 e 59 anos e apenas 2,4% acima de 60 anos.

Tabela 3.1 - População do Bairro Santa Maria em Osasco

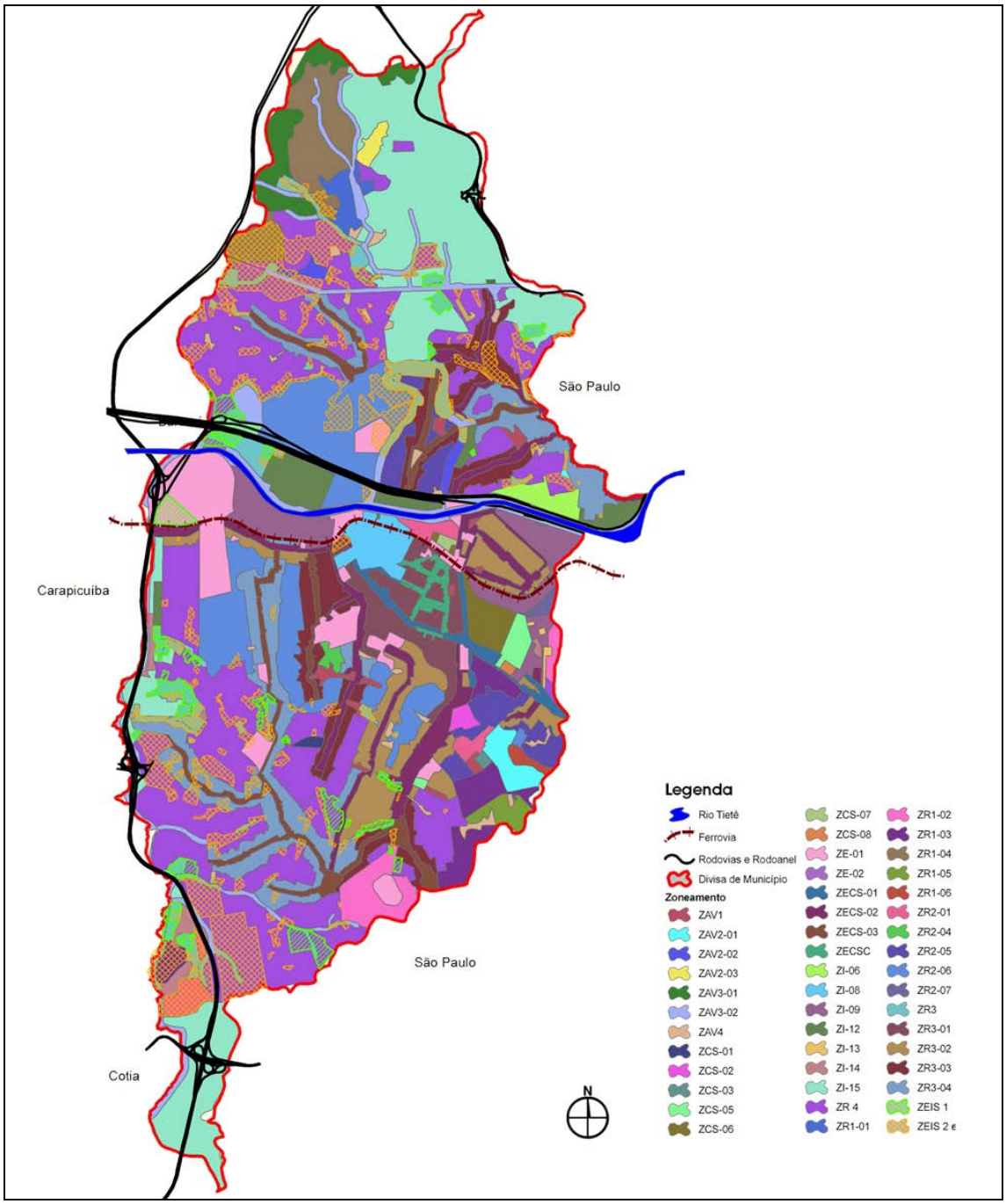
Anos	**0 a 3**	**4 a 6**	**7 a 14**	**15 a 17**	**18 a 24**	**25 a 34**	**35 a 59**	**Acima de 60**	**Pop. Total**
2000	1.124	869	1.945	691	1.515	2.527	2.799	281	11.751
2004	1.199	924	2.060	737	1.611	2.731	2.972	300	12.487
2005	1.219	940	2.096	749	1.639	2.731	3.023	305	12.703
2006	1.236	953	2.124	759	1.661	2.768	3.064	309	12.874
%	9,6	7,4	16,5	5,9	12,9	21,5	23,8	2,4	100,0

Fonte: Censo Demográfico de 2000 – estimativa população – IBGE
Secretaria de Educação – PMO
Sistematização: Desenvolvimento Urbano/SEHDU. Ano 2007.

Grande parte do bairro é definida, segundo a Lei Complementar Nº 152, de 09 de outubro de 2006, do Plano Diretor do Município de Osasco, como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). As ZEIS estão divididas em três categorias:

> I - ZEIS-1: terrenos não edificados ou subutilizados, privados ou públicos, destinados à promoção de Habitação de Interesse Social – HIS [...];
> II - ZEIS-2: favelas, cortiços, assentamentos informais, urbanizados ou em processo de urbanização, situados em áreas públicas ou particulares;
> III - ZEIS-3: loteamentos de interesse social, loteamentos irregulares ou clandestinos, urbanizados ou em processo de urbanização situados em áreas públicas e particulares, comprovadamente ocupados até junho de 2005, conforme levantamento aerofotogramétrico.

O Zoneamento urbano do município de Osasco pode ser visualizado no **Mapa 3.2,** a seguir.



Mapa 3.2 - Zoneamento Urbano do Município de Osasco. Ano 2009.
Fonte: Prefeitura do Município de Osasco.

A área de pesquisa é de recente ocupação, numa progressão de tempo entre 10 e 15 anos, e os assentamentos habitacionais são, em sua maioria, precários e sem regularização fundiária (favelas, loteamentos irregulares e clandestinos). Com a Tabela 3.1 (página 83) é possível afirmar que houve significativo crescimento da população entre os anos 2000 e 2004, coincidentemente ao período de inauguração do Rodoanel Mário Covas. Junto às fotos e imagens aéreas trabalhadas no Capítulo 2 (Fotos 2.0 e 2.1 e Imagem 2.3, nas páginas 72, 73 e 74) demonstramos, com os indicadores, uma periferia em processo de ocupação.

Outra fonte importante de dados para nossa análise é a Pesquisa Origem – Destino do Metrô (2007), cujo objetivo foi identificar as principais viagens diárias das pessoas, conforme o motivo e o modo de transporte utilizado. Com universo de cerca de 90 mil pessoas entrevistadas, espalhadas em cerca de 30 mil domicílios, a pesquisa subdividiu a Região Metropolitana de São Paulo em 460 Zonas.

Para o Metrô (SÃO PAULO, 2008: 13): “viagem é o movimento de uma pessoa entre dois pontos (um de origem e outro de destino) com motivo definido, utilizando para isso um ou mais modos de transporte”. A pesquisa tenta captar “informações que caracterizem cada uma das viagens realizadas por todos os moradores do domicílio no dia anterior ao da entrevista”. Cada domicílio é visitado três vezes em diferentes semanas.

Para a Pesquisa Origem – Destino o nome da Zona que compreende nossa área de pesquisa é chamada de Zona Jd. Das Flores, como pode ser visto no **Mapa 3.3** (página 88). A Zona Jd. Das Flores inclui, além do Santa Maria, outro bairro de Osasco, o bairro Raposo Tavares. É uma área maior que nossa área de pesquisa, porém acreditamos que a interferência dos dados desse bairro em relação à nossa análise seja de baixa expressividade, dada a maior concentração de moradores no bairro Santa Maria, como pode ser visualizado no **Mapa 3.4** (página 89). Predominam, na área do bairro Raposo Tavares, algumas indústrias e baixa ocupação residencial.

O **Mapa 3.5** (página 90) representa a distribuição de renda da população na Zona Jd. Das Flores. Observa-se que no bairro Santa Maria a renda média foi de 4 a 5 salários mínimos, porém a quantidade de responsáveis por domicílio sem rendimento predominou entre 100 e 200, o que indica um desigual perfil de renda entre os habitantes do bairro, com possível elevado índice de desemprego.

Com maior detalhe a **Tabela 3.2: População por Renda Familiar (em Reais de Outubro de 2007)** demonstra que na Zona Jd. Das Flores 36,5% da população tem renda familiar entre 2 e 3 salários mínimos, 36,1% entre 4 e 6 salários mínimos, 17,1% entre 1 e 1½ salário mínimo e 10,3% entre 6 e 8 salários mínimos. Ao compararmos os dados da Tabela 3.2 com a representação cartográfica do Mapa 3.5 inferimos que a maior faixa salarial, ou seja, entre 3.040 e 5.700 reais refere-se, em suma, ao bairro Raposo Tavares e não ao bairro Santa Maria. Já o bairro Santa Maria concentra uma população com predomínio de renda familiar de até 3 salários mínimos (53,6 %).

Tabela 3.2 - População por Renda Familiar (em Reais de Outubro de 2007)

Renda em Reais	**Até 760**	**760 a 1.520**	**1.520 a 3.040**	**3.040 a 5.700**	**5.700 e mais**	**Total**
População	2.896	6.181	6.113	1.742	0	16.932
Porcentagem	17.1	36,5	36,1	10,3	0	100

Fonte: Pesquisa Origem-Destino do Metrô 2007 (SÃO PAULO 2008).

O perfil dos fluxos da população da Zona Jd. das Flores é apresentado no **Gráfico 3.1.** Dos 326 moradores, 50 não realizaram viagem, portanto foram consideradas as respostas de 276 entrevistados. O modo de transporte mais utilizado foi o “a pé”, em segundo lugar o “dirigindo automóvel”, em terceiro o “ônibus de outro município” (trata-se das linhas municipais de Osasco, pois a referência é o município de São Paulo), em quarto lugar “ônibus do município de São Paulo” e em quinto “ônibus metropolitano”. Se somarmos as três categorias “ônibus” esta passa a ocupar o segundo lugar como modo de transporte mais utilizado pelos entrevistados.

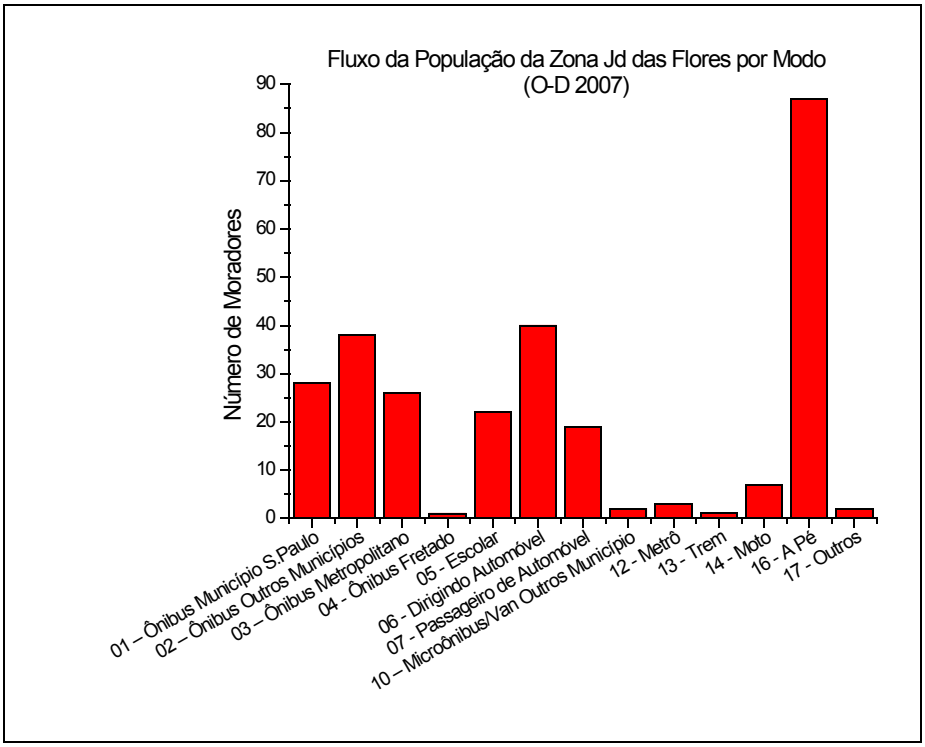
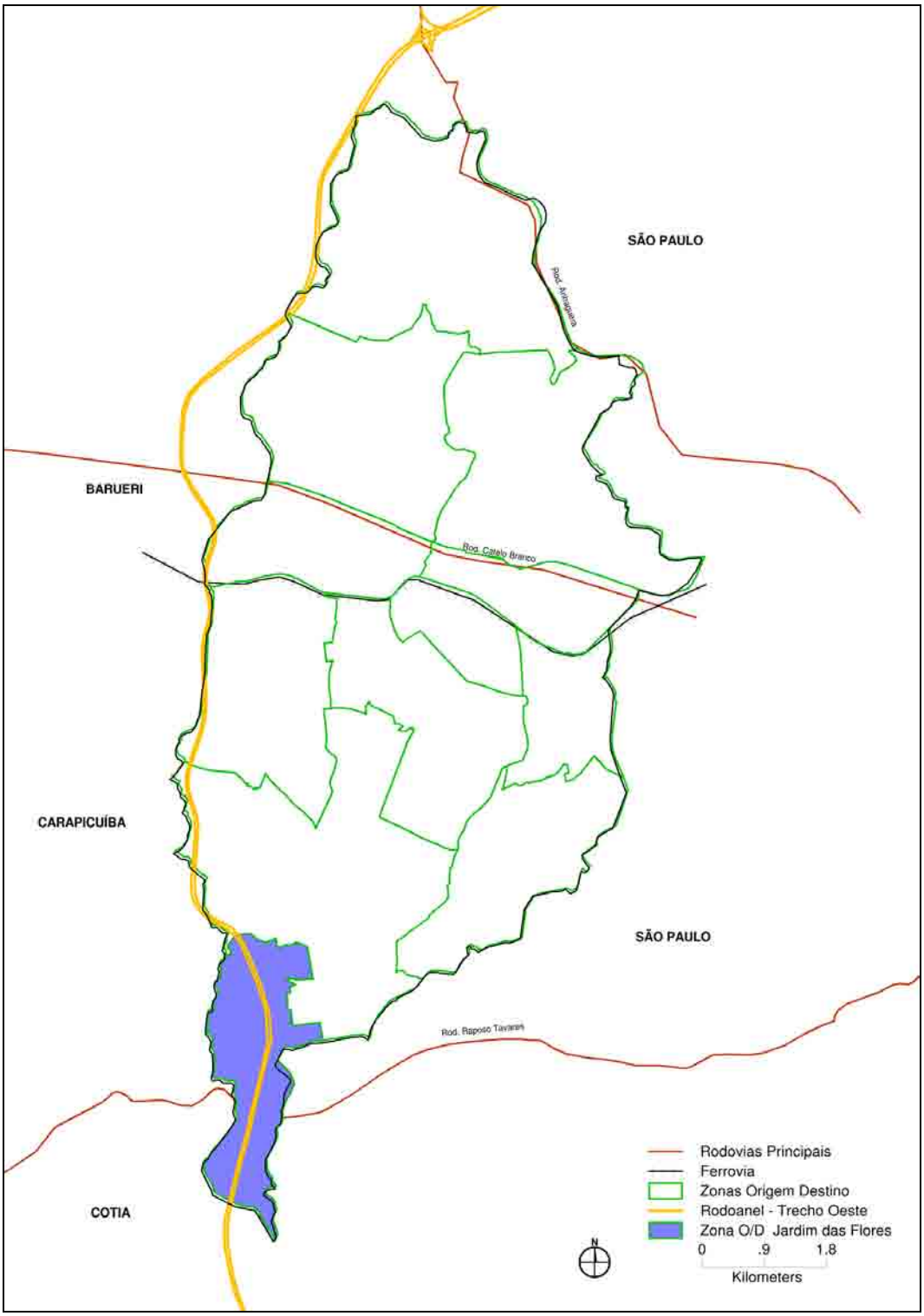
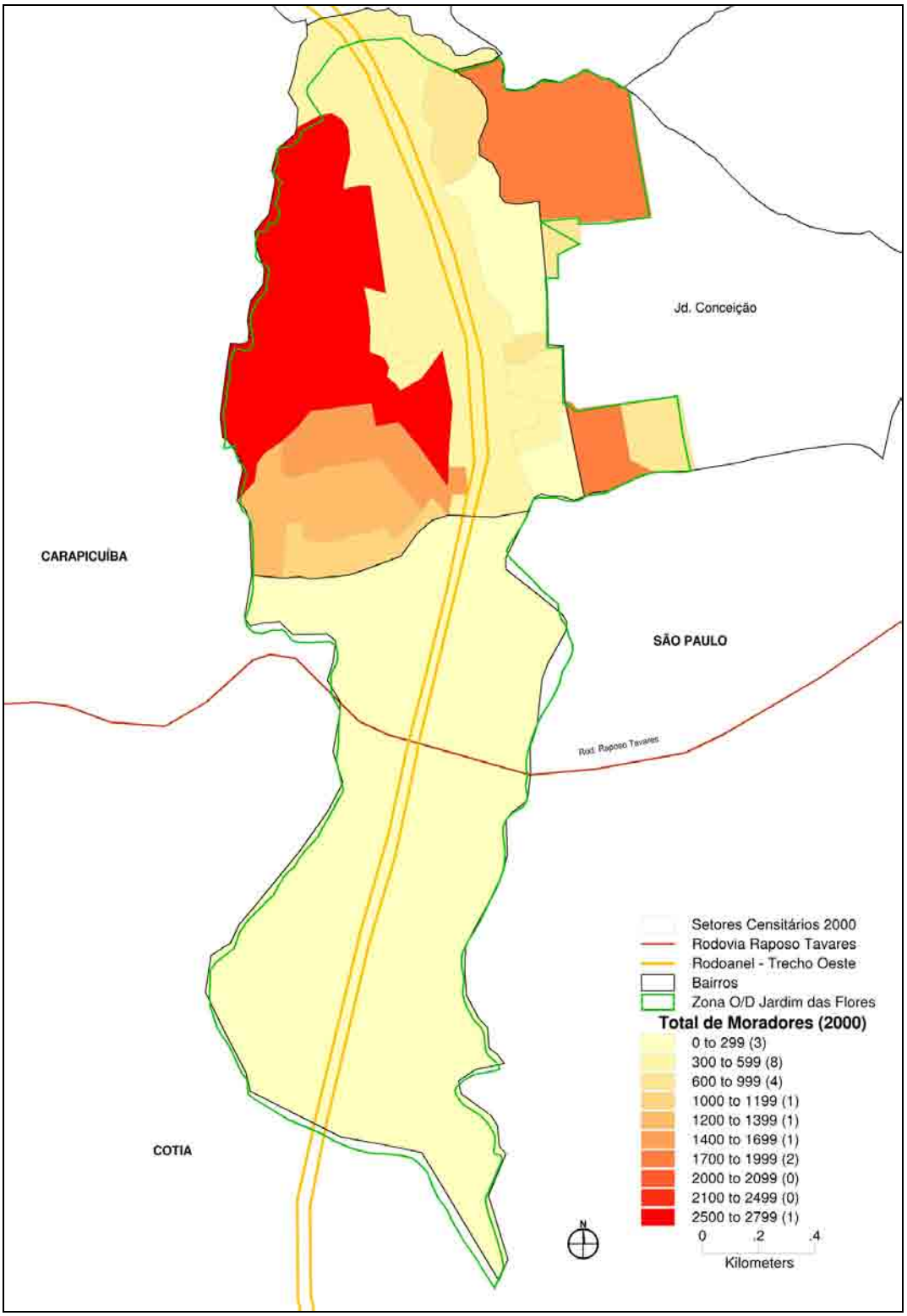


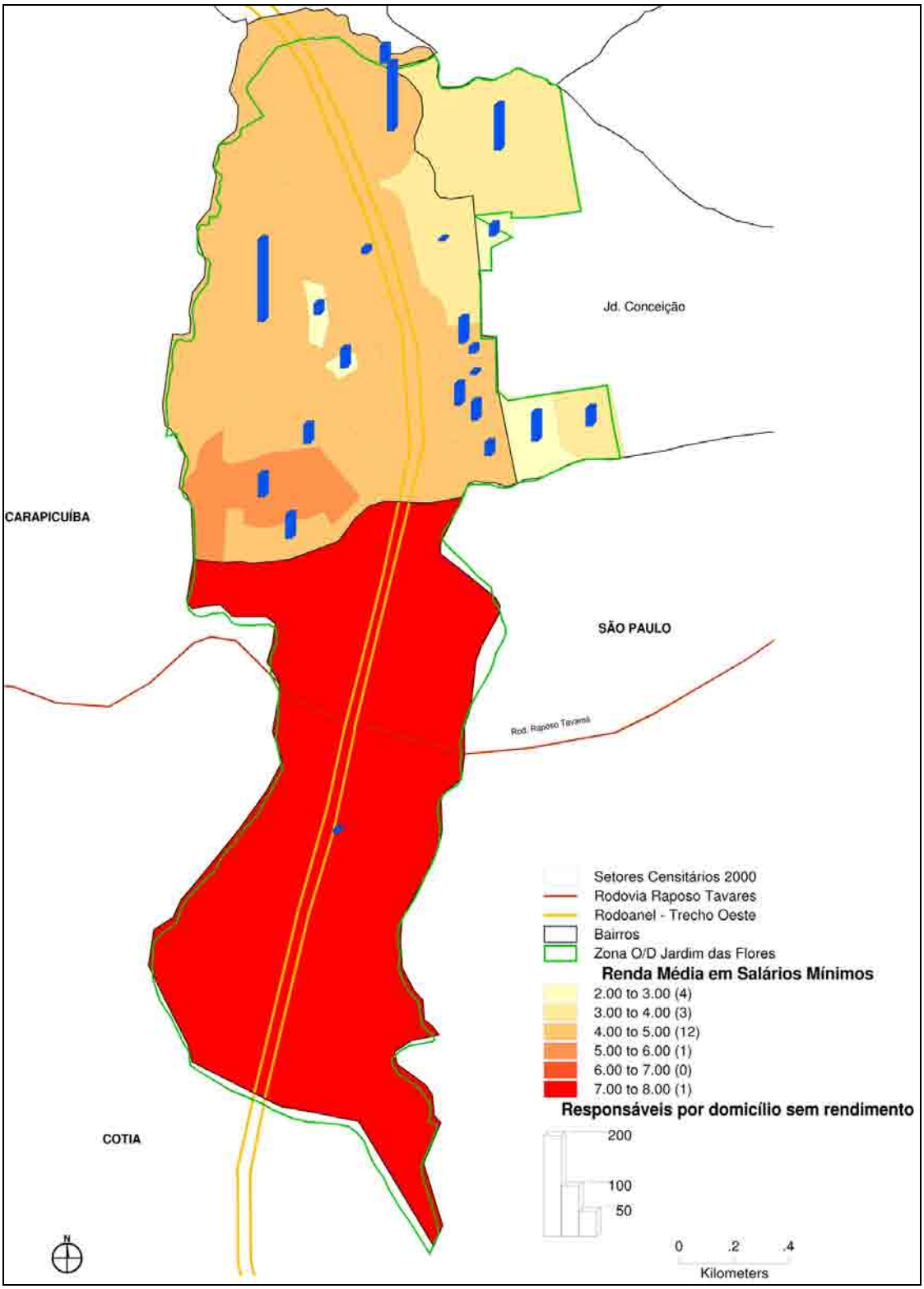
Gráfico 3.1 - Fluxo da população da Zona Jd. das Flores por Modo.
Elaboração: Inaê Batistoni / Instituto Lidas.
Fonte: Pesquisa Origem- Destino 2007 (SÃO PAULO, 2008)



Mapa 3.3 - Município de Osasco, Zona Origem-Destino Jd. Das Flores.
Elaboração: Inaê Batistoni / Instituto Lidas.
Fonte: Pesquisa Origem-Destino do 2007 (SÃO PAULO, 2008)



Mapa 3.4 - Distribuição de Moradores na Zona Origem-Destino Jd. Das Flores.
Elaboração: Inaê Batistoni / Instituto Lidas.
Fonte: Pesquisa Origem-Destino 2007 (SÃO PAULO, 2008).



Mapa 3.5 - Distribuição de Renda na Zona Origem-Destino Jd. Das Flores.
Elaboração: Inaê Batistoni / Instituto Lidas.
Fonte: Pesquisa Origem-Destino 2007 (SÃO PAULO, 2008).

O principal motivo declarado para a realização das viagens foi o motivo Trabalho. A **Tabela 3.3** revela a distribuição dos setores econômicos relacionados, sendo o de serviços representante de 23,8%, a indústria 10,34% e o de comércio 9,24%. Tal distribuição vai ao encontro à conjuntura de Osasco e da RMSP, em que o setor de serviços e comércio ganha frente em relação à indústria.

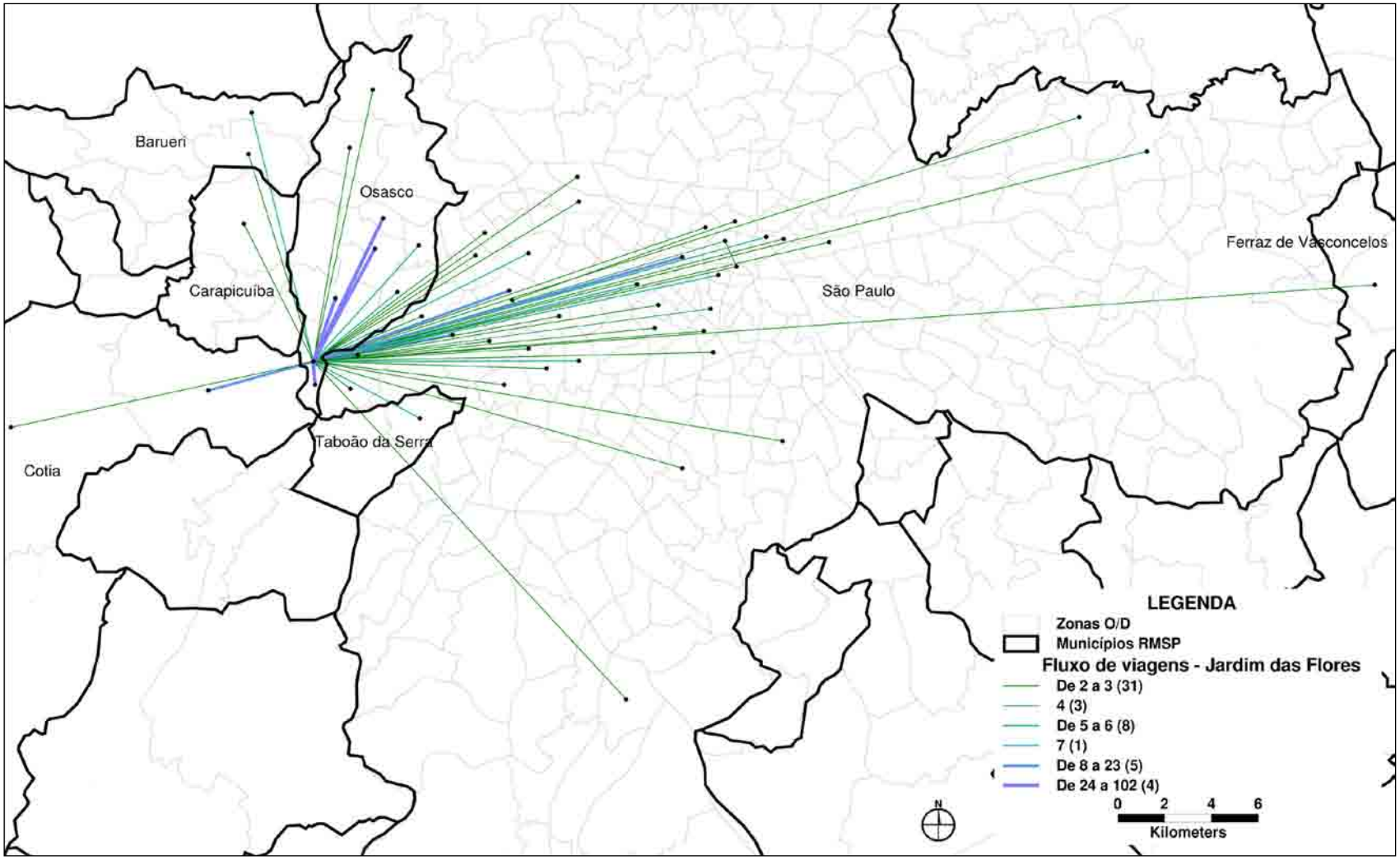
Tabela 3.3 - Viagens produzidas por motivo na Zona Jd. Das Flores

Motivo	Viagens	Porcentagem
Trabalho Indústria	2.162	10,34
Trabalho Comércio	1.931	9,24
Trabalho Serviços	4.971	23,78
Educação	7.233	34,61
Compras	279	1,33
Saúde	737	3,52
Lazer	95	0,45
Procurar Emprego	0	0
Assuntos Pessoais	3.488	16,69
Total	20.897	100

Fonte: Pesquisa Origem-Destino do Metrô 2007 (SÃO PAULO 2008).

Em relação aos fluxos gerais da população da zona Jd. das Flores, o **Mapa 3.6** revela as principais origens e destinos dos 276 entrevistados. As zonas da pesquisa Origem – Destino mais citadas como destino ou origem foram: Jd. Veloso, Novo Osasco, Osasco, Cidade Universitária e Granja Viana. O motivo Trabalho foi o mais declarado dentre as viagens.

Deduz-se que os fluxos com as localizações próximas, como o Jd. Veloso e o Novo Osasco sejam o destino da maioria das respostas do modo “a pé”. Sobre as distâncias longas deduz-se que são percorridas por autos.



Mapa 3.6 - Fluxo da População do Jardim das Flores.
Elaboração: Inaê Batistoni / Instituto Lidas. Fonte: Pesquisa Origem-Destino (2007).

O Mapa 3.6 é de significativa importância para nossa pesquisa, com ele é possível visualizar a distribuição espacial das viagens realizadas pelos entrevistados na Pesquisa Origem – Destino e demonstrar a direta relação de fluxos de uma área da periferia de Osasco com a RMSP. A população do bairro periférico Santa Maria não só tem seus fluxos com destino ao município a que pertence (Osasco), mas para outros municípios, principalmente São Paulo. Destacam-se também Barueri, Carapicuíba, Cotia, Ferraz de Vasconcelos e Taboão da Serra.

Como visto, a maioria das viagens motorizadas são realizadas pelos entrevistados pelo modo ônibus, em segundo lugar está o modo automóvel particular. O número de famílias por número de automóveis particulares na Zona Jd. Das Flores está representado na **Tabela 3.4**. Cabe lembrarmos que é considerado família para Pesquisa Origem-Destino (SÃO PAULO, 2007: 12):

> • O conjunto de pessoas ligadas por laços de parentesco ou de dependência econômica que morem no mesmo domicílio;
> • Pessoa que more só;
> • O conjunto de, no máximo, cinco pessoas que, embora não estejam ligadas por laço de parentesco, morem num mesmo domicílio. Se residirem mais que cinco pessoas, sem laços de parentesco, cada pessoa é considerada como uma família;
> • Os empregados domésticos que moram com o cônjuge ou algum parente na casa do patrão. Caso a empregada doméstica more sozinha na residência onde trabalha é considerada como parte da família do patrão.

Tabela 3.4 - Famílias por Número de Automóveis Particulares na Zona Jd. Das Flores

Nenhum Automóvel	**1 Automóvel**	**2 Automóveis**	**3 Automóveis ou Mais**	**Não-Declarado**	**Total de famílias**
1.875	2.612	138	0	0	4.625
40,50%	56,50%	3%	0%	0%	100%

Fonte: Pesquisa Origem-Destino do Metrô 2007 (SÃO PAULO 2008).

Observa-se na Tabela 3.4 que 56,50% das famílias possuem um automóvel, 3% possuem dois automóveis e 40,50% não possuem automóvel. Dado importante para raciocinarmos sobre a mobilidade dessa população. A

maioria das famílias possuem automóvel, apesar do perfil de renda da maioria da população estar na faixa de até 3 salários mínimos. Ao mesmo tempo constata-se que o modo de transporte "ônibus" foi o mais declarado entre as viagens motorizadas. Deduz-se que as famílias com maior renda, acima de 3 salários mínimos é que possivelmente tenham maior participação na distribuição de famílias por automóveis. As famílias que numericamente possuem maior quantidade de filhos teriam menor participação, já que a renda per capita familiar decairia[63]. Outra característica interessante a ser lembrada é que durante os trabalhos de campo realizados no bairro Santa Maria observou-se que os carros eram, em suma, populares e com mais de 10 anos de lançamento. Raciocinamos que o fato de uma residência ter um automóvel não significa que toda a família utilize o veículo ou que circule no RMC.

O tempo médio de viagens por modos coletivo, individual e não-motorizado na Zona Jd. Das Flores esta representado no **Gráfico 3.2**. O modo coletivo representa o dobro de tempo que o individual que, também, corresponde acerca do dobro de tempo do "a pé"[64].

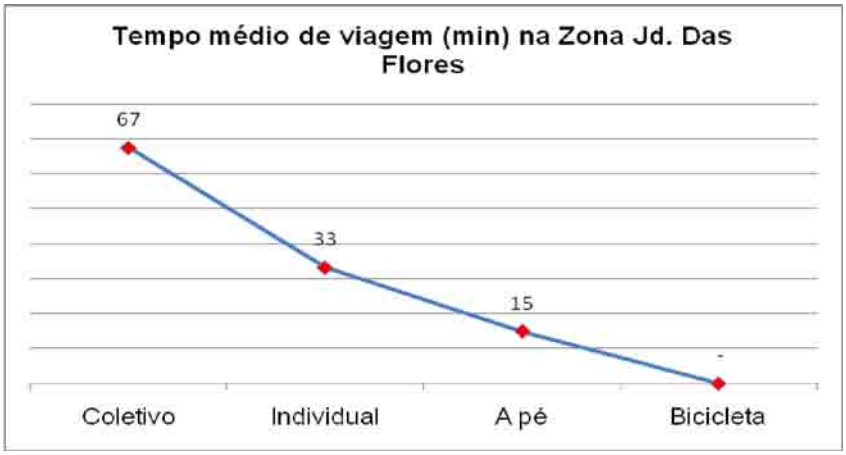


Gráfico 3.2 – Tempo médio de viagem (min) na Zona Jd. Das Flores.
Fonte: Pesquisa Origem- Destino 2007 (SÃO PAULO 2008)

---

63 Lembramos que o bairro Santa Maria (Tabela 3.1) é um bairro considerado jovem, 39,4% da população tinha entre 0 e 17 anos, 12,9% entre 18 e 24 anos, 21,5% entre 25 e 34 anos, 23,8% entre 35 e 59 anos e apenas 2,4% acima de 60 anos.

64 Segundo São Paulo (2008: 13), modo coletivo é representado por metrô, trem, ônibus, transporte fretado, transporte escolar e lotação. Modo individual corresponde a: dirigindo automóvel, passageiro de automóvel, táxi, motocicleta e outros. E viagem a pé é a viagem realizada a pé da origem ao destino, quando: a) o motivo da viagem é trabalho ou escola, independentemente da distância percorrida, ou b) a distância percorrida é superior a 500 metros, para os demais motivos.

Em relação a RMSP os resultados são parecidos, são eles 67 minutos para o modo coletivo, 31 minutos para o individual, 16 minutos para o modo a pé e 26 minutos para o modo bicicleta[65] (SÃO PAULO, 2008: 22). O que se percebe em nossa área de pesquisa é que estatísticamente o tempo dos fluxos agrupados em coletivo e individual são semelhantes ao da região metropolitana, porém há de se tomar cuidado com interpretações de igualdade e infraestrutura na oferta de transporte e de mobilidade. O que estatisticamente se aproxima, na "realidade" se distância por diversas características econômicas, políticas e sociais e, inclusive, por conta da relação espacial, por exemplo, a localização periférica (interpretada, nesta situação, como distante dos centros, como o de Osasco e São Paulo).

De posse do automóvel e com proximidade física com o Rodoanel Mário Covas, parte da população do bairro Santa Maria pode, por hipótese, ter um tempo de vida metropolitano, uma regionalização do cotidiano, uma mobilidade pela RMSP que não está limitada ao tempo do transporte coletivo e sim do transporte individual. Por outro lado, sem a posse do automóvel, a população do bairro Santa Maria está sujeita à metade do tempo da mobilidade de alguns grupos no território, está segregada a mobilidade no RMC. Assim, o Rodoanel Mário Covas constitui apenas um melhoramento "virtual", "potencial", para os usuários cativos do transporte público.

Corroboramos com Vasconcellos (1999: 56) quando argumenta que:

> [...]Embora haja vários instrumentos de consumo das vias, o acesso a eles é diferenciado socialmente, em função principalmente da renda, fazendo com que este consumo também seja altamente diferenciado. Assim, há pessoas que só podem andar a pé, por não disporem de renda suficiente nem para pagar o transporte público, enquanto outros dispõem desta renda, mas são usuários "cativos" do transporte público, por não terem acesso ao transporte particular. Há aqueles que dispõem de opção total devido à renda elevada, e utilizam-se quase que exclusivamente do transporte individual.

---

[65] Não foram divulgados pela pesquisa Origem-Destino os minutos correspontende ao modo bicicleta na Zona JD. das Flores.

O capítulo quatro é uma proposta para se pensar alguns processos de segregação, a mobilidade e a segregação residencial numa periferia em constante metamorfose. A partir dos trabalhos de campo, entrevistas com moradores, caminha-se na compreensão de como esses processos são percebidos pela população do bairro Santa Maria, inclusive do que concebem como periferia.

4. O RODOANEL MÁRIO COVAS E O PROCESSO DE PERIFERIZAÇÃO SEGUNDO MORADORES DO BAIRRO SANTA MARIA

A procura de processos que pudessem indicar impactos do RMC na mobilidade e na segregação residencial da população do bairro Santa Maria em Osasco fundamentou a compilação deste capítulo. Quais seriam os possíveis indicadores de mudanças no bairro nesse início de século XXI? Como se deu o processo de periferização do local?

Assim, foram feitos trabalhos de campo na área de estudo desde o ano de 2003, quando se iniciou essa pesquisa ainda no programa de Graduação em Geografia pelo Departamento de Geografia da USP. Para obtenção de entrevistas representativas e qualitativas procurou-se lideranças e moradores antigos e recentes, cobrindo vários loteamentos que compõem o bairro. São eles: Chácaras Fazendinha, Jardim Santa Maria, Recanto Das Rosas, Chácara Santa, Margarida, Fazenda dos Andrades e Jardim 1º de Maio.

Para composição do capitulo selecionamos 22 entrevistas que tiveram em comum a aplicação do roteiro de questões a seguir. Priorizou-se dois perfis de moradores: os mais antigos (no mínimo 10 anos, para medida de comparação entre o período anterior e posterior à inauguração do Rodoanel Mário Covas) e as lideranças (de associações de bairros, igrejas ou ligadas a prefeitura).

Roteiro-base

- Apresentação (da pesquisadora).
- O senhor(a) mora aqui desde criança? Onde nasceu? Com quantos anos veio morar no Jd. Santa Maria? Morou onde antes?
- Quantas pessoas moravam junto com o senhor(a)? Quantas moram hoje? Quem sustentava a casa? E hoje?
- Qual era a profissão dos seus pais? Qual é a sua profissão (ou da pessoa que sustenta a casa)? E a dos seus irmãos? Os seus irmãos moram longe daqui? Onde eles moram?
- Onde é/era o seu(s) trabalho(s) (ou da pessoa que sustenta a casa)? Como o senhor(a) chegava no trabalho? (de ônibus, a pé, de bicicleta, de moto...) Era

fácil chegar no trabalho? Tinha muita gente no transporte? Tinha bastante linha (se for ônibus)? Era rápido ou demorava? Mais ou menos quanto tempo? E hoje?

- A família do senhor(a) costumava/costuma passear onde? Vocês iam até o centro de Osasco? E até o centro de São Paulo? De quanto em quanto tempo? Quando precisavam comprar roupas ou eletrodomésticos ou coisas que não são vendidas no bairro, onde iam ou vão? Era /é fácil de chegar e voltar? Quanto tempo mais ou menos demora?
- Quando o senhor(a) veio morar no Jd. Santa Maria qual era sua intenção? Arrumar um emprego, trabalhar, estudar, casar, ter filhos, melhorar de vida...? O que aconteceu?
- E o bairro Jd. Santa Maria mudou muito? Que mudanças aconteceram no bairro?
- O senhor(a) acha que o Rodoanel influenciou em alguma mudança no bairro? Quais? Isso é bom ou ruim? Por quê? Ou melhor, quais são as coisas boas e ruins depois da construção do Rodoanel? (3 coisas). Como era antes e como o bairro ficou depois?
- A sua família usa o Rodoanel?
- A gente sabe que o Rodoanel cortou o bairro Jd. Santa Maria, o senhor(a) acha que isso foi bom ou ruim? Por quê? Gerou uma separação entre as pessoas? Elas continuam freqüentando os dois lados do bairro?
- Se o senhor(a) não morasse no Jd. Santa Maria onde gostaria de morar? Por quê? O que tem lá que não tem aqui?
- Em comparação a uma pessoa que mora no centro de Osasco, o senhor(a) acha que tem acesso as mesmas infraestruturas? O senhor(a) identifica o bairro Jd. Santa Maria como periferia? O que é periferia para o senhor(a)?
- Teve alguma ou algumas obras recentes no bairro que o senhor(a) acha que foi significativo para a população? Há quanto tempo? Será que tem a ver com a prefeitura? E o terminal de ônibus, o senhor(a) acha que foi boa a sua construção? Melhorou ou piorou o transporte no bairro?

Pelas entrevistas buscamos sondar aspectos da vida cotidiana desses moradores e dos processos de ocupação do bairro. Nossas referências teóricas foram: Alvito (2004), Bosi (2003), Cardoso (1995), Debert (1986), Lacoste (1985), Martins (1993) e Orlandi (1993). Dentre as contribuições, selecionamos os indicadores de Orlandi (1993), que sugere:

> - Observar e Registrar: O que o entrevistado diz mais explicitamente; O que deixa implícito; Os fragmentos de silêncio; Suas ambigüidades, contradições, incoerências, desejo de dizer o que supõe que o entrevistador quer ouvir; Sua dificuldade de expressar o que pensa; Sua resistência em dizer o que não quer.
> - Sinalizações das marcas pessoais da linguagem do entrevistado: Expressões mais diretas; Simplicidade ou complexidade da linguagem; Conceitos assertivos e apreciativos; Adesões, recusas, aspira-

> ções; Explicações, exemplificações, alusões a fatos e a falas de outrem; Figurações, comparações; Atributos; Humor, ironia; Circunstâncias (expressões verbais e circunstanciais); Percepção das transformações; Presença do “eu” e do “nós” no discurso.

Nas páginas seguintes, o **Quadro 4.0** representa a síntese desses indicadores e a listagem de nossos entrevistados. A **Imagem 4.0 - Bairro Santa Maria** e **4.1 - Entrevistas Bairro Santa Maria** contêm os limites do bairro Santa Maria, delimitado ao Norte pelos bairros Metalúrgicos e Veloso, a Leste com o bairro Conceição, ao Sul com o bairro Raposo Tavares. Faz fronteira com o município de Cotia, de São Paulo e de Carapicuíba. Suas vias principais são: Estrada das Mimosas, Estrada das Rosas, Estrada das Margaridas e Avenida Victor Civita.

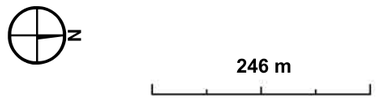
Quadro 4.0 - Indicadores das entrevistas realizadas em Trabalhos de Campo durante o 1° Sem. de 2010 no Bairro Santa Maria							
Morador e idade	**Descrição**	**Ano de chegada no bairro. Recorte temporal**	**Usa o Rodoanel?**	**Possui automóvel?**	**É a favor da cobrança de pedágio?**	**Acha que o bairro (na atualidade) é periferia?**	**Local que gostaria de morar**
(1) Alcides Marques de Oliveira, 79.	Morador de autoconstrução Pedreiro. Aposentado.	1987 -23 anos	Não	Sim	Não	Sim	Não mudaria do bairro
(2) Ângela Maria Romoaldo Barbo-sa, 54.	Morador de autoconstrução Líder comunitária e espiritual – fundou uma igreja evangélica. Mineira. Doméstica.	1999 -11 anos	Sim, com freqüência.	Sim	Não	Sim	Bairro Piratininga (Osasco)
(3) Antônio Vicente, 46.	Morador do reassentamento Rodoanel. Pedreiro. Pernambucano.	1990 -21 anos	Não.	Sim	Não	Não	Presidente Altino (Osasco)
(4) Beatriz Maia de Almeida, 60.	Moradora, Cearense, Ex-Doméstica. Dona de um pequeno sacolão (na garagem de casa).	1985 -25 anos	Sim, com freqüência.	Sim	Não	Sim	Centro de Osasco
(5) Euvécio Villaça, 66.	Morador de chácara. Pequeno empresário.	1995 -25 anos	Sim, baixa freqüência.	Sim	Sim	Sim	Vila Iara (Osasco)
(6) Florisvaldo de Oliveira, 38.	Morador de autoconstrução.	1991 -20 anos	Sim	Sim	Sim	Sim	Não mudaria do bairro
(7) Francisco, 53.	Morador da Favela Rodoanel. Pedreiro. Baiano.	2000 -10 anos	Não	Não	Não	Não	Não mudaria do bairro

Morador e idade	Descrição	Ano de chegada no bairro. Recorte temporal	Usa o Rodoanel?	Possui automóvel?	É a favor da cobrança de pedágio?	Acha que o bairro (na atualidade) é periferia?	Local que gostaria de morar
(8) Geraldo, 46.	Morador, Dono de um pequeno *Pet Shop* (na garagem de casa)	1995 -15 anos	Não	Sim	Não	Sim	Centro de Osasco
(9) Iraci, 40.	Moradora da Favela Rodoanel, Desempregada.	1999 -10 anos	Não	Não	Sim	Sim	Barueri
(10) José Carlos Ferreira Silva, 54.	Morador. Suplente de vereador. Mineiro. Garçon (não exerce mais).	1990 -20 anos	Sim	Não	Não	Não	Não mudaria do bairro
(11) Josemar, 26.	Morador do CDHU. Baiano. Desempregado.	2004 -06 anos	Não	Sim	Não	Sim	Cidade das Flores (Osasco)
(12) Juliana da Silva Alves, 24.	Moradora de casas da Cooperativa 1° de Maio Liderança do ex-centro comunitário "Espaço Vida". Professora de Judô.	1997 -13 anos	Não	Sim	Não	Sim	Barueri (Centro)
(13) Laurita Rodrigues dos Santos, 48.	Moradora de autoconstrução. Mineira. Doméstica.	1990 -20 anos	Sim, baixa freqüência.	Sim	Sim	Sim	Butantã (São Paulo)
(14) Lorival, 71.	Morador de chácara. Baiano. Pedreiro e Jardineiro.	1961 -59 anos	Não	Sim	Não sabe dizer sobre o assunto.	Sim	Não mudaria do bairro.
(15) Maria Inês, Mais ou menos 60.	Morador de chácara. Professora de Educação Artística.	1990 -20 anos	Sim, com baixa freqüência.	Sim	Nem contra, nem a favor.	Sim	Santos

Morador e idade	Descrição	Ano de chegada no bairro. Recorte temporal	Usa o Rodoanel?	Possui automóvel?	É a favor da cobrança de pedágio?	Acha que o bairro (na atualidade) é periferia?	Local que gostaria de morar
(16) Maria Isabel Modesto Verli, 46.	Moradora. Dona de casa. Paulista (de Ourinhos).	1991- 19 anos	Sim (os filhos, com motos usam diariamente)	Sim	Sim	Sim	Não mudaria do bairro
(17) Mario Pinzeta, mais ou menos 50 anos.	Padre da Igreja Católica. Seminário Padres Paulinos. Atualmente diretor de uma faculdade privada.	1995 há 2009	Não foi perguntado.	Sim	Não foi perguntado.	Sim	Foi transferido para Vila Mariana (São Paulo).
(18) Neuza Maria da Silva. Mais ou menos 50 anos.	Moradora de casas da Cooperativa 1° de Maio Doméstica. Alagoana.	1996 -14 anos	Não	Não	Sim	Sim	Rio Pequeno
(19) Nilde de Oli-veira, 70.	Moradora. Doméstica aposentada. Paulista (de Campinas).	1987 -23 anos	Sim (quando visita parentes em Mairinque)	Sim	Sim	Sim	Jd. Maria Rosa (Taboão da Serra)
(20) Raimundo, 57.	Morador de casas de autoconstrução. Ajudante de caminhão.	1995 -25 anos	Não foi perguntado.	Sim	Não foi perguntado.	Sim	Não mudaria do bairro.
(21) Roseliana dos Santos Damas-ceno, 42.	Moradora. Pedagoga. Paulistana (Vila dos Remédios).	1994 -26 anos	Sim, com freqüência	Sim	Não	Não	Perdizes (São Paulo)
(22) Vânia Lucia de Soza, Mais ou menos 55 anos.	Líder da Cooperativa 1° de Maio. Moradora de casas da Cooperativa 1° de Maio Baiana.	1995 -25 anos	Não	Sim	Não	Não	Não mudaria do bairro.

Imagem 4.0: Bairro Jardim Santa Maria

Montagem de imagens de satélite obtidas pelo Software Google Earth.
Data das Imagens: 15/dez/2008
Adaptação: Inaê Batistoni / Instituto Lidas



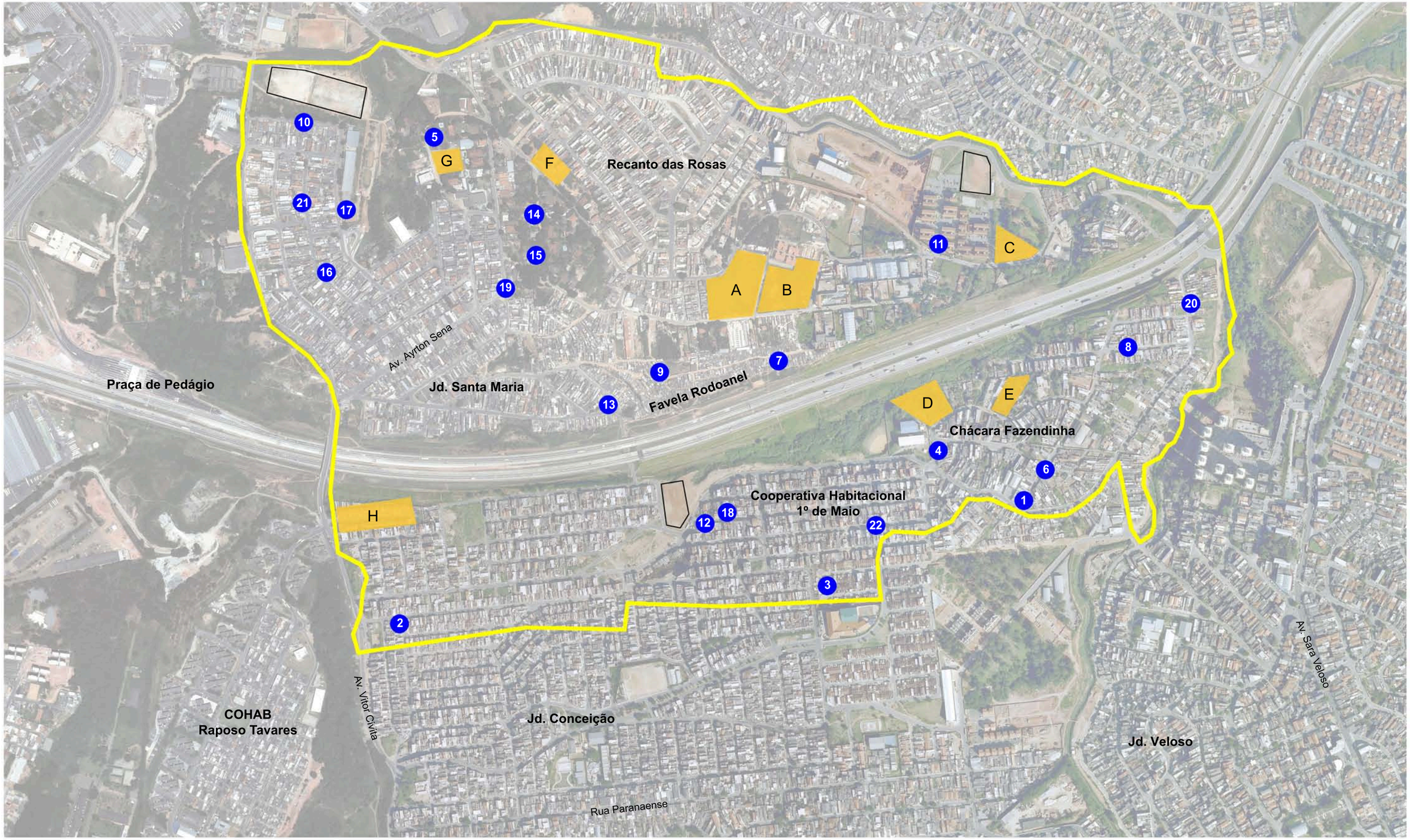


Imagem 4.1: Entrevistas no Bairro Jardim Santa Maria

Montagem de imagens de satélite obtidas pelo Software Google Earth.
Data das Imagens: 15/dez/2008
Adaptação: Inaê Batistoni / Instituto Lidas

N

246 m

Entrevistas
Jd. Santa Maria
Empreendimentos Imobiliários
Campos de Futebol

Diante das discussões teóricas desenvolvidas nos Capítulos 1 e 2, da pertinência e da riqueza de informações obtidas no campo, este capítulo foi construído e subdividido a partir do seguinte raciocínio: 1. A Ocupação do bairro (gênese), 2. A noção de periferia; 3. Mobilidade da população; 4 Rodoanel Mario Covas e fluxos de carros; 5 Valorização residencial no bairro; 6. Segregação residencial; e 7. Preconceitos implícitos. Os trechos inseridos das entrevistas são considerados os mais representativos diante das perguntas realizadas. Antes de apresentá-los adiantamos que nos é ciente que as entrevistas são um pequeno recorte diante do número de habitantes do bairro Santa Maria e de toda a periferia cortada pelo trecho oeste do Rodoanel Mário Covas, nos é ciente também que o capítulo apresenta limites de considerações quantitativas, portanto sabe-se que de modo qualitativo revela aspectos importantes sobre as mudanças no bairro nos últimos 15 anos, ou seja, antes e depois da inauguração da obra.

Nascido como periferia do município de Osasco durante meados da década de 1980 e com efetiva ocupação populacional após meados da década de 1990, estruturalmente, o bairro Santa Maria passou por diversas metamorfoses urbanas. Primeiro se deu o processo de “desbravamento” da área, pois preservava aspectos de ruralidade e havia falta de infraestrutura básica, como eletricidade, água encanada, esgoto, asfalto e linhas de ônibus. Com a abertura de ruas e loteamentos dos terrenos, a maioria feita de modo ilegal e sem escritura, este bairro representou, para muitos de seus moradores a única possibilidade de habitar na RMSP com a “propriedade privada” da habitação. Escrevemos “habitar a RMSP” e não “habitar Osasco”, pois entendemos que a relação dos moradores do bairro com outros municípios, principalmente São Paulo, tem relevo, dado a proximidade do bairro com a Rodovia Raposo Tavares, e as indicações das localizações dos empregos dos entrevistados e o mapa de fluxos 3.6 do Capítulo 3 (página 92).

Até a inauguração do trecho oeste do Rodoanel Mário Covas o bairro Santa Maria continha características de uma periferia não consolidada, de um território em que predominava a segregação residencial imposta da população,

assim como a segregação em relação à mobilidade por escassa oferta de transporte público. Apresentava também grandes porções de terrenos vazios. Após o ano de 2002 (inauguração da via expressa) diversos processos relacionados à ocupação, valorização do solo, perfil populacional e mobilidade urbana foram se modificando com intensidade e rapidez.

Ocorreu expansão da ocupação e valorização do preço do solo urbano no bairro. Observou-se que o perfil da população, antes homogêneo, começou a mudar em duas grandes direções: a) com o passar dos anos, algumas famílias com estabilidade empregatícia e com acesso ao crédito financeiro passaram, simultaneamente à construção das casas, a consumir produtos de bens de consumo duráveis, como geladeiras, máquinas de lavar, motos e carros. Os carros, por observações empíricas, não são em sua maioria novos e de luxo, são de lançamentos de anos anteriores e populares. Essas famílias, na posse de autos, ganharam maior mobilidade no território, e por hipótese, acessibilidade ao Rodoanel Mário Covas. Suas casas, constantemente em construção, apresentam diversas fases de acabamento (tijolo baiano, com ou sem reboco, laje ou telhas aparentes, entre outros; b) com a inauguração do Rodoanel Mário Covas e os novos investimentos imobiliários na região, e por conseqüência no bairro, outro perfil de moradores passa também a fazer parte da paisagem do Santa Maria: a classe média. Uma população que, pelas entrevistas coletadas, pouco se relaciona com a vizinhança. A presença do automóvel ou do discurso a favor do uso do automóvel para locomoção foi comum em todos os trabalhos de campo. A dificuldade de realização de entrevistas com esse perfil de morador, o que inclui as chácaras, foi maior do que com os moradores das autoconstruções e da favela Rodoanel. Muros, guaritas, portões fechados (sem visão para dentro da propriedade) e interfones intermediaram as recusas às entrevistas. Quanto aos lançamentos imobiliários, foram feitas entrevistas com os promotores de venda que reafirmaram o papel do Rodoanel Mário Covas e das demais conexões

rodoviárias como vantagens para “um bairro em desenvolvimento”[66]; a proximidade com os condomínios para público das classes médio-altas e altas da Granja Viana também foi bastante explorada nos discursos. O que se percebeu foi a intencionalidade de afirmação de um bairro em que apesar de estar na periferia de Osasco, tem acessibilidade e perfil econômico populacional em ascensão.

A seguir estão algumas fotos dos recentes e dos futuros condomínios fechados no bairro Santa Maria em Osasco (Fotos 4.0 até 4.4).

Foto 4.0 – Condomínio residencial horizonal.
Bairro Santa Maria (subdivisão Recanto das Rosas)
Data: Fevereiro de 2010.

[66] Como inúmeras vezes reafirmou uma promotora imobiliária do Residencial Solar dos Nogueiras.

Foto 4.1 - Tenda para venda de apartamentos do futuro condomínio residencial Solar dos Nogueiras.
Bairro Santa Maria (subdivisão Recanto das Rosas).
Data: Fevereiro de 2010.

Foto 4.2 - Condomínio residencial vertical.
Bairro Santa Maria (subdivisão Recanto das Rosas).
Data: Fevereiro de 2010.

Foto 4.3 - Placa de um condomínio residencial vertical em construção. Bairro Santa Maria (subdivisão Recanto das Rosas). Data: Fevereiro de 2010.

Foto 4.4 - Placa de um condomínio residencial vertical em lançamento. Bairro Santa Maria (subdivisão Recanto das Rosas). Data: Fevereiro de 2010.

A população usuária cativa do transporte coletivo também teve sua mobilidade aumentada na última década no bairro Santa Maria. O aumento do número de linhas, de destinos, de ônibus possibilitou maior mobilidade da

população que, embora por esse modo de transporte não acesse o Rodoanel, afirma que a via e a melhoria da conectividade do bairro com outros destinos da RMSP valorizaram suas propriedades.

Também foi relatado nas entrevistas a ocorrência do aumento ou do surgimento de congestionamentos no bairro. Ruas em que há cerca de cinco anos era possível atravessar livremente apresentam risco de atropelamento em horários de pico, ou seja, entre as 6:30h e 8h da manhã e 18h e 20h da noite. De modo geral o fluxo de carros aumentou. Alguns moradores disseram acreditar que a causa é o desvio feito pelos automóveis para não pagar os pedágios cobrados no Rodoanel Mário Covas; outros disseram estar relacionado ao aumento do número de automóveis no próprio bairro Santa Maria. Como não temos fontes de dados institucionais acerca dessas mudanças, indicamos ambas como possibilidades de causa, assim como a conexão interna do bairro com os municípios de Cotia e de Carapicuíba, o que pela interligação de ruas representa uma possibilidade de desvio do congestionamento diário na Rodovia Raposo Tavares.

Se considerado a temporalidade de apenas 15 anos, o bairro passou e passa por mudanças rápidas. Sua condição periférica municipal parece esparramar-se, conectar-se à mancha urbana da RMSP de modo a integrar posições de competitividade imobiliária que antes não ocorriam, de modo a ter fluxos e velocidades que também não existiam. Ocorre o acirramento das diferenças dos perfis econômicos de seus moradores e de suas formas de habitar e ter mobilidade no bairro. Cabe relembrar que, como visto no Capítulo 3, grande parte do bairro está, segundo o Plano Diretor do Município de Osasco (2006), definido como Zona Especial de Interesse Social, ou seja, favelas, cortiços, assentamentos informais, urbanizados ou em processo de urbanização, situados em áreas públicas ou particulares. As ZEIS dividem, atualmente, o território com os novos ou futuros condomínios no bairro. Os moradores que possuem automóveis, por hipótese, têm acessibilidade ao Rodoanel, embora a maioria dos nossos entrevistados tenha respondido

contra a cobrança de pedágios na via. A seguir estão trechos de entrevistas que elucidam nosso raciocínio.

4.1 A Ocupação do Bairro (gênese)

Em sua maioria os entrevistados moram no bairro há mais de 15 anos, o que possibilitou, para nós, o intercruzamento de processos e características de formação do bairro. Com exceção de um morador, um dos primeiros a chegar na área, em 1961, quando esta ainda era considerada rural, todos os outros chegaram ao bairro quando o processo de periferização da área urbana de Osasco alcançava os limites do município, ou seja, meados da década de 1980.

As entrevistas revelam que o bairro sofria de carência de infraestrutura geral e saneamento básico até o início do ano 2000. Frases como: “Não tinha água, não tinha luz, não tinha ônibus, não tinha asfalto, só tinha mato, alguns bois e cavalos” apareceram com freqüência nas entrevistas.

Entendemos este momento, antes do RMC, de ocupação do sul do município de Osasco como momento de passagem entre resquícios de uma vida rural para uma vida urbana, processo recente, já que estamos no ano 2010. A seguir estão trechos de entrevistas que representam essa passagem. O que está entre parênteses são observações nossas. Cabe ressaltar que, intencionalmente, reproduzimos as falas dos moradores sem correções gramaticais, pois entendemos que a expressão linguística corresponde aos limites, riquezas e diversidade de interpretação de mundo[67]. O primeiro trecho de entrevista do Sr. Lorival (se mudou em 1961), morador do Recanto das Rosas, revela um período de abertura de estradas, de ruas, quando fazendas

[67] Nossa fundamentação teórica apóia-se em BAGNO (2001), autor que trabalha a temática preconceito lingüístico.

foram loteadas e ainda era possível pescar num rio limpo e com fartura de peixes.

> **Jackeline**: Seu Lorival, o senhor pode contar como era o bairro quando o senhor se mudou para cá?
> **Sr. Lorival:** Só era mato, ficava seis, quatro, oito dias sem ver gente.
> **Jackeline**: Não existia a COHAB lá em cima? (me referindo à COHAB Raposo Tavares na divisa com o município de São Paulo)
> **Sr. Lorival:** Não, a COHAB não existia, ninguém por ali, era mato fechado, pra ali pra baixo... Era tudo a pé, não tinha ônibus, não tinha nada. Carro? Era até novidade ver um carro, não tinha automóvel ainda, nossa passagem era tudo estrada. Pode ver óia: naquela estrada... dos Cravos, cê vê?(aponta na direção da estrada) Era, é... tudo estradinha, depois que começou a ter morador (continuou a apontar para as direções ao redor). Ali é estrada da Divisa, ali é estrada Jasmim, ali é estrada Margarida, então tudo ali: era só estrada, não existia nada. Depois que começou a estrada, veio como rua.
> **Sr. Lorival:** É... Tudo aquilo era fazenda, todo esse campo era fazenda. Ai foi loteando, ai cada um foi fazendo suas moradias...
> **Jackeline**: O senhor estava falando que tinha um rio lá em baixo e que pescava? (Estavamos numa parte alta de uma vertente de morro)
> **Sr. Lorival:** É! Camarão, traira, tinha piaba, tinha lontra, tinha tudo!
> **Jackeline**: Todo mundo ia pra lá pra esse rio?
> **Sr. Lorival:** Mas não tinha ninguém, só tinha eu! Pouca gente que tinha. Eu pescava com peneira, peneira de penerar areia, assim que eu levantava vinha cada tilapia! Ficava quietinha, nem pulava pra fora da peneira, cada uma assim oh! (fazendo referência a um tamanho "grande") Camarão... Até jogava na água de novo, soltava. Mas era uma benção isso ai.
> **Jackeline**: E agora esta como?
> **Sr. Lorival:** Tudo poluído, hoje você faz um poço ai em qualquer lugar ta perigoso pegar uma doença qualquer, modi o quê? Contaminação dos córregos né, eles jogam tudo. (Se referindo a população atual do bairro).

O segundo trecho de entrevista é a junção das falas do Sr. Alcides (se mudou em 1987) e do Florisvaldo (se mudou em 1991), pai e filho, que dividem o mesmo quintal, onde somam-se as residências de 5 famílias, todos parentes. A casa central, do Sr. Alcides, tem estrutura de sede de fazenda, as demais correspondem a autoconstruções com acabamento. Localizados na parte denominada Chácara Fazendinha, têm sua propriedade fechada da visão dos transeuntes da rua. A noção do tamanho do terreno só é possível quando este é visto por dentro. Do lado de fora, o portão demarca o limite de tempos históricos de uma área que atualmente é de densa ocupação, onde as casas são menores e mais recentes.

> **Jackeline:** O bairro mudou muito desses anos pra cá, Sr. Alcides?
> **Sr. Alcides**: Vixe! Isso aqui, bem dizer, virou uma cidade!
> **Jackeline**: Se hoje é cidade, antes o senhor enxergava como?
> **Sr. Alcides**: Como uma fazenda. Por que não tinha nada, só tinha os bois, as vacas...

> **Jackeline**: As casas, os moradores, como era?
> **Sr. Alcides**: Não tinha morador não. Depois que chegou.
>
> **Sr. Florisvaldo**: Sim, quando a gente comprou esta casa estava abandonada era uma sede de uma fazenda, acho que há muitos anos atrás.
> **Sr. Florisvaldo:** Como eu havia dito; morava aqui perto o Senhor Florisvaldo, o morador antigo. Ele morava há 120 metros daqui, a gente não tinha água, a gente comprou um mangueira de 120 metros. Pela manhã a gente enchia a caixa d´agua. Com o passar do tempo os vizinhos começaram a mudar pra cá construíram casas. Essa mangueira era dividida com outros vizinhos, era oito famílias, era somente mato, não tinha rua. Sertão mesmo!

O terceiro trecho de entrevista destaca a ocupação do Jd. Primeiro de Maio, onde 7 dos entrevistados (Alcides, Beatriz, Florisvaldo, Antônio, Juliana, Neuza ,Vânia) fazem referência à uma líder política chamada Sônia Rainho, pessoa esta que, segundo relatos do Secretário de Serviços Municipais (SESM) da Prefeitura Municipal de Osasco (PMO), Luciano Jurcovichi Costa, e do Assessor da Presidência da Companhia Municipal de Transportes de Osasco (CMTO), Antônio Paulo Arnoni, liderou diversos movimentos de luta por habitação no município.

Vânia Lucia de Soza nos contou que a ocupação daquela área se deu pela formação de uma cooperativa, a Cooperativa Centro por Moradia Popular Jardim Primeiro de Maio, cujo objetivo era tirar as pessoas do aluguel. Elas eram cadastradas, faziam reuniões, a Sonia Rainho fazia a inter-relação entre a prefeitura, os donos do terreno e os futuros moradores. Quando perguntamos se eles eram os donos da terra a entrevistada respondeu:

> **Vânia**: Nois somo donos, cada um é dono do seu lote. Porém nois temos ainda o contrato de compra e venda de toda terra que tá quitada e que agora já esta em procedimento da escritura né...

A escritura das propriedades de quase todo o bairro Santa Maria, pelo menos pelo que indicaram os entrevistados, está pendente de legalidade. Os motivos são diversos, mas a área passa por projetos de regularização fundiária planejados pela gestão atual da Prefeitura do Município de Osasco. Sobre as condições da área, quando do início da construção das casas, Vânia (se mudou em 1995) relatou:

> **Vânia**: Nois vivia assim, nois é... trazia água de longe, nois pegava água pra vim de longe, comprava água mineral. Tinha uma mina, uma mina aqui perto, no rio, que era uma mina muito limpa, a gente lavava as roupa na mina, construiu a casa com a água da mina, que ela existe até hoje né, só que ela não ta tratada, mas existe.

Na entrevista com Antônio Vicente que chegou na área a princípio participando de um movimento de ocupação com mais de 1.500 famílias (parte chamada atualmente de Vila da Justiça, no bairro Conceição e que faz fronteira com o Jd. Primeiro de Maio) as respostas foram:

> **Sr. Antônio Vicente:** Isso era tudo mato a uns 20 anos atrás.
> **Jackeline:** E antes existia o quê no lugar do Rodoanel?
> **Sr. Antônio Vicente:** Existia um corgosinho que fica aqui atrás.
> **Jackeline:** Era mata?
> **Sr. Antônio Vicente:** Só matagal! Há muitos anos antes de eu vir pra cá diziam que tinha uma plantação de mandioca, só que isso ai eu não cheguei a conhecer, quando eu cheguei já era mato mesmo.

Esta fala é importante, pois este e os demais moradores indicaram que o Rodoanel Mario Covas não dividiu a população do bairro Santa Maria. Os moradores localizados mais ao sul cortavam caminho por dentro do “mato”, quando subiam em direção à Av. Sarah Veloso, Paranaense, ou à COHAB Raposo Tavares para chegar aos pontos de ônibus. Não havia uma intensa relação entre eles.

Numa relação quase que de desbravamento da “natureza” Dona Beatriz (que se mudou em 1985) revelou que a locomoção para outras áreas era considerada perigosa, pois:

> **Sra. Beatriz:** No meio do barro... E quando chovia!?... Que tinha aquele riozinho que agora já canalizaram... Ali já morreu gente, a água levava quando a gente atravessa-va.

Já Juliana (se mudou em 1997) relatou as dificuldades e cansaço para carregar diariamente baldes com água, segundo ela, os terrenos inclinados e o barro pioravam ainda mais a situação.

Os moradores do Jd. Santa Maria, de forma semelhante, relataram os mesmos processos e dificuldades de ocupação da área considerada periferia há 15 anos atrás. Observou-se certa nostalgia com um passado de luta, de períodos árduos, porém de conquistas.

4.2 A noção de periferia

Ao serem feitas as perguntas “O Sr(a) identifica o bairro como periferia? O que é periferia para o Sr(a)?” obtivemos respostas consideradas reflexivas, já que cerca de metade dos entrevistados, após a pergunta feita, se auto-questionaram se ali era ou não periferia. Dentre os 22 entrevistados 18 respostas foram “sim” e 04 “não”. As quatro respostas “não” foram dadas pelo Suplente de Vereador José Carlos, pela líder da Cooperativa 1º de Maio, Vânia Lucia de Soza, pelo morador Antônio Vicente e pela moradora Roseliana dos Santos Damasceno. Os quatro apontaram as conquistas de infraestrutura do bairro, a construção do RMC, a proximidade da área com outras áreas de ocupação por grupos socias de maior poder aquisitivo, a maior oferta de linhas de transporte coletivo e a proximidade de rodovias como características não periféricas. Destacam-se as falas de José Carlos, de Antônio Vicente e de Roseliana Damasceno:

> **Sr. José Carlos**-Não, não existe periferia, a periferia foi criada na cabeça de muitos que dá o abandono pros outros... Eu enxerguei aqui como periferia há dez anos atrás.
>
> **Sr. José Carlos**: Você pode fazer um levantamento do bairro hoje, nós moramos ao lado da Granja Viana, ao lado do Parque dos Príncipes, ao lado do Rodoanel, ao lado da Raposo Tavares...então nós territorialmente, geograficamente, nós estamos ricos também...
> **Jackeline**: Vocês estão ricos? Não entendi.
> **Sr. José Carlos:** É...nós não somos da periferia mais! Porque que eu moro há cinco minutos da Raposo Tavares e sou da periferia? Porque que eu mora há dez minutos da Granja Vianna, onde se diz que só tem bacana e eu sou da periferia? Não, não sou, nós estamos tudo num bairro só, eles dependem de mim e eu dependo deles.
>
> **Jackeline:** O senhor acha que aqui é periferia?
> **Sr. Antônio Vicente:** Não considero como, porque periferia é um lugar já meio esquecido né, situado ... já meio afastado de tudo, um lugar lá que fica meio abandonado, esquecido, já aqui não. Não tem esse problema de esquecimento tanto.
> **Jackeline:** Mas e antes quando o senhor veio em 1990, o senhor achava que aqui era periferia?
> **Sr. Antônio Vicente:** Aí eu achava. Achava porque eu vim de Presidente Altino, chegando aqui não tinha asfalto, não tinha ônibus era difícil de se locomover, quando chovia tinha ruas que a gente não conseguia passar, ficava duas, três horas esperando a enchente pra poder a gente passar.
>
> **Roseliana**: Aqui não é periferia, pode ser que é um bairro em desenvolvimento, eu não creio que seja nem periferia, até pela estrutura que você vê aqui. Porque pra mim periferia é onde se não tem nada, onde vê aquelas casas, barracos, um em cima do outro, córrego a céu aberto... Então aqui é muito organizado pra ser chamado de peri-

> feria, o que eu acho que seja aqui é distante do centro, acaba sendo chamado periferia porque fica distante do centro.

Dentre as respostas “sim”, 7 responderam norteados pela distância do bairro com o centro, 4 baseados no perfil de renda da população (em suma apontada como pobre e humilde) e 10 na visão conjunta das duas anteriores: longe do centro e habitado pelas classes ditas “populares”. Na maioria delas o “centro” de referência foi primeiramente a cidade de São Paulo (com destaque para Pinheiros / Largo da Batata) e depois a cidade de Osasco (centro). O que reafirma a estreita relação desses entrevistados com o município de São Paulo. Segundo Paulo Arnoni (CMTO/PMO) e depoimentos de moradores, os ônibus, com destino a São Paulo, já saem lotados do Jd. Santa Maria, tendo nos seus pontos de ônibus a organização de filas duplas (duas filas simultaneamente, dividindo os passageiros entre o ônibus a sair e o próximo ônibus a chegar), desse modo, alguns passageiros garantem a possibilidade de irem sentados durante a viagem. Alguns exemplos de respostas às perguntas são:

> **Sr. Florisvaldo**: Acho que é periferia, por causa das casas humildes, da ter mais gente de classe baixa, pobre.
> **Sr. Geraldo**: Um bairro em atividades inacabada... não sei! Que ta começando e nunca termina e sempre tem alguma coisa pra trás.
> **Sra. Beatriz:** Aqui já é o finzinho de Osasco.
> **Sra. Neuza**: Porque é né, aqui não é centro.

Observou-se também outro indicativo: a comparação das “condições financeiras” dos entrevistados com seus respectivos patrões e locais/ residências de trabalho. Observa-se que as profissões de pouco mais da metade dos entrevistados têm baixa remuneração, compõe-se de domésticas ou diaristas, pedreiros, ajudantes de caminhão, jardineiro e garçon.

Quando questionado: “Se o senhor pudesse morar em outro lugar onde moraria?” e “O que tem neste lugar que não tem no bairro Jd. Santa Maria?” observou-se, em geral, três direcionamentos de respostas: 1°) relaciona-se a querer voltar para o lugar onde morava; 2°) querer mudar para as áreas centrais, de infraestruturas de acessibilidade e transportes, de lazer, de

trabalho, de segurança, de saúde, entre outros. A maioria das citações fizeram referência para os centros do município de Osasco, São Paulo e Barueri. Somente um entrevistado manifestou escolha pelo interior do Estado; e 3°) para o cemitério do Santo Antônio, ou seja, não se mudar e só sair do bairro quando falecer.

A seguir temos 4 exemplos de respostas:

Josemar: Cidade das Flores.
Jackeline: Por quê?
Josemar: Porque eu acho que é mais visto pela prefeitura, tem um cuidado maior, o lugar é diferente, porque aqui onde a gente mora é um lugar que está sendo desenvolvido ainda né, tem muitas coisa a ser feita. No centro tem grandes melhorias, né. Asfalto, iluminação, policiamento...

Sr. Antônio Vicente: Ah! Lá ta mais próximo de hospitais, do centro comercial, tudo mais próximo. Você ta ali em Presidente Altino, se a pé: 10 minutos você já ta em SP, porque Presidente Altino já faz divisa já com SP, então você ta próximo de tudo. Daqui se a gente for de ônibus gasta em torno de 40 minutos.

Sr. Euvécio: São Paulo. Cidade pra mim é São Paulo! Osasco pra mim...(franzindo a testa e fazendo breve silêncio). O melhor bairro de Osasco é a Vila Iara, o resto pra mim continua periferia.
Jackeline: E o centro de Osasco?
Euvécio: Tudo! Você pode ver a sujeirada que é Osasco, cheio de buraco. Para colocar asfalto aqui foi uma briga com a prefeitura, Osasco começa no pontilhão e termina no *Shopping* Continental, o resto é periferia!
Jackeline: O que é periferia para o senhor?
Sr. Euvécio: Um bairro assim... de classe baixa, que ninguém liga!
Jackeline: O que tem de bom lá que não tem aqui?
Sr. Euvécio: Lá tem tudo! Aqui não tem nada. Lá tem Shopping, as lojas... aqui você não tem nada. Aqui tem boteco, não vou, não entro. Vou fazer o quê? Fico aqui dentro, vou na piscina, vejo televisão, filme... O lazer nosso é o *Shopping* Novo, o Continental, *Wall Mart, Carrefour*, o centro de São Paulo.

Sra. Neuza: Não é o que tem lá! É que se eu fosse, um dia... se fosse mudar daqui eu gostaria de morar num lugar desse que eu acho o acesso bom, que tem ônibus, tem mercado, acesso melhor pra escola, pra sair e chegar tarde da noite, né!? Porque filho estuda e ai o acesso é melhor.

4.3 Mobilidade da população

Todos os entrevistados disseram que melhorou o serviço de transportes no bairro nos últimos 10 anos. Sobre os primeiros anos de moradia relatam que tinham que caminhar um, dois quilômetros para terem acesso a um ponto de ônibus, o que, em tempo, significava mais ou menos 20 min. Os pontos de ônibus mais citados foram: o da COHAB Raposo Tavares em São Paulo, o do 21Km da rodovia Raposo Tavares em Cotia (por onde passa maior quantidade de linhas em direção à São Paulo, principalmente para Pinheiros); a rua Paranaense e a rua Sarah Veloso, ambas em Osasco, com linhas de ônibus sentido Osasco. A mobilidade da maioria deles, com exceção da Dona Maria Inês, e do Padre Mario Pinzeta, que disseram se locomover majoritariamente de automóvel, era e é realizada por ônibus.

O transporte coletivo, muito incipiente, compunha-se até meados da década de 1990 de duas linhas de ônibus, com quatro carros. Os indefinidos horários de saídas e chegadas limitavam a circulação daquela população aos demais territórios da cidade de Osasco. A baixa oferta de transporte, quando somada à segregação residencial, acirrava as dificuldades de apropriação do urbano. Foi relatada, por vários dos entrevistados, a organização de abaixo-assinados e manifestações em frente a prefeitura de Osasco para pressionar o Poder Público em relação a obras nesse sentido.

No Jd. Santa Maria, a associação de moradores, chamada SOS Santa Maria, foi criada para discutir e lutar pelo atendimento de demandas político-sociais do bairro. Passados anos de manifestações e interfaces com a câmara de vereadores da prefeitura de Osasco, disseram ter conseguido mais ônibus, asfalto e o Parque Ecológico Santa Maria. Antes da criação da SOS Santa Maria, a construção popular, feita por mutirões de fim-de-semana, da Igreja Católica[68] do bairro, apareceu nas falas como o início de maior integração da

---

[68] Segundo o Pe. Mario Pizeta o terreno não é propriedade da igreja, foi comprado e cedido aos moradores (intermediação com a prefeitura) pela *Caritas* do Brasil. Além da igreja os moradores decidiram construir um posto de saúde no terreno.

população: os moradores se encontravam aos fins de semana, criavam laços, participavam das divisões de tarefas, e por conseqüência discutiam as necessidades comuns da população.

Segundo José Carlos, atualmente o bairro é servido por nove linhas de ônibus, uma para o terminal Princesa Isabel, uma para a Barra Funda, duas para Pinheiros, duas para Vila Yara, uma para Alphaville e duas para o Largo de Osasco.

Veja-se alguns trechos de entrevistas:

> **Jackeline**: Antes, para ir de ônibus até o centro de Osasco, quanto tempo demorava?
> **Vânia**: Uma hora.
> **Jackeline**: Uma hora, contando percurso a pé?
> **Vânia**: Não ai era uma hora e meia, ainda tinha que leva dois sapato, né!?
> **Jackeline**: Por quê?
> **Vânia**: Porque tinha muito barro, a gente tinha vergonha, não podia entrar na cidade lá de Osasco com o sapato cheio de barro, então tinha que levar um sapato na bolsa e o outro no pé, depois você tinha que tirar o sapato com o pé cheio de barro botar na sacolinha pra tomar o ônibus. Esse trajeto daqui até o ponto final do ônibus, pra tomar ônibus era muito ruim, muito perigoso, não tinha iluminação pública.
> **Jackeline**: Isso há quanto tempo atrás?
> **Vânia**: Há quinze anos atrás. Foi muito difícil! Nós sofremos, muito aqui na comunidade, nós sofremos muito, mas nós vencemo.
> **Jackeline**: E hoje quanto tempo demora pra chegar até Osasco?
> **Vânia**: Quarenta minutos porque melhorou as condições, tem asfalto né, tem iluminação pública, os ônibus agem mais rápidos né, porque as condições de trafegar é melhor. É quarenta minutos pra você ta no largo de Osasco.
>
> **Jackeline**: E hoje, o ônibus demora muito?
> **Vânia**: Uns quarenta minutos, de quarenta em quarenta minutos.
> **Jackeline**: E antes demorava quanto tempo?
> **Vânia**: Umas duas horas.
> **Jackeline**: A cada duas horas passavam um ônibus?
> **Vânia**: Era porque só tinha uma linha de ônibus que parava lá em baixo no São Vitor. Só uma linha, que chamava é... Vila Yara.

Sobre a situação atual do transporte coletivo houve também depoimentos de insatisfação:

> **Josemar:** Você pega a condução, as vezes você não tem nem lugar pra sentar e pra eles é tudo normal. (Quando o entrevistado diz “você” esta se referindo a ele ou, de forma generalizada, aos usuários cativos de ônibus). Quanto mais gente, mais cheio é melhor pra eles, eles não tem o “respeito” de colocar mais transporte pra você ter que ir sentado, tranqüilo. Durante a viajem você tem que ir em pé e voltar em pé. Isso é que deixa a pessoa chateada, você pagar uma condução cara e não ter privilégio nenhum. E ainda demora! Se você vai em pé e chega rápido tudo bem, mas se você pega quarenta minutos aqui e vai até o largo de Osasco em pé, é fogo!

> **Jackeline**: E demorava muito o ônibus?
> **Inês**: Demorava pra chegar, eu ficava lá na fila do ônibus esperando o ônibus chegar. Era uma barra, quando a gente tinha que ir lá no centrão de São Paulo fazer alguma coisa e resolvia ir de ônibus a gente desanimava. Porque que não usa o transporte público? Porque que brasileiro tem essa mania de carro e não sei o que?! (Falando ironicamente) Põe esse que ta falando isso pra fazer o que nós tentávamos fazer! A gente não conseguia, a gente acabava apelando pro carro mesmo, apesar da gasolina cara. Ninguém tinha condições de enfrentar uma hora e meia duas horas pra conseguir chegar no centro de São Paulo, morando aqui no Recanto das Rosas (balançando a cabeça negativamente).

As respostas sobre o transporte coletivo no bairro elucida-nos sobre o aumento da mobilidade da população no território. Com o aumento do número de linhas e novos destinos, assim como o número de autos (*autobus*) em circulação, o bairro Santa Maria ganhou *status* de uma periferia conectada, interligada através de suas vias de circulação e oferta de transporte às centralidades da Região Metropolitana de São Paulo. As lutas e organizações da população do bairro como pressão para prefeitura do município de Osasco foram substanciais para este processo, foram a mediação popular para o que metaforicamente “estava fora do mapa” fazer “parte do mapa”. O Rodoanel parece não ter sido o indutor direto da melhoria da mobilidade dos moradores do bairro.

4.4 Rodoanel Mario Covas e fluxos de carros

É proibido ônibus coletivo no Rodoanel Mário Covas, portanto a evolução da oferta do modo ônibus e do aumento da mobilidade da população usuária aparece, a princípio, descolada dos fluxos de transporte na via expressa que é segregadora dos usuários cativos do transporte público.

Durante as entrevistas percebeu-se três tipos de motivos para os entrevistados que responderam não usar o Rodoanel Mário Covas: 1) porque vai para outra direção (para o centro de Osasco, por exemplo); 2) porque não possui automóvel; e 3) devido à cobrança de pedágios.

Dentre os que usam a via (10 entrevistados) e disseram ser a favor da cobrança de pedágio (7 entrevistados), a argumentação pautou-se na segurança, para rodagem de melhor qualidade e também na rapidez do socorro à eles ou ao automóvel caso ocorra algum acidente ou imprevisto.

De modo geral, sobre os impactos do RMC no bairro tivemos os seguintes respostas:

> **Jackeline:** O senhor acha que a região sofreu muitos impactos depois que o Rodoanel foi construído?
> **Sr. Antônio Vicente:** Olham o Rodoanel em si, pra nós aqui do bairro não.
> **Jackeline:** Não teve impacto?
> **Sr. Antônio Vicente:** Pra nós não.
> **Jackeline:** Por quê?
> **Sr. Antônio Vicente:** Porque não modificou quase nada, pra nóis não modificou em nada, apesar dele passar do lado ali. Pra gente usar ele é um transtorno danado.
> **Jackeline:** Mas o senhor esta falando da sua família ou da população daqui?
> **Sr. Antônio Vicente:** Da população geral né. Não é muito comum usar, geralmente quem mora aqui quase não usa.
>
> **Jackeline**: Você acha que o Rodoanel Mário Covas influenciou com mudanças para o bairro?
> **Roseliana**: Talvez a gente não sinta, fez o Rodoanel ali, mas a gente não sinta a diferença. Mas eu acredito que sim, porque ele acaba movimentando a economia do país, transporte, de alguma forma acabou vindo pra cá, mas talvez a gente morando aqui, talvez não se dê conta.
>
> **Jackeline:** Então aumentou o fluxo de carros na região?
> **José Carlos:** Aumentou tudo, aumentou aqui, aumentou na Raposo, aumentou em Osasco, aumentou tudo. É o pessoal desviando do Rodoanel porque não quer mais.
>
> **Jackeline**: Depois da construção do Rodoanel teve bastante mudança no bairro?
> **Sr. Geraldo**: Pra uns melhorou bastante né, mas pra mim mesmo que não tenho automóvel e não uso ele, não mudou nada.
> **Jackeline**: Você nunca usou o Rodoanel?
> **Sr. Geraldo**: Nunca! Eu uso pra passar por baixo dele quando eu vou pro Novo Horizonte. (Fazendo referência à passagem inferior do RMC no bairro)
>
> **Jackeline:** O senhor acha que o fluxo de carro aumentou?
> **Sr. Euvécio**: Uai! Congestionamento de manhã! Eu fui pra cidade hoje, tudo congestionado. A Ayrton Senna, aquela outra, aquele que sobe, a Victor Civita... O pessoal foge por que a Raposo Tavares ta uma porcaria. O pessoal mudou tudo pra cá. Menina, há treze anos atrás eu saia daqui pra ir até a Raposo e ir até a Praça da Bandeira em São Paulo eu gastava cinqüenta minutos, hoje eu gasto duas horas, o pessoal mudou tudo pra cá.. Ta tudo congestionado ai, uai. O pessoal corta por aqui. O pessoal veio tudo pra cá.
> (...)
> Na Raposo... Se você sair daqui, até você cruzar o farol do Butantã você vai demorar duas horas e pouco pra você cruzar o farol do Butantã! E aqui dentro do Santa Maria, você já ta ficando 15 minutos parado ali em cima.... (Fazendo referência à Rua Ayrton Senna)

Jackeline: A senhora acha que tem mais carros tentando desviar do Rodoanel?
Sra. Ângela: Sim. O transito em Osasco está péssimo por que o pessoal esta fugindo do Rodoanel, da Castelo Branco por que está tudo com pedágio, está horrível. Então Osasco está horrível.

Jackeline: O Rodoanel tem alguma relação direta com o bairro? Com o transporte do bairro?
Juliana: Hum... Aqui, por exemplo a gente não tem acesso nenhum ao Rodoanel, pra gente conseguir pegar o Rodoanel a gente tem que subir, ir até a Raposo e fazer o retorno lá em cima, lá na frente.
Jackeline: Então é como se não existisse?
Juliana: É... Existe quando eu vou dormir.
Jackeline: Por quê?
Juliana: Muito barulho. Não só o barulho, parece que tem um carro dentro de casa. (...) Falar no telefone então, é impossível. Eu tenho que me trancar no banheiro pra falar no telefone. (...). Se estourar um pneu, que já estourou vários pneus aqui, você sente tremendo a casa.

Jackeline: E o Rodoanel a senhora acha que aqui mudou muito depois do Rodoanel?
Vânia: Mudou, principalmente pra mim, porque era assim: antes era um silêncio.

Neuza: Eu acredito, na minha opinião pro futuro essas casa venham todas a rachar.

Jackeline: Você acha que, de uns anos pra cá, aumentou o fluxo de carros na avenida Recanto das Rosas?
Josemar: Ah com certeza, antes era mais sítio né?! Chacarazinhas, entendeu? Então, como levou mais gente, mais comércio, acabou que foi desenvolvendo, a quantidade de pessoas aumentando, então o fluxo de carros é bem maior.

Juliana: Acho que a maioria das pessoas aqui simplesmente ficaram olhando o Rodoanel ser construído, não sabiam o porquê que tava sendo construído, sabe. “Ah... Vai passar um Rodoanel ai...” (expressando ironia) Pra que serve? O quê que vai ajudar? Vai influenciar no quê? Por quê vai passar? Não sabiam.

A favor do pedágio

Jackeline: A senhora é a favor do pedágio, da cobrança de pedágio no Rodoanel?
Sra. Laurita: Em partes sim, porque eu acho que pra rodovia melhorar o pedágio ajuda porque...assim eu sou mineira e pra Minas as estradas era muito ruim, péssima, péssima, cheia de buracos e aí depois que eles privatizaram, que saiu o pedágio agora melhorou muito... Nossa!...100%! Então, é nessa parte aí que o pedágio ajuda, o melhoramento da rodovia.

Este subitem acerca dos impactos do RMC no bairro, de maneira geral, nos fez perceber dois tipos de pronunciamentos da população: o primeiro relacionado à função simbólica da via como algo “moderno” ou “super moderno”, visto de maneira positiva apesar de alguns impactos negativos, como o barulho e a trepidação das casas; o segundo a uma postura de indiferença da população em relação a via, como se o Rodoanel não fizesse

parte das suas vidas cotidianas e fosse apenas um objeto de infraestrutura descolado de suas escalas de relações com a RMSP. Assim, identificamos pronunciamentos com discursos indiretos de “modernidade” e de uma obra que não foi feita para essa população e sim para os sujeitos hegemônicos da metrópole corporativa fragmentada.

4.5 Valorização residencial do bairro

Todos os entrevistados disseram que depois da inauguração do Rodoanel Mário Covas ocorreu valorização residencial do bairro, inclusive os moradores de favela Rodoanel. Estes são os primeiros sinais do possível acirramento da segregação residencial imposta e voluntária no bairro nas próximas décadas, como desenvolvido conceitualmente no Capítulo 2.

Vejamos alguns exemplos de depoimentos:

Jackeline: A região está mais valorizada?
Lorival: Pelo amor de Deus! Daqui a pouco não vai dar pra vir morar aqui.
Jackeline: Como assim?
Lorival: Não vai ter área, vai ter que morar tudo em galinheirozinho como aquele prédio lá, ta vendo lá? (Risos. Fez referência à um recente empreendimento imobiliário na forma de prédios)
Jackeline: O senhor acha que predio é galinheiro?
Lorival: É um galinheiro, tudo que você ta falando aqui, os outros tão escutando lá. É pequeno, você não tem liberdade, ta no cativeiro.

Jackeline: Hoje, mais ou menos, quanto custa uma casa no Jd. Santa Maria?
Maria: Tá numa faixa de uns 200 – 250 mil.
Jackeline: E um terreno?
Maria: Não acha mais terreno não. Algumas unidades ai é acima de 40 mil, meio lote vazio, sem nada.

Jackeline: Se eu quisesse comprar uma casa aqui ou um barraco, quanto era antes e hoje? (Me referindo a favela Rodoanel).
Iraci: Ah, antes com três mil você comprava um barraco aqui, hoje menos de dez você não compra.

Raimundo: Hoje tá 50 pau o terreno...
Jackeline: Só o terreno? E uma casa?
Raimundo: É... Depende da casa, vale uns 180, nessa faixa... É 200 mil.

As Fotos **4.5**, **4.6, 4.7**, **4.8**, **4.9**, e **5.0** a seguir são representativas da diferenciação residencial dos loteamentos existentes dentro do bairro Santa Maria. Lembramos que antes do Rodoanel Mário Covas predominavam as paisagens das Fotos 4.9 e 5.0, ou seja, autoconstruções e favelas.

Foto 4.5 - Rodoanel Mário Covas cortando a periferia de Osasco. Destaca-se alguns condomínios residenciais verticais ao fundo.
Data: Setembro de 2009.

Foto 4.6 - Construção de condomínios residenciais verticais. Bairro Santa Maria (subdivisão: Recanto das Rosas).
Data: Março de 2010.

Foto 4.7 - Construção de Condomínios residenciais horizontais. Bairro Santa Maria (subdivisão: Fazendinha). Destaca-se a proximidade com o Rodoanel Mário Covas. Data: Março de 2010.

Foto 4.8 - Exemplo de Chácara no bairro Santa Maria Bairro Santa Maria (subdivisão: Recanto das Rosas). Data: Fevereiro de 2010.

Foto 4.9 - Passagem inferior do Rodoanel vista da Favela Rodoanel. Bairro Santa Maria (subdivisão: Jd. Santa Maria). Data: Março de 2010.

Foto 5.0 - Favela Rodoanel: placa de "vende-se este terreno". Bairro Santa Maria (subdivisão: Jd. Santa Maria). Data: Março de 2010.

Entendemos por estas paisagens que a modernidade é absorvida como sobra[69] pela periferia da metrópole. É o espaço desigual e combinado, significa que a periferia precária deve estar sendo reproduzida em outras áreas da metrópole, às vezes, no bairro vizinho.

[69] Ou por pressão das lutas dos moradores, em movimentos populares.

4.6 Segregação residencial

Intrínseco à valorização residencial obtivemos informações sobre segregação imposta:

> **Antônio Vicente**[70]: Eu moro no mesmo lugar, foi desapropriada minha casa, foi derrubada e foi construída outra praticamente no mesmo lugar. Outros vieram de favela, aqui da Raposo, do quilômetro 21, a maioria veio desses lugares.
> **Jackeline:** As pessoas ficaram lá?
> **Antônio Vicente:** É tanta história, umas não pagavam água, luz ...e agora iam ter que pagar, daí voltaram pra favela.
>
> **Jackeline**: Quanto custa, mais ou menos, um barraco aqui?
> **Francisco**: Ah! As pessoas falam de dez mil, outros fala de oito, eu, por exemplo, eu to até desgostando da minha casa, se eu for vender eu quero quinze mil, se eu for vender né, porque nos outros lugar não vo achar outra fácil, né. Eu to precisando de vender, ta vendo? Tô vendendo (apontando para um barraco com uma placa escrito "vende-se essa casa"). Por quê? Porque aqui não tem como eu crescer minha casa, aqui não tem espaço e minha família ta sempre comigo. É só dois cômodo e se eu subi pra cima... Eu fico com medo de investi aqui, eu só tenho esse lotezinho aqui só, são oito metro de terreno da minha casa por três e sessenta de frente, então se torna apertado e... ai a gente não tem posse pra dizer que vai comprar um lote né. Mas, se a gente andar (mudar) vai ser mais difícil ainda, de novo, né. Vai te que começar tudo de novo, mas aonde vai achar um loteamento pra comprar? E hoje... só procurando longe, tem no interior, mas fica longe da cidade, por isso. (...) A população aqui, nem todo mundo gosta de morar em área livre, mas tem que ficar, fazer o quê?

A tarifa cobrada no transporte coletivo representa limitações de mobilidade para ele e sua família.

> **Francisco**: Olha a gente tem que reclamar porque hoje em dia o transporte ... A gente antes pagava, eu lembro que a gente pagava parece que era R$ 1,60, R$ 1,70 uns anos atrás, ai subiu pra R$2, 20, não sei, não lembro das datas. Agora subiu pra R$2,75, ta um absurdo, a pessoa não ta trabalhando, vai em Osasco, vai e volta, paga R$2,75. Ai, se você vai lá duas vezes, você já tirou um dinheiro de um quilo de carne pra comer com os filhos né. E isso é uma coisa de urgência, né.
> **Jackeline**: Quando você e seus filhos querem se divertir, para onde vocês vão?
> **Francisco**: Ah, na verdade só se for pra casa dos parentes da muié ou então tenho que ir na casa da minhas filhas que é em Osasco também.
> **Francisco**: Não tem nada aqui, é parado, muito parado porque você não tem diversão. Aqui você vai é no mercado, você vai numa feira, única saída que você tem é ... Numa feira. Se for pra resolver algum problema, se tem que ir em Osasco, pagar uma conta, Aí não é um passeio, cê vai é pagar contas né, isso se torna uma responsabilidade, então pra sair só sai a trabalho, sair mesmo a gente não sai.
>
> **Jackeline:** E vocês acham que valorizou a área ali, os terrenos estão mais caros?

---

[70] Morador do Reassentamento Rodoanel, construído pela Dersa.

Josemar: Sim.
Jackeline: E vocês acham que está mudando o quê? O público, a população que está lá?
Josemar: Já mudou, né?!
Jackeline: Mudou em que sentido?
Josemar: Mudou em tudo, no comércio, as pessoas antigas que moravam lá tão se renovando, muita gente nova entendeu? O bairro está melhor.
Jackeline: Você acha que essas pessoas que estão lá tem um poder aquisitivo maior do que as que estavam antes?
Josemar: Com certeza, é o que eu falei pra você, a maioria era tudo chácara, sitiozinho então mudou, mais jovens, o pessoal ta bem desenvolvido.

Ângela:Tem filhas de patroa minha que tão comprando casas pra cá.
Jackeline: Você acha que valorizou os terrenos, mesmo sem escritura?
Ângela: Sim. Mesmo sem escritura, as pessoas compram um a dois terrenos e fazem... Tem supermercado aqui que leva duas quadras. O dono do supermercado aqui já construiu, pode se dizer... Quase um *shopping*, né? É enorme... Ta crescendo sim! Daqui a pouco vão começar a quebrar as casinhas, os sobradinhos e construir prédios.
Jackeline: Você acha que isso pode acontecer?
Angela: Oh! Pode! Pode, as incorporadoras comprando as casas e construindo prédios? Oh, lógico que pode!
Jackeline: Não sei...humm...
Ângela: Isso acontece em bairros grandes de luxo! Você vê casas descendo e os prédios subindo. Aqui ta quase a mesma coisa.
Jackeline: Humm... Você acha que o Rodoanel interfere nisso, influencia?
Ângela: Talvez, talvez interfira. E o preço do local, né. Por ser periferia é mais baixo, por enquanto.

Inês: São terrenos grandes, eu pensava assim: já que eu não vou conseguir vender pra um morador com a sua família eu vou tentar vender pra essas construtoras pra fazer um predinho, alguma coisa, mas eu não achei um caminho pra chegar nesse tipo de negócio.

Quando indagados sobre os custos de moradia nas localidades centrais, praticamente todas as respostas foram instantâneas e expressaram certa retração. Nesse momento das entrevistas observamos que foram perceptíveis as manifestações implícitas de segregação residencial imposta. Identificamos a dificuldade de abordagem desse assunto, dado que a segregação residencial imposta é percebida de modo objetivo quando a pessoa ou família não consegue arcar com os custos para consumo da moradia e infraestrutura de serviços relacionados a uma determinada localidade. Esta, sem muitas possibilidades de escolha, passa a habitar territórios de menos valorização que as áreas centrais ou de grupos abastados. De modo subjetivo a segregação imposta é percebida quando a

pessoa ou família não desenvolve sentimentos de pertencimento à localidade como conseqüência da dificuldade em se apropriar economicamente e de ter identidade com grupos ou situações que, muitas vezes, de forma velada delimitam barreiras simbólicas de "onde é o lugar de cada um/ grupo". Vejamos alguns depoimentos:

> **Sra. Neuza**: Acredito que não tenha uma casa desse tamanho no centro (refere-se a casa dela). A não ser que seja uma pessoa de classe alta, né. A gente é pobre! A gente não é nem classe média, nem remediada, não é nada. A gente é pobre! Então é difícil.
>
> **Jackeline**: Mas e o valor pra manter a moradia lá?
> **Sra. Roseliana**: É muito diferente pra manter tudo. É muito mais caro, é tudo mais caro, desde um pãozinho, tudo, tudo que você vai comprar é diferente, você tem tudo na mão, mas você paga um pouquinho a mais por aquilo tudo, pelo conforto, né.

O item a seguir aborda facetas que adquirem uma expressão territorial quando observadas pelo ponto de vista do perfil dos diversos grupos sociais que residem no bairro. Aqui, atentamos para a consideração de relações intersubjetivas no que se trata da objetividade da segregação espacial.

4.7 Metamorfoses no bairro e preconceitos implícitos nos depoimentos de alguns moradores[71]

Observou-se nas respostas de alguns entrevistados manifestações de preconceitos e frustrações com os processos de transformações do bairro. Os exemplos mais significativos estão a seguir, revelam segregações veladas.

> **Jackeline**: Aqui bem próximo a gente está perto do bairro Granja Viana, certo?
> **Euvécio**: Nós respiramos o ar de lá (Risos). Às vezes me perguntam "Onde você mora?" Eu falo, eu moro no quilômetro 21 da Raposo. "E é perto da Granja?" Eu falo, não! Só respiro o ar que vem de lá. (Risos) Mas, estou do lado de cá do rio. Estou na parte de Osasco.
>
> **Euvécio:** Éh, a parte de Cotia. Cotia é sensacional. Mas aqui, esse bairro nosso... Não. Cê vê aqui em baixo, ali. Poxa vida! (Fazendo referência à parte de casas de autoconstrução) Fizeram loteamentos com 70 metros quadrados, cada lote. Onde é que

---

71 Indicadores subjetivos de segregação espacial.

já se viu isso! Fizeram tudo casas pequenas, casas paupérrimas, ué! Desvaloriza o bairro! Então, pra ser sincero contigo, a melhor rua que tem aqui no bairro é essa (fazendo referência a rua de sua residência). O *filé mion* daqui é essa parte, pegando aqui e subindo um pouquinho (fazendo referência a parte do bairro em que predominam grandes casas e chácaras). O pessoal compraram esses terrenos há 30, 40 anos atrás, fizeram um belo investimento pensando numa coisa boa. Nossa casa foi construída por franceses. Pode ver a casa, o teto, o porte, o assoalho. A outra ao lado ali, aqui em baixo, a do doutor Zé Carlos, a do doutor Zé Roberto... O pessoal vieram, acharam que isso aqui fosse ser uma Granja Viana. E no fim, olha o que virou. E eu não conhecia não, um dia eu passei pelo lado de lá, né? Eu pensei "caramba, com esse bairro está crescendo, quanta casa nova!" As casas estão do mesmo jeito até hoje!
Jackeline: Ah...Não passaram do reboco?
Euvécio: O reboco é por dentro. Não tenho nada contra, certo? Cada um mora como pode. Eu até admiro as pessoas que têm a sua casinha.

Inês: Pra quem eu vou vender meu pedaço? Não tem um morador aqui da região que vai ter duzentos mil reais pra comprar aqui, não tem, não existe! Uma pessoa lá do bairro dos Jardins vai querer comprar aqui e conviver com essa gente pobre e morar aqui? Não vai bem! Ele tem o dinheiro pra comprar, mas não interessa morar num lugar assim.
Jackeline: Mas por quê? Por preconceito?
Inês: Preconceito? Ninguém gosta de morar no meio de pobre, não gosta! Tem vergonha de fazer uma festa final de semana e os amigos deles? Chegarem, estacionar o carro e vêem os pobres passando ai.
Inês: Você tem que ter uma condução própria se você mora num lugar desses, porque você não consegue entrar num ônibus, fazer um trajeto de quarenta, cinqüenta minutos sentada lá, no ônibus, no meio de uma população contando uma vida pro outro, eles ficam ali: blá, blá, blá! Falando alto dentro do ônibus, uma comadre que conheceu... Um senta perto do outro e conta a vida numa altura! Sem contar o outro que liga o radinho na maior das alturas, sabe... E a outra que conta o desastre que aconteceu com o filho dela, ai vira aquele... sabe? Vira um auê dentro do ônibus, que você puxa o cordão lá e pede pra descer e tomar um taxi e vai (gesticulando sinal/ movimentos de saída, de ir embora), você não agüenta! Você tem que botar na sua cabeça que as pessoas vivem em pares, você tem que conviver juntos com os seus pares, não adianta! É assim! São as camadas sociais, elas não se misturam, é muito difícil.

Jackeline: A senhora acha que já sofreu preconceito?
O preconceito não é daquele que tem, o preconceito é daquele que não tem.
Jackeline: Tem o quê, dinheiro?
Inês: É ele se sente humilhado de ver que o outro subiu na vida, que o outro tem e ele não tem, como é que ele conseguiu, ai ele se afasta, ele procura sei lá, pelo menos eu sou assim não sei se todo mundo é assim.

Entre as classes populares houve manifestações de semelhantes processos:

Jackeline: A senhora já sofreu preconceito por morar onde mora?
Ângela: Já. Aqui mesmo no bairro Primeiro de Maio. Eles têm preconceito com a gente por que a gente conseguiu o terreno através da remoção da prefeitura e eles compraram o terreno, eles se acha melhor que a gente, até de não querer amizade com pessoal do lado de cá, apesar que lá não é um condomínio fechado mas, eles se acham melhores.

Jackeline: Aqui tem escritura?
Ângela: Não, só permissão de uso.

Jackeline: A senhora já se sentiu segregada em algum lugar?
Ângela: Ah... Sim. A gente sempre sente, né, quando você sabe que ali não é o teu espaço, que ali não é o teu lugar, a gente sempre sente.
Jackeline: E qual é o seu "não espaço", como é que a senhora se sente? Quais são as características que fazem com que sinta isso?
Ângela: O olhar das pessoas, às vezes. Te olham... Pra ser franca até na minha própria... até na minha própria igreja. Eu sofri um pouco de preconceito por ser membro de favela. Algumas pessoas, eu sinto preconceito por parte delas. Mas Deus...(ficou em silêncio e olhou para cima).

Diante das experiências dos trabalhos de campo no bairro Santa Maria percebeu-se frações funcionais diversas. O território do bairro contém relações de fluxos com funcionalidades conectadas em vários níveis, do local ao mundial. Os fluxos no Rodoanel Mário Covas e os fluxos da população, embora a princípio pareçam desconectados obedecem às mesmas lógicas, um relacionado ao transporte de mercadorias e o outro ao transporte da mão de obra trabalhadora. O primeiro tem maior prioridade quando visto pelo ponto de vista das políticas públicas implementadas pelo Estado, assim como com a reprodução da ideologia do transporte privado, já que quando proíbe o transporte de ônibus coletivo na via, indiretamente, estimula o uso do automóvel. Ambos correlacionam-se numa geografia da circulação, movimento de objetos, mercadorias, pesssoas, valores e idéias, como trabalhado no Capítulo 1.

O bairro Santa Maria, assim como o Rodoanel, também é uma forma espacial, refere-se a um arranjo ordenado de objeto que como gênese urbana teve a função de assentar as residências das classes populares na periferia do município de Osasco e da RMSP. Atualmente é cortado por uma via expressa que redefine essa função dentro das hierarquias funcionais das localizações na RMSP. O RMC, as rodovias próximas (Raposo Tavares e Castello Branco, assim como as demais que interliga), os condomínios fechados de médio-alto padrão dos municípios e alguns bairros vizinhos geram novas condições de realização da vida social na periferia, geram a possibilidade de uma posição

de seletividade frente a outras localidades periféricas. O uso do automóvel torna-se indispensável para esse processo. Um bairro em que a herança espacial seria a precariedade de infraestrutura e de mobilidade vai, com os passar dos anos e com a implantação de obras de infraestrutura de circulação, sendo metamorfoseado frente às diversas funções que a dinâmica da Cidade Região São Paulo exige. Segundo Santos (2008c: 31):

> Casa, edifício, loteamento, bairro estão sempre mudando de valor relativo dentro da área em que se situam, mudança que não é homogênea para todos, cuja a explicação se encontra fora de cada um desses objetos e só pode ser encontrada na totalidade de relações que comandam uma área bem mais vasta.

Numa relação permanentemente instável dentro da RMSP, globalização e localização, globalização e fragmentação, como escreveu Milton Santos (2009: 314) são termos de uma dialética que se refaz com freqüência. O bairro Santa Maria contém essas dimensões.

Sobre a população que começa a ser assentada no bairro observamos que tem um perfil pertencente às classes médias. Na periferia, mas não em situação de marginalidade (como desenvolvemos no capítulo 2), ela aumenta suas distâncias em relação às centralidades da RMSP, mas também aumenta sua velocidade relativa quando da posse do automóvel e da acessibilidade da via expressa Rodoanel Mário Covas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em tempos de reestruturação urbano-produtiva, o Rodoanel Mário Covas constituí-se uma forma, um arranjo objeto que tem a função de possibilitar a circulação perimetral na RMSP, está integrado numa ordem distante e dialeticamente numa ordem próxima, é uma reprodução da ideologia de projetos de engenharia para circulação de mercadorias dos países chamados de Primeiro Mundo no Terceiro Mundo. Assim, implica num processo, desenvolve-se em direção à reprodução do sistema capitalista no Brasil, já que a via constitui-se como uma das mais importantes obras viárias de integração dos fluxos do país neste início de século XXI.

Na escala regional, nacional e internacional os discursos do Poder Público sobre o RMC são legitimadores da consolidação de uma complexa plataforma logística da Cidade-Região São Paulo, justificam o que há de mais avançado ou de progresso no âmbito da infraestrutura para o transporte de mercadorias.

Em relação aos conceitos trabalhados na dissertação, na escala local, os discursos do Poder Público sobre o RMC seguem os seguintes caminhos: num primeiro momento como a obra viária que daria fim ao congestionado trânsito da RMSP e que seria o limite à expansão da periferia urbana; num segundo momento como obra viária que influenciaria na diminuição do congestionado trânsito da RMSP e que também poderia representar uma barreira à expansão da periferia urbana (com especificidade para o trecho sul da via expressa).

Do ano 2002 ao ano 2010 observaram-se dois aspectos a respeito dos discursos do Poder Público sobre a obra: a) o que foi apenas discursado e; b) o que foi escrito, documentado oficialmente pelo Governo do Estado. As contradições entre o discurso falado e o discurso documentado apareceram à medida dos impasses entre a dinâmica da RMSP e as ações do Governo. A participação de organizações e movimentos da sociedade civil foi essencial

para o questionamento de consequências e algumas inconsistências nos pronunciamentos e ações do Poder Público Estadual.

Nessa pesquisa pode-se afirmar, por exemplo, que o trecho oeste do RMC, principalmente depois da implantação de praças para cobrança de pedágio, não deu fim ou diminuiu significativamente o congestionamento no oeste da RMSP. Segundo o Secretário de Serviços Municipais Luciano Jurcovichi Costa, no município de Osasco, o Volume Diário de Veículos aumentou cerca de 25% desde a implantação dos postos de pedágio no RMC. Embora não seja possível afirmar que essa seja a única causa, o referido secretário declarou que junto a ela, a cobrança de pedágio também na Rodovia Castelo Branco, contribui para o aumento do fluxo de veículos de passagem dentro do município.

Para nós o RMC constituí-se como uma via segregadora dos usuários de transporte coletivo e dos proprietários de automóveis que não conseguem arcar com os custos diários do pedágio. Presente nos discursos do ex-governador Mário Covas (falecido em 2001) estava à afirmação de que não seria cobrado pedágio na via, tal afirmação não aparece em nenhum EIA/RIMA ou documento oficial do Governo do Estado que analisamos. De forma semelhante tornou-se perceptível as declarações acerca da obra como barreira da expansão da periferia da RMSP. Ora como barreira, ora como consolidação e expansão, os discursos do Poder Público Estadual apresentaram-se contraditórios. No estudo do Bairro Santa Maria em Osasco percebemos que o discurso comumente pronunciado sobre o Rodoanel Mário Covas e a melhoria do transporte de passageiros, via transporte coletivo, não apresenta relação direta. De forma indireta aparece como possível conseqüência do aumento da velocidade dos ônibus nas principais vias da RMSP, já que as mesmas teriam a diminuição do tráfego de caminhões e de carros que passariam a utilizar o Rodoanel. Porém, em relação ao Rodoanel e o trânsito da RMSP o próprio Governo do Estado divulgou que os usuários do viário metropolitano não terão grande percepção de melhoria do trânsito no longo prazo (SÃO PAULO, 2004:07). Algo a ser também destacado é que os

planos diretores e investimentos em transporte coletivo não são da alçada do poder estadual e sim de cada um dos municípios (39) pertencentes à RMSP (cada um com administrações partidárias diversas e às vezes opostas). Assim, justifica-se a dificuldade em fazer afirmações sobre a mobilidade da população do bairro Santa Maria em relação ao Rodoanel Mário Covas.

A descoberta da proporcionalidade maior ser de famílias proprietárias de automóveis ao invés de não proprietárias de automóveis e, do modo ônibus coletivo ser o principal modo de transporte motorizado no bairro Santa Maria desafia-nos, por exemplo, a repensar a mobilidade da população periférica a partir de outros elementos, objetos e ações. É proibido o transporte de ônibus coletivo na via, logo, os moradores com mobilidade no RMC restringem-se aos proprietários de automóveis. A obra, portanto, fortalece a ideologia do uso do automóvel para a mobilidade populacional e não realiza, a princípio, nenhuma política pública para o transporte coletivo de passageiros. Mais que esse direcionamento, a obra fortalece um novo momento de constituição da periferia da RMSP, valoriza o preço do solo urbano, estimula a construção de condomínios fechados próximo às suas margens, das rodovias e viário afluente, dialeticamente reforça a reprodução de processos de segregação residencial, como se observou no bairro Santa Maria.

Para o desenvolvimento conceitual de discussões na área de geografia urbana a pesquisa possibilitou o movimento de retomar a discussão sobre os conceitos de periferia, circulação, mobilidade e segregação residencial no contexto da RMSP no início do século XXI. Diante de tantas metamorfoses urbanas correlacionadas à reestruturação urbano-produtiva na Cidade Região São Paulo, o bairro conteria então, possibilidades para repensarmos esses conceitos. Assim como, para analisar a complexidade da região metropolitana frente a tantas escalas geográficas concomitantes e de agentes com interesses contraditórios.

No primeiro e segundo capítulos foi desenvolvida a sistematização da literatura existente, com o objetivo de correlacionar os conceitos e problematizar os discursos oficiais acerca do Rodoanel Mário Covas com as

perspectivas e impactos da obra de circulação frente às dinâmicas regionais de circulação na metrópole e às dinâmicas locais de expansão da periferia. Acreditamos que a maior contribuição tenha sido substanciar teoricamente os conceitos principais da dissertação.

Os dois últimos capítulos remeteram-se à análise da área de pesquisa. A produção de representações cartográficas, tabelas e gráficos a partir do trabalho com os dados da pesquisa Origem-Destino do Metrô e outras fontes mostrou-se um instrumento valioso para repensarmos a mobilidade urbana de forma a propô-la mais democrática. O mapa de fluxos, por exemplo, revela a conexão dos fluxos da população de um bairro periférico com o todo metropolitano, o que potencialmente contém a possibilidade de comparações e análises com outros bairros periféricos cortados pelo Rodoanel Mário Covas e com o próprio Rodoanel Mário Covas.

O processo de análise, de trabalho de campo, correlações, experimentações, propostas de caminhos metodológicos para percepção dos conceitos trabalhados na dissertação na vida cotidiana da população do bairro foram também de grande relevância no que se refere a compreensão da ordem distante na ordem próxima. Ver, sentir, cheirar, dividir a dramaticidade e a conflitividade de morar na periferia e conviver com processos tantas vezes alienados foram fundamentais para o desenvolvimento da pesquisadora e do trabalho.

No Capítulo 4, escolhemos o roteiro aberto para as entrevistas, pois percebemos que a abordagem quantitativa (com um questionário fechado, padronizado) além de induzir os entrevistados sobre nossa concepção teórica de periferia, segregação e mobilidade, seria inviável para uma única pesquisadora. Assim, optou-se pela abordagem qualitativa, fundamentada por entrevistas com moradores antigos e distribuída territorialmente no bairro. A experiência, participação e testemunho das transformações do bairro Santa Maria esteve presente em todas as respostas. O que se esperou da metodologia foi a possibilidade de repensarmos os conceitos trabalhados na dissertação a partir da história de vida de alguns moradores que tiveram a

experiência concreta do antes e depois da inauguração do Rodoanel Mário Covas no bairro.

Outro aspecto importante do trabalho foi descobrir, por exemplo, como a concepção de periferia e de definição do bairro Santa Maria como periferia pode ser subvertida pelas interpretações de alguns moradores. O bairro que é cortado pelo RMC, está próximo a rodovia Raposo Tavares, aos condomínios de alto padrão da Granja Viana em Cotia ou outros grandes condomínios fechados em Carapicuíba, Barueri e mesmo Osasco, ganha, para alguns moradores *status* de centralidade.

O Rodoanel Mário Covas é projetado para ser materialidade, é infraestrutura para a circulação de mercadorias, para a articulação geográfica das atividades econômicas territorialmente divididas, não para a circulação da população local. Essa elucidação nos colocou frente a uma realidade: a periferia modificou-se. Esta não é mais a periferia “tradicional”, dos anos 1970, sinônimo de distante do centro, empobrecida e sem infraestrutura física e social. Os novos conteúdos, percebidos por nós, nos breves resultados deste trabalho, apontam para novos significados da periferia, da periferização e do sujeito periférico na metrópole paulistana. O Rodoanel Mario Covas se apresenta como um novo conteúdo dessa periferia, da RMSP e da cidade Região São Paulo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, F. S. F. *Rodoanel Mário Covas:* via de progresso. São Paulo: DBA Artes Gráficas, 2002.

ALVITO, M. *Trabalho e Identidade?* Trabalhadores no Brasil do século XI – Uma pesquisa de História Oral. Projeto de História Oral do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense no de 2004. Disponível em: <http://www.opandeiro.net/cursos.htm> Acesso 03 Fev. 2009.

ARANTES, O. Uma estratégia fatal. In: ARANTES, O; VAINER, C e MARICATO, E. *A cidade do pensamento único*, 3ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2002, pp. 11-74.

ARENDT, H. *A condição humana*. Tradução de Roberto Raposo. 10ª Ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004, pp.59-62.

A OBRA que mudou São Paulo. *Revista Rodovias&Vias:* Um novo ritmo para São Paulo. Ano 11, N°44, Mar/Abr 2010, p.22-35.

BAGNO, M. *Preconceito lingüístico:* o que é, como se faz. 8ª Ed. Loyola. São Paulo, 2001.

BAIRROS se mantêm objeto de desejo: infraestrutura, localização privilegiada e história constroem a tradição de regiões. In: *Jornal Folha de São Paulo*. Viver São Paulo, 23 set. 2006, Informe publicitário, pp.01.

BARBOSA, J L. *Favela:* alegria e dor na cidade. Rio de Janeiro: Senac Rio de Janeiro, 2005.

BLANCO, J. *Localización industrial y movilidad asociada en la region metropolitana de Buenos Aires.* In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10, 20 a 26 de Março de 2005, São Paulo. Anais... São Paulo: USP, 2005. p.2061.

BODDY, M. Reestruturação industrial, pós-fordismo e novos espaços industriais: uma crítica. In: *Reestruturação Urbana:* Tendências e Desafios. Edmond Preteceille; Licia Valladares (Org.). São Paulo: Nobel; [Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de janeiro], 1990. P.44-58 – (Coleção Espaços).

BÓGUS, L. M. M., PASTERNAK, S. *Como anda São Paulo*. (Org.) Lúcia M. Machado Bógus, Suzana Pasternak. Rio de Janeiro. Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2009.

BONDUKI, N. Depoimento. In: *Espaço & Debates: Periferia Revisitada*, n.42. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XVII, 2001, p.92-99.

BONELLI, R, VEIGA, A. Pobreza, Mobilidade e exclusão social no Brasil. In: *Exclusão social e mobilidade no Brasil.* WOOLCOCK, Mickel & GACITÚA-MARIÓ, Estanislao (Org.) Brasília: IPEA: Banco Mundial, 2005. pp.237-273.

BOSI, E. *O Tempo vivo na memória. Ensaios de psicologia social*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003, pp.59-67.

BOURDIEU, P. Efeitos do lugar. In: *A miséria do mundo*. Petrópolis: Vozes, 1999, pp. 159-166.

BRAGA, V. *O PDDT e a fluidez territorial no Estado de São Paulo:* o projeto dos Centros Logísticos Integrados. Dissertação de mestrado defendida pela Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Geociências, 2007.

BRITO, Agnaldo. Arrecadação de pedágio bate recorde em SP. In: *Jornal Folha de S. Paulo*. São Paulo, 25/12/2009.

CALDEIRA, T P R. *Cidade de Muros:* Crime, segregação e cidadania em São Paulo. Tradução Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. São Paulo: Editora34/ Edusp, 2000.

CANO, W; GUIMARÃES NETO, L. A Questão Regional no Brasil: traços gerais de sua evolução histórica Regional, Nuevos Desafios. In: *Pensamiento Iberoamericano*, nº. 10, 1986. Madri, Instituto de Cooperation Iberoamericana, pp. 167-184.

_____. (Coord.). *São Paulo no limiar do século XXI*. São Paulo: Fundação Seade/Unicamp, 1992.

_____. Concentração e desconcentração econômica regional no Brasil. In: *Economia e Sociedade*. Campinas, n. 8, jun. 1997, pp.101-141.

CARDOSO, S. O olhar do viajante (do etnólogo). In: *O olhar.* Adauto Novaes (Org). São Paulo: Cia das Letras, 1995, pp. 347-360.

CARLOS, A F A. São Paulo: do capital Industrial ao Capital Financeiro. In: CARLOS, A. F.; OLIVEIRA, Ariovaldo U. (Org.) *Geografias de São Paulo:* 02 A Metrópole do século XXI. São Paulo: Contexto, 2004, pp.51-83.

_____. Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001, pp. 11-44.

COELHO, M. I. Z. *A estruturação do Município de Osasco no contexto da RMSP.* 1998. (Mestrado em Geografia) Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo.

CONCEIÇÃO. L. Rodoanel Livre faz carreata contra pedágio. In: *Jornal Visão Oeste*. 22 a 28 de fevereiro de 2008. Caderno Cidades, temática Manifestação. Pág 04.

CORRÊA, R L. *O espaço urbano.* São Paulo: Ática, 1993.

CUSTÓDIO, V. Dos surtos urbanísticos do final do século XIX ao uso das várzeas pelo Plano de Avenidas. In: *GEOSUL*, n.38 V.19 Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina. Jul./dez.2004, pp.77-98.

DAINESI, V. Entrevista com Marcos Martins. In: *Jornal Diário da Região*. Caderno Opinião, 11. 10. Osasco: 2007, pp.02.

DAMIANI, A. O lugar e a produção do cotidiano. In: *Novos caminhos da Geografia*. In. CARLOS, Ana. F. (Org.), São Paulo: Contexto, 1999, pp.161-162.

DAMIANI, A L. Urbanização crítica e situação geográfica a partir da metrópole de São Paulo. In: CARLOS, Ana F; OLIVEIRA, Ariovaldo U (Org.). *Geografias de São Paulo:* 1 Representação e crise da metrópole. 1ª Ed. São Paulo: Contexto, 2004, pp. 19-58.

_____. Urbanización crítica: periferias urbanas - elementos a considerar en el camino de la comprensión de la ciudad como sujeto. In: *Barcelona y São Paulo cara a cara: procesos metropolitanos a la hora de la globalización.* CARRERAS, Carles; CARLOS, Ana F. A. (Coord.) Barcelona: Davinci, 2006, pp. 169 -184.

DEÁK, C. Elementos de uma política de transportes para São Paulo. In: *O processo de urbanização no Brasil*. Csaba Deák & Sueli Ramos Schiffer (Org.). São Paulo: Edusp, 1999, pp. 313-339.

DEAN, W. O. Comércio do café gera a industria e a matriz econômica: a importação. In: *A Industrialização de São Paulo.* São Paulo: Difusão Européia do Livro e Ed. da Universidade de São Paulo, 1971, pp. 09-22 e 25-88.

DEBERT, G G. Problemas relativos à utilização da história de vida e história oral. In: *A aventura antropológica*. CARDOSO, R (Org.). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986, pp.141-156.

DI PIETRO, M. S. *Parcerias na administração pública*. São Paulo: Atlas, 1999, pp. 05-16.

DINIZ, C. C. Impactos Territoriais de Reestruturação Produtiva. In: *O Futuro das Metrópoles:* desigualdades e governabilidade. RIBEIRO, Luiz César de (Org.). Rio de Janeiro: Revan/ Fase, 2000, pp. 21-62.

DUARTE, R. Região declara guerra contra o pedágio no Rodoanel. In: *Jornal A Rua*. Osasco: 21 de setembro de 2007, pp. 03.

ENDRIGUE, T. da C. *A valorização imobiliária e a verticalização residencial no processo de diferenciação sócio-espacial.* Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

FERNANDES, J. Transportes Metropolitanos e Mobilidade. In: *Revista Cresce Brasil: Região Metropolitana de São Paulo, Como desenvolver as cidades e garantir a qualidade de vida.* Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo –SESP, 2008. Disponível em:<www.fne.org.br/fne/index.php/fne/content/.../Cresce+Brasil+RMSP.pdf> *Acesso em: 03 Abril 2010.*

FOLGATO, M. *Rodoanel mudou. Virou corredor de exportação*. OESP, Julho de 2004, pp.C1, C3 e C4.

FREIRE, P. *Por uma pedagogia da pergunta*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

FREITAS, E. L. H. *Loteamentos Fechados.* 2008. Dissertação de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP.

FRÚGOLI, H Jr. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole.* São Paulo: Cortez; EDUSP, 2000.

GOTTIDIENER, M. A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos". In: *Reestruturação Urbana:* tendências e desafios. Edmond Preteceille; Licia Valladares (Org.). São Paulo: Nobel; Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de janeiro, 1990, pp. 59-78 – (Coleção Espaços).

GROSTEIN, M D; MEYER, M. P.; BIDERMAM, Ciro. *São Paulo Metrópole*. 1ª Ed. São Paulo: Edusp/ Imprensa oficial. 2004.

GUERRA, A., CAZZUMI, D e ALMEIDA, R. *Geração de oportunidades:* o papel dos programas de transferência de renda. São Paulo: Aderaldo & Rothschild Editores, 2009.

_____. *Inclusão Social com geração de ocupação de renda*. Osasco, S.P: SDT/PMO, 2008.

HARVEY, David. *Condição Pós Moderna.* São Paulo: Edições Loyola, 2004.

_____. *Los Límites del Capitalismo y la Teoría Marxista*. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

IPEA. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil:* redes urbanas regionais: Sudeste. V.5. Brasília: IPEA, 2001.

KOWARICK, L, PASTERNAK, S; et al. A pesquisa sobre segregação: conceitos, métodos e medições. In*: Espaços & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, n.45. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos. Jan-jul. 2004, pp.101 -132.

LACOSTE, Y. Pesquisa e Trabalho de Campo. In: *Seleção de Textos*. São Paulo: AGB, n°11, 1985, pp.1-23.

LAGO, L C; MAMMARELLA, R. *Relatório final:* Tendências na organização social do território das metrópoles, no período 1991-2000. Luiz César de Queiroz Ribeiro e Suzana Pasternak (Org.). Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, Maio 2009.

_____. A lógica segregadora na metrópole brasileira: novas teses sobre antigos processos. *Cadernos IPPUR/UFRJ*, Lapa/Rio de Janeiro: UFRJ, 2002, pp. 155-176.

_____. *Estruturação socioespacial na metrópole do Rio de Janeiro:* reprodução ou alteração nas condições de (não) acesso ao urbano? IPPUR/UFRJ. Sem Data.

_____. O mercado imobiliário e a mobilidade espacial na produção da segregação urbana: a metrópole do Rio de Janeiro. In: *Metrópoles - Entre a Coesão e a fragmentação, a Cooperação e o Conflito.* Luiz César de Queiroz Ribeiro. (Org.). 1ª Ed. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

_____. *Favela-loteamento:* re-conceituando os termos da ilegalidade e da segregação urbana. X Encontro Nacional da ANPUR, 2003, pp. 1-13.

LANGENBUCH. J. R. Depoimento. In: *Espaço & Debates*: *Periferia Revisitada*, n.42. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XVII, 2001, pp.85-91.

LEBORGNE, D; LIPIETZ, A. Flexibilidade defensiva ou flexibilidade ofensiva: os desafios das novas tecnologias e da competição mundial. In: *Reestruturação Urbana:* tendências e desafios. Edmond Preteceille; Licia Valladares (Org.). São Paulo: Nobel;

Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de janeiro, 1990, pp.17-43 – (Coleção Espaços).

LENCIONI, S. *A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica.* X ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 7-10 out. 2003, pp. 13.

_____. Mudanças na metrópole de São Paulo (Brasil) e Transformações industriais. In: *Revista do Departamento de Geografia* n.12 / FFLCH –USP. São Paulo: Humanitas, 1998, p.27-42

_____. *Reestruturação Urbano-Industrial:* Centralização do Capital e desconcentração da metrópole de São Paulo: a Indústria Têxtil. 1991. Tese de Doutorado pela Universidade de São Paulo.

MANENTE, F. C. M. *A moradia popular chegou à Serra da Cantareira.* 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia) Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo.

MARCUSE. Enclaves, sim; guetos não: a segregação e o estado. In: *Espaços & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos,* n.45. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos. Jan-jul 2004, pp.25.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o ligar fora das idéias. ARANTES, O; VAINER, C e MARICATO, E. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Editora Vozes, 2002, pp.122-192.

MARQUES, E C. e BICHIR, R M. Investimentos públicos, infraestrutura urbana e produção da periferia em São Paulo. In: *Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos.* Ano XVII-2001 –n.42. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 2001, pp.09-32.

MARTINS, J. S. *A chegada do estranho.* São Paulo: Hucitec, 1993. pp.11-13.

_____. Para compreender e temer a exclusão social. In: *Vida Pastoral.* Ano XLV, n 239. São Paulo: Paulus, nov-dez de 2004, pp. 03-09.

_____, Depoimento. In: *Espaço & Debates: Periferia Revisitada*, n.42. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XVII, 2001, pp. 75-84.

MASSEY, D. Um sentido global do lugar. In: ARANTES, A A. (Org.) *O espaço da diferença.* São Paulo: Papirus, 2000, p. 176-185.

MATTEO, M; TAPIA, J. R. B. Características da indústria paulista nos anos 90: em direção a uma City Region? In: *Revista de Sociologia e Política* - Universidade Federal do Paraná, n.18, p.73-93, Jun.2002.

MELLO, C. A. B. *Curso de direito administrativo*. 13ª Ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2001, pp. 622.

MENDONÇA, J G; COSTA. H S. Entre a homogeneização e a diversidade: segregação socioespacial na metrópole belo-horizontina e as especificidades do eixo sul. In*: Espaços & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos,* n.45. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos. Jan-jul 2004, pp.75 a 85.

MOURA, R; DIAS. M L M S; DESCHAMPS, M. V. DELAGADO, P. R.; RIBEIRO, L C Q. *Hierarquização e Identificação dos Espaços Urbanos*. (Org.) Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, vol.1, 2009.

O FATOR Engenharia na Construção do Rodoanel Mário Covas. In: *Revista Engenharia.* Edição Espacial Dersa. N.553, ano 60. São Paulo, 2002

OLIVA, J T. *A cidade sob Quatro Rodas. O automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo*: o espaço geográfico como componente social. 2004. Tese (Doutorado em Geografia). Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo.

OLIVEIRA, Ariovaldo U. de. A Inserção do Brasil no Capitalismo Monopolista Mundial. In: *Geografia do Brasil*. Jurandyr L.S. Ross (Org.). São Paulo: Edusp, 2005, pp. 289-326.

_____. De na prática a teoria é outra' para a teoria não pode e não deve ser outra**.** In: *Seleção de textos*. São Paulo: AGB, n° 11, 1985, pp. I-V

ORLANDI, E. *As Formas de Silêncio.* São Paulo: Unicamp, 1993.

OSASCO (Prefeitura). *Plano Integrado de Segurança Pública de Osasco.* Osasco: Prefeitura de Osasco, 2002.

_____. *Projeto Plano Diretor de Desenvolvimento de Osasco (em projeto): Análise e Diagnóstico da consolidação da ocupação do solo.* Osasco, 2004.

_____. *Projeto Plano Diretor de Desenvolvimento de Osasco.* Osasco, 2006.

_____. *Realizações e Perspectivas*. Relatório da Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHDU 2005-2008. Osasco, 2009.

_____. *Projeto Osasco 50 anos:* o futuro da cidade é planejar a cidade do futuro. 2ª Ed. Osasco, 2010.

ORIGEMDESTINO. *Jornal O Estado de São Paulo*. Caderno Especial Origem Destino Região Metropolitana de São Paulo, 03 Abr.2009, pp.H1-H8.

POPULAÇÃO volta às ruas contra pedágios. *Jornal Diário da Região*. Caderno Cotidiano. 21 Fev. 2008, pp 05.

PRETECEILLE, E. A construção social da segregação urbana: convergências e divergências". In*: Espaços & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, n.45. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos. Jan-jul 2004, pp.24-33.

REIS, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano***.** São Paulo: Via das Artes, 2006.

REIS, S. Região faz levante contra pedágio no Rodoanel. In: *Jornal Diário da Região*. Caderno Cotidiano, 24 de Ago. 2007, pp 04.

_____. ABC é convocado para luta contra pedágios. In: *Jornal Diário da Região*. Caderno Cotidiano, 05 de Out 2007, pp. 04.

RIBEIRO, L. C. Q; GOMES, M. *Tendências da organização econômica dos espaços metropolitanos no Brasil:* São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Manaus, Campinas, Goiânia, Florianópolis, Vitória, Natal e Maringá. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2008.

RIBEIRO, B. M. G. *Análise das relações entre a evolução do tráfego urbano com as transformações ocorridas no tecido do município de São Paulo e suas características socioeconômicas.* Trabalho realizado como parte das exigências da disciplina Introdução ao Geoprocessamento do curso de Mestrado em Sensoriamento Remoto do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais – INPE. São José dos Campos, 2008.

_____. *Relatório Dimensão socioespacial da Exclusão/Integração nas metrópoles:* Região Metropolitana de São Paulo. Rio de Janeiro: UFRJ/Observatório das metrópoles, Out 2008.

RODOANEL de São Paulo: Trecho Oeste. *In: Revista Engenharia* N°543, ano 58. Edição especial Dersa. São Paulo, 2001.

RODOANEL: a maior obra viária do país. *In: Revista Rodovias&Vias*: Infraestrutura e desenvolvimento. N°39, ano 10. Mai/Jun 2009, p.20-53

RODOANEL: Campanha contra privatização. *Jornal Visão Oeste*. Caderno Cidades. 20 de setembro de 2007.

RODOANEL Mário Covas Trecho Sul: controle total na execução, lote a lote. Revista Engenharia N°589, ano 66. Edição especial Dersa. São Paulo, 2008.

ROLNIK, Raquel; KOWARIK, Lucio; SOMEKH, Nadia (Orgs.). *São Paulo*: crise e mudança. São Paulo: Brasiliense, 1991.

SADER. E. *Quando novos personagens entram em cena*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, pp. 25-60.

SANTOS, O A do S Jr. *Políticas públicas, arenas e atores sociais:* O Fórum Nacional de Reforma Urbana e a agenda pelo Direito à Cidade. XIII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL. Florianópolis – SC, 25 a 29 de maio de 2009.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria dos Transportes Metropolitanos; Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo. *Rodoanel Metropolitano de São Paulo Trecho Oeste: Estudo de Impacto Ambiental.* Vol. I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII. São Paulo, 1997.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria dos Transportes Metropolitanos; Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo. *Programa Rodoanel Mário Covas: Trecho Sul modificado.* Relatório de Impacto Ambiental –RIMA. São Paulo, Out. de 2004.

SÃO PAULO (Estado). *PARECER TÉCNICO CPRN/DAIA/044/2006:* Implantação do Rodoanel Mário Covas – Trecho Sul Modificado – SP 021. São Paulo, 2006.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria dos Transportes Metropolitanos; Companhia de Trens Metropolitanos. *Manual Pesquisa Origem e Destino.* São Paulo: Ago. 2007.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria dos Transportes Metropolitanos; Companhia de Trens Metropolitanos. *Pesquisa Origem e Destino: Região Metropolitana de São Paulo: Síntese das Informações/ Pesquisa Domiciliar.* São Paulo: Dez. 2008

SÃO PAULO (Estado). Desenvolvimento Rodoviário S.A.. *Programa de Desenvolvimento do Sistema Viário Estratégico Metropolitano de São Paulo*. São Paulo, 2009.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria dos Transportes Metropolitanos. *Rodoanel:* legados do Trecho Sul. São Paulo. Jun. 2010.

SÃO PAULO (Prefeitura) SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE. *Considerações acerca do EIA-RIMA, questões, comentários, impactos previstos, limitações no tipo de avaliação efetuada.* Prefeitura de São Paulo, 2004. Disponível em <www.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/.../parecer_svma_impactos.rtf>*. Acesso em: 15 Jan. 2010.*

SANTOS, A F. *Quantificando as Informações aos Usuários dos Serviços de Mobilidade Urbana:* Publicações na Internet em Sites Europeus e Norte-Americanos. Disponível em: http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/>. *Acesso em: 22 Mar. 2010.*

SANTOS, M. A metrópole: modernização, involução e segmentação. In: *Reestruturação Urbana: Tendências e Desafios*. Edmond Preteceille; Licia Valladares (Org.). São Paulo: Nobel; Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de janeiro, 1990. pp. 183-190. (Coleção Espaços).

_____. *Metrópole Corporativa Fragmentada*: o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

_____. *Por uma economia política da cidade*: o caso de São Paulo. São Paulo:Hucitec /EDUC-SP, 1994.

_____. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. São Paulo: Edusp, 2008a.

_____. *Técnica, Espaço, Tempo*. São Paulo: Edusp, 2008b.

_____. *Espaço e Médoto*. São Paulo: Edusp, 2008c.

_____. *Da Totalidade ao lugar.* São Paulo: Edusp, 2008d.

_____. *A natureza do Espaço.* São Paulo: Edusp, 2009.

SCARINGELLA, R S. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. *Revista São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, 2001. pp. 55-59.

SCARLATO, F C. O Espaço industrial brasileiro. In: *Geografia do Brasil*. Jurandyr L.S. Ross (Org.). São Paulo: Edusp, 2005, pp. 327-380.

SCOTT, A; AGEW, J; SOJA, E; STORPER, M. Cidades Regiões Globais. In: *Revista Espaço e Debates*, n.41, ano XVII, 2001, pp.11-25.

SEABRA, O C. L. São Paulo: a cidade, os bairros e a periferia. In: CARLOS, Ana F. A.; OLIVEIRA, Ariovaldo U. (Org.). *Geografias de São Paulo: Representação e crise da metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004, pp 271-311.

_____. Territórios do uso: cotidiano e modo de vida. In: *Revista Cidade*, n.2, vol. 1. Presidente Prudente: GEU, 2004b, pp181-206.

SERPA, Â. Espaço público e acessibilidade: Notas para uma abordagem geográfica. In*: Revista GEOUSP – Espaço & Tempo*, n.15, São Paulo: D.G. USP, 2004.

SILVEIRA, J A da; LAPA, T de A; RIBEIRO, E L. *Percursos e processo de evolução urbana: uma análise dos deslocamentos e da segregação na cidade.* CEBRAP: Revista Arquitetos 090. Texto Especial 446, Nov. 2007.

SIMIELLI, Maria Elena R. Cartografia no Ensino Fundamental e Médio. In: *Geografia na sala de aula*. São Paulo: Contexto, 1999, pp. 192-108.

SMITH, N. "Contornos de uma política espacializada: veículos dos sem teto e produção de escala geográfica". In: *O espaço da diferença*. ARANTES, ANTONIO A (Org). São Paulo: Papirus, 2000, pp. 132-175.

_____. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. In*: Revista Geousp Espaço & Tempo*. São Paulo, 2007.

SINDICATO dos Bancários e Financiários. Não ao pedágio no Rodoanel. In: *Jornal Folha Bancária.* 6 de Nov. 2007, pp.04.

SOBARZO, O. A produção do espaço público: da dominação a apropriação. In: *Revista Geosp, 19*, São Paulo: FFLCH, 2006, pp. 93-111.

SOUSA, V. R. Serra não cumpre o que Covas prometeu. In: *Jornal Visão Oeste.* Caderno Política. 21 a 27 de Set. 2007, pp 03.

SPOSITO, M. E. B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. In: *Revista de Geografia*, v.10. Presidente Prudente: Unesp, 1991, pp. 1-18.

SUERTEGARAY, D. M. A. Pesquisa de Campo em Geografia. In: *Geographia* –Revista da Pós-Graduação em Geografia do Departamento de Geografia da Universidade Federal Fluminense. Ano IV, n°7, Niterói, 2002, 5p.

_____. *Trabalho de Campo em Geografia*. São Paulo. S/d. 8p. (mimeogr).

TAVARES, Maria da Conceição. A Industrialização Brasileira: uma tentativa de reinterpretação. In: *Acumulação de Capital e Industrialização do Brasil*. Campinas, Ed. UNICAMP, 2ª Ed, pp. 97-116.

TINOCO, Alexandre de Carvalho. Integração ou Fragmentação. O impasse gerado pelo fetichismo da desconcentração. In: *Espaço e Debates,* São Paulo, nº. 41. 2001, pp. 46-65.

TORRES, H. G.; MARQUES, E.C. *São Paulo:* segregação, pobreza e desigualdade. São Paulo: Senac, 2005.

TOURINHO, A de O. Centro e centralidade: uma questão recente. In: *Geografias da metrópole*, CARLOS, A. F. A. e OLIVEIRA, A. U. de (Orgs.). São Paulo: Contexto, 2006, pp. 277-300.

VALLAUX, C. *El Suelo y El Estado*. Cap. VII –La circulación. Madrid: Daniel jorro Editor, 1914, pp. 265-307.

VASCONCELLOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e eqüidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. FAPESP/ Annablume, São Paulo, 1999.

VIOLIN, C. *A terceirização ou concessão de serviços públicos sociais: a privatização de creches municipais.* São Paulo, Jullho, 2002. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3515> Acesso em: 19 de Mai 2010.

VILLAÇA, F. J. M. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp/Lincoln Institute, 2001.

_____. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In*: O processo de urbanização no Brasil*. Csaba Deák & Sueli Ramos Schiffer (Orgs.). São Paulo: Edusp, 1999, pp. 169-244.

VOLPE, L.L. *Análise da paisagem no entorno de eixos viários:* o exemplo do Rodoanel Mário Covas na *RMSP*. 208p. Dissertação (Mestrado Geografia Física) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

SITES

ALESP, Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo; PARTIDO DOS TRABALHADORES, Assembléia Permanente do. *Pedágios mais caros em São Paulo.* São Paulo, 24.08.2009. Disponível em <http://www.ptalesp.org.br>. Acesso em: 10 Dez. 2009.

ALPHANEWS, Jornal eletrônico. *Morar Bem. Oferta atrás de oferta!* Edição 124-7/2003. Disponível em: <http://www.alphanews.com.br/materiais.asp?id> Acesso em: 20 Mai. 2006.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (METRÔ). Pesquisa Origem-Destino do Metrô ano 2007. Disponível em <http://metro.gov.br/> Acesso em 22 Abr. 2010.

ELLITE IMÓVEIS, Imobiliária. *Condomínio São Paulo II*. Disponível em: <http://www.elliteimoveis.com.br/condominios.htm> Acesso em: 06 Jan. 2006.

IMÓVEL, Planeta. *Opções de investimentos em São Paulo.* Disponível em: <http://www.planetaimovel.com/conteudo/fundos/materiais/guia.asp> Acesso em: 06 Maio de 2002.

OSASCO (Prefeitura). *LEI COMPLEMENTAR Nº 152, de 09 de outubro de 2006.* (Regulamentada pelo Decreto nº 9.757/2007). Disponível em: <http://www.osasco.sp.gov.br/legislacao/index.htm>. Acesso em: 10 Jun. 2009.

_____. Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHDU. Disponível em < http://www.sehdu.osasco.sp.gov.br/>. Acesso em: 10 Jun. 2009.

_____. *CRESCIMENTO***:** Uma cidade com 8.400 pontos de venda. Disponível em <http://www.osasco.com.br>. Acesso em: 11 Jun. 2006.

PRIMEIRA MÃO, Jornal Eletrônico. *Condomínios em Primeira Mão.* Disponível em: <http://www.primeiramao.com.br/editorial/bancodeimoveis/editorial_servico43.asp> Acesso em: 10 Jan. 2006.

RODOANEL, Mini Site. *O projeto.* Disponível em <http://www.dersa.gov.br/rodoanel> Acesso em: 21 Mai. 2003.

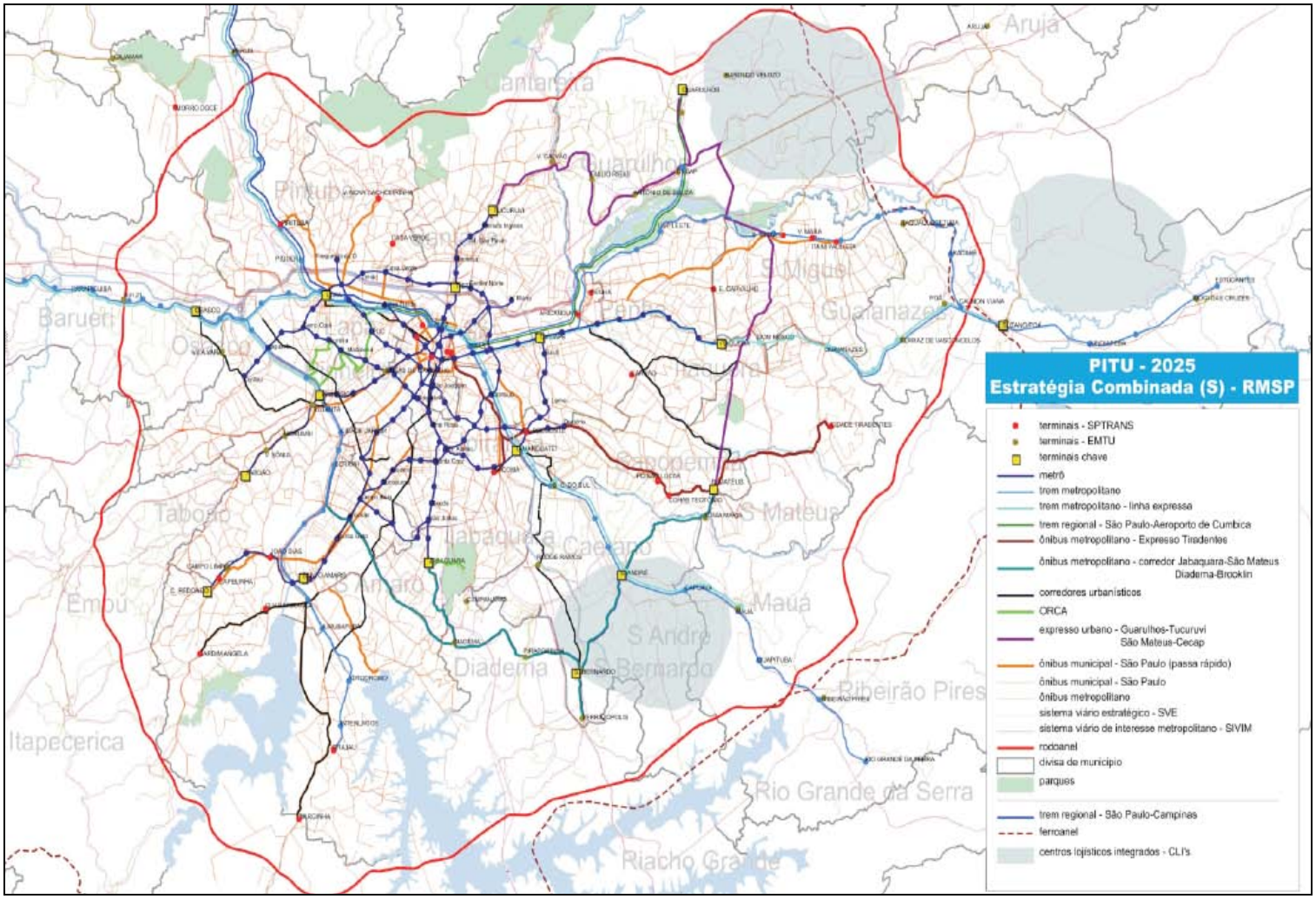
RODOANEL**.** Disponível em: <http://www.transportes.sp.gov.br/v20/rodoanel_aae_inducao.asp> *Acesso em: 10 Jan. 2007.*

RODOANEL *não alivia congestionamento no trânsito de SP.* Ago 2009. Disponível em: <http://rodoanelnao.blogspot.com/2009/08/rodoanel-nao-alivia-congestionamento-no.html>. *Acesso em: 03 Abr. 2010.*

SEADE, Fundação Sistema Estadual e Análise de Dados. *PIB do Estado de São Paulo em 2007: Projeto Contas Regionais.* Disponível em: <http://www.seade.gov.br/produtos/pib/. *Acesso em: 03 Abr. 2010*.

SECTRAN - Secretaria de Trânsito de São Paulo. *Aspectos Gerais do Trecho Oeste.* Disponível em: <http://www.sectran.sp.gov.br/rodoanel.htm>. Acesso em: 20 Mai. 2002.

Anexo A – Estratégia Combinada – Infraestrutura Principal de Transporte Coletivo



Fonte: Plano Integrado de Transporte Urbano 2025, p.17.

Anexo B: Texto "Pedágios mais caros em São Paulo" e Reportagem "Negócio da China".
PT - Assembléia Permanente
Fonte: http://www.ptalesp.org.br/imprimir.php
Pedágios - 02/07/2009

Pedágios mais caros em São Paulo

A partir do dia primeiro de julho os preços das tarifas de pedágio no Estado de São Paulo subiram como acontece rotineiramente desde 1999. Os pedágios indexados pelo IGP-M tiveram aumento de 3,64% e para as rodovias cujo índice é o IPCA, o reajuste foi de 5,19%. Apesar deste ano o pedágio reajustado pelo IPCA ser maior do que o IGPM, o IPCA é o mais apropriado por refletir melhor as variações dos preços no Brasil.
O IGPM é um indicador que é poluído por outros efeito externos, como variação cambial e aumento de commodities. Se o primeiro lote de rodovias paulistas que foram leiloadas em 1998 tivesse o IPCA como indexador, as tarifas de pedágios não seriam tão exorbitantes como são atualmente no Estado de São Paulo.
Quem primeiro usou o IPCA como indexador foi o governo federal, quanto fez a concessão do segundo lote de rodovias. O governo Serra seguiu o exemplo e o copiou ao pedagiar o Rodoanel e o ultimo lote de rodovias estaduais que foram concedidos. Alguns pedágio, como os da Rodovia Imigrantes e Anchieta aumentaram 4,70% mais de um ponto percentual acima do índice oficial, o IGPM. Uma benesse para a Ecovias.
Os técnicos da Artesp deveriam explicar melhor isso para a sociedade. Pelos 120 quilômetros, o usuário pagava R$ 17,00, agora pagará R$ 17,80. É mais do que o preço pago para ir e voltar de São Paulo a Belo Horizonte, que si por R$ 17,60, para andar 1.120 quilômetros por rodovia federal duplicada. Para ir de São Paulo a Campinas em rodovia estadual, pouco mais de 90 quilômetros, o usuário paga R$ 12,20, enquanto para ir de São Paulo a Registro, 180 quilômetros (o dobro da distância) em rodovias federal, o pagamento é de R$ 4,50, ou seja, 171% a menos.
Pior é viajar de São Paulo a São José do Rio Preto. São pouco mais de 440 quilômetros. Para ir o usuário pagará R$ 56,90 e para voltar R$ 61,10. Dessa forma uma viagem de ida de volta sairá por R$ 118,00. Um caminhão de 6 eixos que faça o mesmo trajeto paga R$ 708,00. Esse custo é repassado para o preço das mercadorias consumidas pela população, visto que 93% do transporte de cargas de São Paulo é rodoviário.
Um ônibus de 3 eixos que faça o mesmo trajeto deixa nos pedágios R$ 354,00, ou R$ 4,0 por passageiro. Assim, todos, mesmo quem não tem carro pagam pedágio, seja consumindo mercadorias ou viajando de ônibus. De São Paulo a Curitiba, por rodovia federal, a BR 116-Régis Bittencourt, com 401,6 quilômetros de extensão, o usuário paga R$ 9,00 em toda a extensão da rodovia (isso mesmo).
O trajeto de ida e volta fica por R$ 18,00, ou seja, 555% menor do que o usuário paulista paga no trecho entre São Paulo, São José do Rio Preto, e o trecho é apenas cerca de 10% menor. Um caminhão de 6 eixos paga R$ 108,00 e um ônibus com três eixos paga R$ 54,00 ou R$ 0,61 por passageiro.
E ainda a concessionária da Regis Bittencourt tem obrigação de investir R$ 3,8 bilhões na rodovia, principalmente com a duplicação no trecho de 30,5 quilômetros da Serra do Cafezal. Isso porque os tucanos dizem que no modelo federal não há obrigação da empresa fazer investimentos. Decerto não leram o contrato. Isso demonstra claramente que o preço do pedágio do governo do Estado de São Paulo é exorbitante. O modelo de concessão é oneroso.
Não há preocupação com a modicidade tarifária. O preço por quilômetro que serviu de parâmetro para a concessão no início partiu de um patamar muito alto e ficou pior com a variação do IGP-M em anos anteriores. O governo do Estado de São Paulo, através da Lei

8.666/93, poderia requerer o equilíbrio econômico-financeiro desses contratos em benefício dos usuários das rodovias paulistas e do povo em geral, que consome produtos e passagens que ficaram mais caros, em razão das tarifas de pedágios estarem nas alturas.

Revista Carta Capital Edição 562 (09/09/2009), Reportagem de Gilberto Nascimento

NEGÓCIO DA CHINA

A cada um segundo, um motorista deixa 126 reais num posto de pedágio de São Paulo. O estado sempre teve a tarifa mais cara do País. O motivo, segundo o secretário estadual de Transportes, Mauro Arce, é São Paulo contar com as melhores estradas e fazer frequentes investimentos. Mas as coisas já eram mais ou menos assim antes de serem privatizadas.
O cidadão comum não entende por que a tarifa não pode ser reduzida. A insatisfação é maior quando se faz uma comparação entre o valor das tarifas estaduais e federais.
Enquanto um motorista paga 17,60 reais de pedágio por uma viagem de 1.124 quilômetros entre São Paulo e Belo Horizonte, ida e volta, pela rodovia federal Fernão Dias, num percurso menor até São José do Rio Preto – a 440 quilômetros de distância da capital paulista –, desembolsa 118 reais nos dois sentidos.
A distância é menor e a diferença no custo da viagem a Rio Preto é de 570%. O pedágio não afeta apenas quem usa o carro. Quem viaja de ônibus também paga, pois a cobrança onera o valor de qualquer mercadoria. No estado, 93% das cargas são transportadas por caminhão que circulam pelos postos de pedágio.
A administração Serra alega que as rodovias sob a responsabilidade da União não fariam investimentos e, por isso, teriam uma tarifa menor. O governo federal contesta e garante oferecer em suas estradas a mesma qualidade em serviços como o atendimento ao usuário, socorro médico, recuperação de pistas e instalação de radares.
É fato que as concessionárias paulistas têm um lucro invejável. A receita bruta dessas empresas foi de 21,8 bilhões de reais entre 2000 e 2008. A previsão de arrecadação para 2009 é de 4 bilhões de reais. No ano passado, foi de 3,9 bilhões. O lucro líquido chegou a 3 bilhões de reais em dez anos e o aumento representou 1.053%.
O caixa das concessionárias deve engordar ainda mais. Na quarta-feira 2, o governo anunciou que motocicletas também passarão a pagar pedágios nas rodovias paulistas. Hoje, 21,6 milhões de veículos, entre automóveis, ônibus e caminhões pagam pedágio no estado. Com a inclusão de mais 4,2 milhões de motos, haverá um aumento de 20% no número de pagantes.
Doze empresas operavam os pedágios em São Paulo até 2008. Agora, o número saltou para 18. De 1997 para cá, os postos de cobrança aumentaram de 40 para 163, numa extensão de 1.055 quilômetros de rodovias.
As três maiores concessionárias paulistas não têm do que reclamar. A Autoban, responsável pelas rodovias Bandeirantes e Anhanguera, teve um lucro acumulado de 812 milhões de reais. O aumento foi de 427,98%. Na Anchieta e Imigrantes, a Ecovias faturou 657 milhões de reais e o seu lucro evoluiu 671%. A Via Oeste, instalada na Castelo Branco e Raposo Tavares (até Sorocaba), levou 352,5 milhões e cresceu 600%. Esses números constam de um recente levantamento feito pela liderança do PT na Assembléia Legislativa de São Paulo, com base no balanço das empresas. O partido pretende criar um “impostômetro” em seu site, à semelhança da iniciativa da Associação Comercial de São Paulo que mede quanto o brasileiro paga de tributos, para informar à população o total arrecadado pelos pedágios estaduais.
Duas outras explicações justificariam o alto valor da tarifa: o chamado ônus fixo (um preço para as concessionárias operarem as rodovias) e a aplicação do IGPM como indexador, até o ano passado. De 1998 a 2009, o IGPM subiu 174%, enquanto o IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Ampliado) – o índice oficial de inflação no País –, teve uma variação de 99%.
De acordo com os deputados petistas, se tivesse sido adotado o IPCA, os paulistas teriam deixado de transferir no ano passado 1,5 bilhão de reais aos caixas das concessionárias. A

redução nas tarifas teria sido de 38%. O pedágio na rodovia dos Imigrantes, por exemplo, cairia de 17,80 reais para 11,03 reais. O custo para Rio Preto teria sido reduzido de 118 reais para 73,16 reais.

No caso do ônus fixo, a quantia cobrada pelo governo para a concessão acaba sendo repassada ao usuário. Nas obras do Rodoanel paulista, por exemplo – licitada em 2008 –, a empresa CCR pagará 2 bilhões de reais, no prazo de dois anos. No primeiro lote das rodovias privatizadas, em 1998, o valor do ônus fixo foi dividido em vinte anos.

É um custo a mais para a empresa e acaba embutido no pedágio. Assim, o contribuinte paga impostos para construir a rodovia e, depois, para utilizá-la.

Os deputados petistas dizem que o governo de São Paulo fez aditamentos em contratos e diminuiu os investimentos a serem feitos pelas concessionárias em quase 1 bilhão de reais. A partir da prorrogação de contratos no fim de 2006, o governo também deixou de arrecadar 800 milhões de reais com o pagamento do ônus fixo. Esse fato seria positivo se tivesse resultado numa diminuição das tarifas, mas só aumentou o lucro das empresas, reclamam os parlamentares.

Em junho, moradores de áreas como Perus, bairro da zona oeste paulistana, e do município vizinho de Cajamar, participaram de uma audiência pública na Assembléia Legislativa de São Paulo para protestar contra a instalação de dois postos de pedágio em trechos de até sete quilômetros de rodovia. Na rodovia Castelo Branco, moradores dos municípios de Osasco, Carapicuíba, Barueri e Itapevi dizem pagar o pedágio mais caro do Brasil: 6,30 reais por 10,9 quilômetros de rodovia. Em julho, o juiz Rômolo Russo Junior, da 5ª. Vara da Fazenda Pública da capital, suspendeu a cobrança em 13 postos de pedágio do trecho oeste do Rodoanel por considerar ilegal a cobrança em distância inferior a 35 quilômetros do marco zero da capital paulista.

Em 2007, o deputado petista Rui Falcão propôs a instalação de um CPI para investigar os pedágios. Com maioria na Assembléia, o governo barrou a iniciativa, como vem ocorrendo com outros pedidos dos oposicionistas. “O governo fez a prorrogação de contratos alegando desequilíbrio econômico e financeiro, mas a favor das concessionárias. Pelos resultados que a gente vê, elas tiveram lucros assombrosos. Essa explicação não me convence”, protestou o deputado petista. “Quero investigar a razão das disparidades dos contratos e das tarifas atuais de pedágio diante dos valores fixados nas rodovias federais.”

Nos contratos com as concessionárias, há uma cláusula sobre a possibilidade de revisão do lucro. É a chamada taxa de retorno do investimento. No caso do primeiro lote das rodovias em São Paulo, em 1998, houve a necessidade de aditamentos para se adequar ao cronograma físico financeiro, por causa dos investimentos nos cinco primeiros anos. A taxa de retorno de investimento girou em torno de 20%. Nos novos contratos, em 2007, caiu para 10%. No caso do governo federal, esse índice foi de 8,5%.

Os parlamentares de oposição alegam que quando se busca apurar o desequilíbrio econômico e financeiro só as concessionárias estariam sendo favorecidas. Segundo eles, as empresas atrasam obras, adiam os investimentos e são beneficiadas com a entrada contínua dos recursos. A Agência Reguladora dos Transportes do Estado de São Paulo (Artesp), responsável pelo setor, não respondeu aos pedidos de informação da revista.

O presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Moacyr Duarte, disse que o levantamento feito pelo PT não é um documento técnico, mas sim “um panfleto eleitoral, com um amontoado de jargões, que trabalha com meias-verdades”. De acordo com Duarte, isso “faz parte do jogo eleitoral e é razoável que os grupos políticos queiram colocar seus discursos”.

Duarte contestou os números apresentados. A receita bruta das concessionárias, segundo ele, foi de 23,5 bilhões de reais, “mas o que entrou foi menor do que saiu”. Segundo Duarte, as concessionárias em São Paulo tiveram um prejuízo nos últimos 11 anos de 4 bilhões de reais. Sobre os reajustes, lembrou que o IGPM foi negativo em 2006 e, este ano, foi menor do que o

IPCA. Conforme Duarte, as tarifas variam de acordo com a quilometragem e também do tipo de pista e, numa mesma distância, os valores podem ser diferentes.

Em nota, a Secretaria dos Transportes de São Paulo afirmou que, segundo pesquisas, 95% dos paulistas aprovam o programa de concessões. De acordo com a Secretaria, estão sendo investidos nas rodovias paulistas 311 milhões de reais. Com as concessões, o governo arrecadou 2,8 bilhões que foram aplicados em estradas não contempladas pelo processo de privatização, "destinação que não ocorre no modelo federal", conforme a nota.

Os problemas com pedágios não são privilégios de São Paulo. No Rio Grande do Sul, causou polêmica a recente decisão da governadora Yeda Crusius (PSDB) de transferir para o governo federal os contratos firmados entre o Estado e as concessionárias que exploram as estradas gaúchas. A medida foi criticada em razão de Yeda pretende transferir também uma dívida de 1,1 bilhão de reais. No Paraná, em 2003, militantes do MST ocuparam 11 postos de pedágios e o governador Roberto Requião (PMDB) anunciou uma intervenção nos serviços das concessionárias.