

Cenários e Implicações Sócio-Espaciais do Rodoanel

Mário Covas

JOSÉ ROBERTO GÓES BARROSO

Dissertação apresentada à Faculdade de Filosofia,
Ciências e Letras da Universidade de São Paulo para
obtenção do título de Mestre

Departamento de Geografia

Orientador: Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato

SÃO PAULO

2004

AGRADECIMENTOS

Prof. Dra. Cibele R. Hummel (GRAPROHAB) pela entrevista, Meire Pizzeli (Câmara Técnica de Planejamento e Gestão do Subcomitê da Bacia do Alto Tietê, Trecho Pinheiros - Pirapora Bom Jesus) pelas informações e contatos, Engenheiro Geraldo Vilela pela entrevistas e trabalhos de campo, Prof. Dr. Francisco C. Scarlato pela indicação das leituras fundamentais e caminhos metodológicos, Profa. Dra. Sueli Furlan (USP) e Prof. Dr. Eduardo Yázigi (USP) pelas críticas, sugestões e apoio constantes, Corina Ribeiro (SABESP) pelos contatos e informações. Meus agradecimentos também a Paula Paschoalik e ao Luiz Caracciolo pelo inestimável apoio gráfico. Ao Willian Taciro, Eujácio Roberto Silveira e Raul Biehler Mateos meus agradecimentos pelos livros, artigos, estudos e informações em geral. Mais do que 'informantes' e 'colaboradores' a grande maioria destas pessoas se revelaram boas amigas (as) na jornada da vida. Agradeço especialmente a Beatrice Alinka Lepine pela revisão do texto e amor.

Agradecimentos também a muitos outros que diretamente ou indiretamente colaboraram com este trabalho, principalmente aos moradores reassentados do 'Conjunto Habitacional Rodoanel'.

O presente trabalho foi realizado com o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq – Brasil.

À minha mãe, falecida durante a realização deste trabalho.

In memoriam

RESUMO

Este trabalho é um estudo teórico-empírico que aborda o processo de constituição e adensamento da mancha urbana da RMSP a partir de um dos seus novos elementos estruturadores: o Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas. Neste sentido, o autor analisa criticamente o processo de metropolização da Grande São Paulo, com destaque ao período de 1997 (anúncio oficial do empreendimento) a 2004. A partir deste elemento e de suas mediações fundamentais (sociedade civil, natureza, Estado, empresas de logística, entre outras) procura-se reconstruir o movimento da Formação Econômica Social e Espacial de São Paulo.

Mesmo sendo um processo ainda embrionário e uma análise restrita a um segmento significativo, procuram-se indicadores que possam projetar futuras mudanças e cenários na evolução da mancha urbana metropolitana, introduzidas ou induzidas pelo poder urbanizador deste trecho do 'anel viário de contorno à RMSP'.

A metrópole é abordada a partir de uma análise que privilegia seus múltiplos fixos e fluxos. Desta maneira, emergem nesta análise alguns eixos temáticos fundamentais:

- a) As implicações sociais do processo de implantação da rodovia em determinadas porções da conurbação Osasco x Carapicuíba. Destacam-se os processos sociais e espaciais vivenciados por grupos de moradores reassentados, protagonistas marginalizados da ideologia da 'via expressa de passagem';
- b) O movimento de transferência de alguns importantes CD's (Centros de Distribuição) e outros fixos do capital produtivo hegemônico e a mercantilização do espaço imprimida pelo setor imobiliário;
- c) As implicações ambientais do processo de implantação da rodovia ao longo da sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba;
- d) A ação do Poder Público através da DERSA, indutora de novos fluxos e fixos em áreas periféricas da metrópole.

Em um contexto onde o planejamento urbano oficial muitas vezes desconsidera ou trata como unidades matemáticas o habitante e a natureza, torna-se extremamente relevante o resgate dos amplos sentidos humanos e ambientais do território.

Palavras-chave: metrópole, cenários, Lugar, conurbação, moradia.

SUMMARY

This work is a theoretical-empiric study that broaches the formation and densification process of Sao Paulo Metropolitan Region (SPMR) urban area, from one of its new structuring elements: the western section of Mário Covas peripheral freeway. In this sense, the author critically analyzes the metropolization process of Great Sao Paulo, especially the period from 1997 (official announcement of the enterprise) to 2004. Starting from this element and of its fundamental mediations (society, nature, State, logistics companies, among others), this study tries to rebuild the movement of Sao Paulo's Social, Territorial, and Economical Formation.

Although still being an embryonic process and the analysis being restricted to a significant segment, indicators are sought that could project future changes and sceneries in the evolution of the metropolitan urban area, introduced or induced by the urbanizing power of this section of the 'outline ring to SPMR'.

The metropolis is approached from an analysis that privileges its multiple fixtures and flows. In this manner, some fundamental thematic axes emerge in this analysis:

a) The social implications of the highway establishment process in certain portions of the Osasco x Carapicuíba conurbation. The social and space processes lived by groups of re-settled residents, marginalized protagonists of the 'express passageway' ideology;

b) The transfer movement of some important DC's (Distribution Centers) and other fixtures of the hegemonic productive capital and the commercialization of space by the real estate sector;

c) The environmental implications of the highway establishment process along the sub-basin of Carapicuíba stream;

d) The authorities' action through DERSA (State Road Department), inducer of new flows and fixtures in the metropolis' peripheral areas.

In a context where the official urban planning frequently disrespects or treats the inhabitant and nature as mathematical units, the recovering of the territory's wide human and environmental senses becomes extremely relevant.

Key-words: metropolis, sceneries, Place, conurbation, habitation.

SIGLAS UTILIZADAS NESTE TRABALHO

AELO: Associação das Empresas de Loteamento e Desenvolvimento Urbano do Estado de São Paulo

AID: Área de Influência Direta

AII: Área de Influência Indireta

CEAGESP: Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo

CD's: Centros de Distribuição

CDHU: Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano

CET: Companhia de Engenharia e Tráfego

CETESB: Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental

DERSA: Desenvolvimento Rodoviário S.A.

EIA: Estudo de Impacto Ambiental

EMPLASA: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A.

FES: Formação Econômico-Social

FSE: Formação Sócio-Espacial

GRAMPOHAB: Grupo de Análise e Aprovação de Projetos Habitacionais (Ligado a Secretaria de Habitação do Estado de SP)

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

OAB: Ordem dos Advogados do Brasil

OMS: Organização Mundial de Saúde

RMSP: Região Metropolitana de São Paulo

RIMA: Relatório de Impacto Ambiental

SEBES: Secretaria do Bem-Estar Social (referida a cidade de São Paulo)

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: NÚMERO DE VEÍCULOS CIRCULANDO ENTRE 16:15 H E 17:00 H (TRECHO CASTELO BRANCO → RAPOSO TAVARES)	41
TABELA 2: REGIÕES METROPOLITANAS, ESTADO DE SÃO PAULO E BRASIL: ÁREA E POPULAÇÃO (2000)	50
TABELA 3: POPULAÇÃO TOTAL NOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO OESTE DE SÃO PAULO	63
TABELA 4: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO ABSOLUTA E RELATIVA DE CARAPICUIBA E RMSP	64
TABELA 5: RODOANEL DE SÃO PAULO – CRITÉRIOS E INDICADORES	73
TABELA 6: RELATÓRIO EXECUTIVO DE REMOÇÃO E REASSENTAMENTO DAS FAMÍLIAS (TRECHO OESTE)	76

LISTA DE FOTOS

FOTO 1: MARGINAL DO RODOANEL, 2004.	4
FOTO 2: COMÉRCIO NA MARGINAL DO RODOANEL, CARAPICUIBA, 2004.	13
FOTO 3: ACESSO INTRA-URBANO CRIADO PELA MARGINAL DO RODOANEL, CARAPICUIBA, 2004.	14
FOTO 4: FRAGMENTO DE FAVELA EM ÁREA DE RISCO ÀS MARGENS DO RODOANEL, SÃO PAULO, 2003.	30
FOTO 5: GLEBA ÀS MARGENS DO RODOANEL, CARAPICUIBA, 2004.	65
FOTO 6: NOVA FAVELA ÀS MARGENS DO RODOANEL, OSASCO, 2004.	78
FOTO 7: NOVA FAVELA ÀS MARGENS DO RODOANEL, OSASCO, 2004.	78
FOTO 8: ESTAÇÃO QUITAÚNA DA CPTM, OSASCO, 2004	79
FOTO 9: ACESSO CLANDESTINO À ESTAÇÃO QUITAÚNA, OSASCO, 2004.	79
FOTO 10 E FOTO 11: RODOANEL VISTO À PARTIR DA NOVA FAVELA, OSASCO, 2004. ...	80
FOTO 12, FOTO 13 E FOTO 14: “VENDE-SE ESTA CASA”, OSASCO, 2002.	88
FOTO 15: O CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO ‘RODOBORGES’ A PARTIR DA MARGINAL AO RODOANEL, CARAPICUIBA, 2004.	112
FOTO 16: HELIPORTO HELIPARK, CARAPICUIBA, 2004.	112

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: FROTA DE AUTOMÓVEIS EM SÃO PAULO (1940-2000)	54
GRÁFICO 2: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE SEGUNDO OS DISTRITOS E SUBDISTRITOS (1980-1991)	60
GRÁFICO 3: NÚMERO DE FAMÍLIAS ATINGIDAS DIRETAMENTE PELA OBRA	74
GRÁFICO 4: EVOLUÇÃO DA COBERTURA DE MATA ATLÂNTICA (MUNICÍPIOS SELECIONADOS)	97
GRÁFICO 5: EVOLUÇÃO DA COBERTURA DE MATA ATLÂNTICA (MUNICÍPIOS SELECIONADOS)	98

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: RMSP VISTA DO ESPAÇO.....	5
FIGURA 2: REPRESENTAÇÃO DA MACRO-ÁREA DE ESTUDOS.....	46
FIGURA 3: A RMSP VISTA DO ESPAÇO PELO LANDSAT-7.....	48
FIGURA 4: EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA 1962-1995 (RMSP).....	58
FIGURA 5: FAVELAS JARDIM DO PORTO E VILA DAS MARGARIDAS.....	82

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: COMPLEXO METROPOLITANO EXPANDIDO.....	49
MAPA 2: REASSENTAMENTO DAS 'FAMÍLIAS INTERFERENTES NA OBRA'.....	72
MAPA 3: RODOANEL DE SÃO PAULO – FRENTES PRIORITÁRIAS DE TRABALHO.....	102

ÍNDICE

1	JUSTIFICATIVA.....	1
1.1	localização e importância da análise do Trecho Oeste	7
2	OBJETIVOS	16
3	METODOLOGIA	17
3.1	A importância do Lugar na totalidade	27
3.2	A Formação Sócio-Espacial e o Lugar	31
3.3	A proposta de construção de cenários	34
4	HIPÓTESES DIRETRIZES	36
5	UNIVERSO DE PROBLEMATIZAÇÃO	37
5.1	O processo de metropolização de São Paulo e os eixos temáticos da abordagem	47
5.2	Breve histórico dos 'rodoaneis' e a dinâmica metropolitana	61
5.3	A conurbação Osasco x Carapicuíba	62
6	IMPLICAÇÕES ANTRÓPICAS	67
6.1	O Conjunto Habitacional Rodoanel	86
7	IMPLICAÇÕES AMBIENTAIS	92
8	O SETOR IMOBILIÁRIO	99
9	O ESTADO	114
10	CENÁRIOS POSSÍVEIS DE URBANIZAÇÃO	116
11	CONCLUSÕES PARCIAIS	121
12.	BIBLIOGRAFIA.....	124

ANEXO A...entrevistas

ANEXO B...fotos

ANEXO C...anúncios

1 JUSTIFICATIVA

Muito já foi falado e escrito sobre a importância da urbanização e da necessidade de seu estudo, principalmente no contexto dos países subdesenvolvidos dependentes, como é o caso brasileiro e dos demais países latino-americanos (CASTELLS, 2000; SANTOS, 1982; SCARLATO, 1989; entre outros). Entretanto, os estudos neste campo são escassos, tanto os com base empírica quanto os de abordagens mais teóricas, principalmente aquelas preocupadas em dar conta das múltiplas interações existentes entre espaço e sociedade.

└“As análises são, de um modo geral, desligadas da realidade social como um todo, contentando-se freqüentemente com o exame parcelizado de microproblemas e com um enfoque onde a sociedade em movimento está ausente” (SANTOS, 1979, p. 36).

└Entre outros, as dificuldades inerentes colocadas pela pesquisa em um país dependente de urbanização excludente e incompleta (SANTOS, *op. cit.*), tornam escassos os estudos neste sentido. Proliferam estudos técnicos, setorializados, monoescalares ou descontextualizados. Deste modo,

“Urge reverter este quadro para que os estudos metropolitanos brasileiros retomem, em diversos níveis, a **busca de interpretações globais, com base nas realidades do presente**, o que supõe o conhecimento do período histórico atual – o período técnico-científico - e suas repercussões sobre a sociedade e o território” (SANTOS, 1993, p. 78, grifo nosso).

Assim, pouco desenvolvida no campo teórico e prático, uma abordagem sócio-espacial necessita gerar novas linhas de pesquisa empiricamente fundadas e orientadas na busca de interpretações globais.

Após o movimento histórico de urbanização maciça a cidade alcança um status crucial na definição dos destinos da humanidade e do planeta. Esta empreitada deve ser simultaneamente teórica e prática, pautando-se em um olhar que procure focar as interações dialéticas entre a estrutura social e espacial. Trata-se de um importante desafio interdisciplinar de toda uma geração de pesquisadores e intelectuais, devendo, portanto, ser conduzido por equipes com os mais diversos

especialistas, geógrafos, sociólogos, urbanistas, arquitetos, ambientalistas e todos aqueles preocupados com a problemática urbana atual e seus desdobramentos para as gerações futuras.

Desde o debate oficial visando garantir a legitimidade do anel viário, passando por suas repercussões na grande imprensa, na vida cotidiana, pela agitação do mercado imobiliário e empresarial, pelas convergências e divergências entre o governo do Estado e as prefeituras envolvidas pelo possível traçado, até o movimento da implantação física da rodovia (gerador de diversas implicações sociais e ambientais), temos uma série de processos indicadores da (re) criação da cidade e de suas contradições.

**Relação de impactos do Trecho Oeste do
Rodoanel Mario Covas
(Segmento do meio antrópico)**

Valorização/desvalorização imobiliária
Realocação/desativação de atividades econômicas
Reassentamentos humanos
Geração de emprego direto e indireto durante e após a construção
Redefinição de espaços sociais e comunitários
Ruptura na malha viária intra-urbana e do organismo metropolitano
Aceleração de processo de conurbação em torno dos eixos de acesso
Novas articulações viárias (indução a novas ocupações em áreas fora dos eixos radiais).
Impactos sobre equipamentos públicos sensíveis a ruídos

Fonte: RIMA (adaptado)

Neste complexo processo, a ação antrópica gera impactos destrutivos e ameaçadores, redefinindo o espaço geográfico e a vida cotidiana. A terra urbana passa crescentemente a ser apropriada e subordinada a um uso capitalista, chocando-se com a realidade sócio-espacial pré-existente. Neste sentido, a urbanização emerge como um 'negócio' de conseqüências social e ambiental 'não contabilizadas', de onde emana a formação de um específico espaço geográfico metropolitano.

No momento atual de mundialização acelerada (globalização) a questão de **como** a cidade cresce, especialmente em sua configuração metropolitana, isto é, o uso e ocupação que se imprime ao espaço urbano, bem como o papel do Estado, são de extrema importância para uma sustentação racional da metrópole.

Segundo VIEIRA (1992) estas preocupações derivam em parte da emergência de

“(...) uma consciência planetária dos riscos sócio-ambientais embutidos no projeto hegemônico da civilização industrial-tecnológica” (VIEIRA, 1992, p. 3)

O Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas, anunciado oficialmente em 1998, constitui parte da maior obra viária intra-urbana realizada no país até hoje (2004). Ele cruza áreas entre municípios recém-conurbados da “metrópole das metrópoles brasileiras” (SANTOS, 1997). Este processo conduzido pelo Estado e por diversos ‘atores hegemônicos’, tais como os setores da construção civil, imobiliária, automobilística e logística, resulta na criação de novas localidades e acessibilidades, contabilizando, até o momento em 7 (sete). Temos também uma marginal ao Rodoanel entre Osasco e Carapicuíba. Esta estrada com cerca de 10 km, já recebe o nome de ‘Marginal Ribeirão’. Acompanha, assim como o todo o Trecho Oeste, o fundo do vale do Ribeirão Carapicuíba, transformado em córrego em seu percurso ao longo da conurbação.



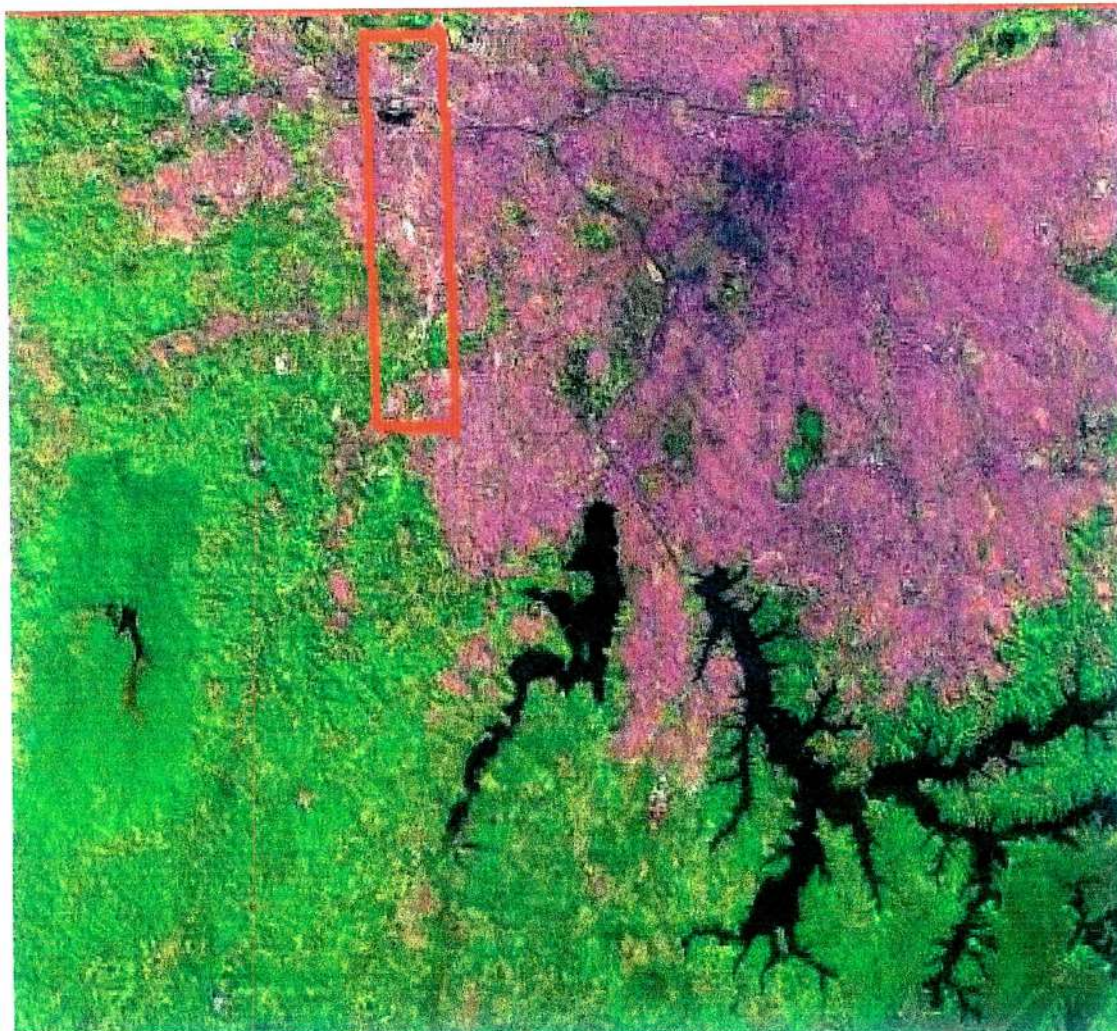
FOTO 1: MARGINAL DO RODOANEL, 2004.

Na imagem de 1994, a partir da nova 'marginal', temos uma visão do vale do Córrego Carapicuíba e de parte dos fluxos a percorrê-lo, ao longo da conurbação Osasco x Carapicuíba.

De um modo geral, as conurbações atingidas pelo Trecho Oeste correspondem aos municípios de São Paulo, Embu, Taboão da Serra, Cotia, Osasco, Carapicuíba e Santana de Parnaíba. Durante o período 1997-2004, há nestes municípios elementos para a projeção embrionária de cenários de urbanização induzida tendencialmente problemáticos e não-planejado. A predominância de um cenário de urbanização induzida e não-controlada ao longo destas áreas sensíveis pode levar ao perigoso agravamento dos desequilíbrios sócio-ambientais no interior da formação metropolitana, merecendo, assim, uma análise responsável e medidas urgentes. Caso contrário, a reprodução original de cenários existentes ao longo das atuais marginais será uma realidade concreta e de difícil reversão por parte das políticas públicas.

O Trecho Oeste impõe-se como uma potente estrutura espacial metropolitana. Em um flagrante ele surge como uma imensa cicatriz a seccionar a mancha urbana, com destaque para a extensa conurbação Cotia x Osasco x Carapicuíba.

FIGURA 1: RMSP VISTA DO ESPAÇO



Fonte: EMBRAPA, 2004

Escala aproximada 1:1000000

No destaque em vermelho um instantâneo da imensa cicatriz urbana deixada pelas obras do Trecho Oeste do Rodoanel.

Esta intervenção opera-se neste território ocupado e extenso, alternando-se, nas áreas estudadas, entre paisagens constituídas por aglomerados humanos precários e ambientes naturais degradados; também temos que considerar a projeção de uma urbanização inadequada sobre os últimos remanescentes metropolitanos da Biosfera da Mata Atlântica.

Desta forma, uma política pública de modernização do território choca-se frontalmente com a necessidade de proteção dos recursos naturais e de resgate da dívida social acumulada. No entanto, a opção segue, mais uma vez, a tendência histórica de um ‘rodoviarismo’ potencialmente indutor de ocupação não controlada no fundo dos vales, do qual as várzeas da sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba, ocupado agora pelas pistas do Trecho Oeste do Rodoanel, é o exemplo discutido neste trabalho.

A nova rodovia, ao satisfazer uma demanda crescente por novas acessibilidades e localizações de diversos empreendimentos, afeta o arranjo intra-urbano, estimulando um uso e ocupação do solo não planejados em áreas com um histórico problemático do ponto de vista sócio-ambiental. Assim, ao contrário do senso comum fortemente influenciado pela propaganda oficial, o Trecho Oeste do Rodoanel projeta concretamente um cenário intra-urbano preocupante – pois não planejado - para áreas metropolitanas periféricas em conurbação.

A proteção dos últimos remanescentes urbanos da Biosfera da Mata Atlântica, compromisso assumido pelo Estado junto à ONU, a recuperação dos rios e córregos das sub-bacias do Alto Tietê, a proteção legal das áreas de mananciais e de aquíferos subterrâneos confinados ou semi-confinados pouco estudados, a expansão da ilha de calor, entre outros aspectos ambientais, mostram a amplitude e importância do planejamento ambiental no caso considerado. A rodovia, dada a sua extensão e sua localização, mostra a importância de um planejamento integrado (intermunicipal) que contabilize integralmente a dimensão sócio-ambiental ao projetar o desenvolvimento do espaço intra-urbano a partir de uma rodovia com ‘marginais’ e acessos abertos.

1.1 localização e importância da análise do Trecho Oeste

O Trecho Oeste do anel viário interliga a região sul do país (Rodovia Regis Bittencourt), o oeste do Estado de São Paulo (rodovias Raposo Tavares e Castelo Branco), a região norte do Estado (rodovia Anhanguera) e a importante região de Campinas (rodovia dos Bandeirantes). Estas rodovias interligadas pelo Trecho Oeste do Rodoanel são responsáveis, segundo a DERSA, por cerca de 50% da carga total que entra na RMSP (DERSA, 1997). Elas são em grande parte responsável pelo fato da cidade assistir, quase que diariamente, a um imenso cortejo de veículos: 300.000 veículos por dia nas marginais Pinheiros e Tietê, dos quais 100.000 somente de "passagem" pela RMSP. Apenas 12,6% dos 243,5 milhões de toneladas da carga que passa em SP permanece na capital (DERSA, IDEM). Tal volume de veículos nas grandes artérias da cidade contribui para a deterioração da qualidade de vida dos habitantes e gera enormes prejuízos no setor produtivo: as horas perdidas em congestionamentos nas marginais produzem um prejuízo anual avaliado em US\$ 7,5 bilhões (DERSA, 1999). Desta forma, a travessia da RMSP tem se revelado um dos pontos mais problemáticos na interligação dos mercados do interior do Estado de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais com os países do MERCOSUL.

Segundo a descrição de SABER (*mimeo, s/d*), o braço oeste do Rodoanel Metropolitano Mario Covas encontra-se disposto no sentido Sul-Norte do anel periférico da RMSP, em seu "lado ocidental", tendo sido um elemento recentemente introduzido na estrutura intra-urbana. O Trecho Oeste, além de atingir 5 das 10 rodovias mais importantes a atravessar a RMSP, pôde aproveitar obras já realizadas, como a Estrada de Carapicuíba (AB'SABER, *op. cit.*). Também foi favorecido pela baixa resistência dos grupos ambientalistas - mais preocupados com os trechos Sul (Represas Billings e Guarapiranga) e Norte (Serra da Cantareira) - e dos moradores atingidos diretamente, já que se trata de populações de baixa renda, dispersas geograficamente e politicamente pouco organizadas

O Rodoanel Mário Covas visa, segundo seus planejadores, ordenar o tráfego de 'passagem', ou seja, o fluxo de cargas (DERSA, 1999)¹, especificamente aquele originado pelo grande volume de caminhões vindos do interior do Estado de SP ou

¹ Avaliado em 100.000 caminhões/dia nas marginais Pinheiros e Tiete, dos quais apenas 12,6% permanecem no mercado da Capital (DERSA, 1997).

de outras regiões do país em direção ao Porto de Santos (GUALDA, 1999, *mimeo*). Vale lembrar que nesta visão não está contemplado que ele poderá criar ou induzir fluxos internos à RMSP. Em nosso processo de pesquisa, também percebemos nas falas dos planejadores, nem sempre totalmente explícitas, a idéia de que o novo anel viário, mesmo parcial, sirva como fator de intervenção urbana na macro-metrópole. Ele atuaria como um instrumento setorial do planejamento ambiental e urbano.

Os objetivos oficiais do anel viário metropolitano são extremamente variados. Possuem uma ação local, intra-urbana, e outra bastante diversa, de caráter estadual, regional e mesmo inter-regional. Os objetivos esperados são:

- Desviar do centro metropolitano o tráfego de passagem, principalmente caminhões, reduzindo os tempos de percurso entre as rodovias e a solicitação do sistema viário local, e contribuindo para a elevação da qualidade de vida da população.
- Reforçar a capacidade viária do sistema viário da RMSP, promovendo a desconcentração dos fluxos que hoje convergem na direção das marginais dos rios Tietê e Pinheiros, e produzindo ganhos parciais de velocidade em grande parte da rede arterial.
- Servir como alternativa estratégica de tráfego ao Anel Metropolitano existente, aumentando a confiabilidade do sistema viário, e reduzindo a vulnerabilidade que hoje resulta da quase absoluta dependência nas marginais dos rios Tietê e Pinheiros.
- Promover a ligação entre os municípios da Região Metropolitana, de forma a facilitar a circulação de veículos e pessoas entre os mesmos, sem necessidade de utilizar o sistema viário principal da Capital.
- Constituir-se em fator de reordenamento do uso do solo da Região Metropolitana e de otimização do futuro transporte regional de cargas e de passageiros.
- Constituir-se em agente de integração entre as regiões metropolitana e macro-metropolitana.
- Contribuir para o desenvolvimento econômico do Estado, constituindo-se em um instrumento de política de modernização e de incremento de produtividade, aproximando os centros de produção e consumo e reduzindo os custos relativos de transporte. (RIMA, 1997, cap. 1, p. 8).

Entretanto, o próprio traçado escolhido pelo Estado, através da DERSA, é o primeiro fator a mergulhar a ‘obra’ na trama urbana metropolitana, projetando-a em periferias formadas por aglomerados recentemente adensados:

“Em seu traçado interno, o Braço Oeste do Rodoanel cruza, predominantemente, **bairros dormitórios da Metrópole Externa recém-adensada**, sobretudo a partir do seu cruzamento com a Rodovia Raposo Tavares (KM 20.5), até o **nebuloso corpo urbano interior de Carapicuíba e Osasco, retomando passagens por bairros de diferentes níveis de carência (...)**” (AB’SABER, *mimeo*, p. 2. Grifos nossos).

O Trecho Oeste do Rodoanel, objeto da análise, possui uma extensão total de 31,7 km de extensão, liga a rodovia Régis Bittencourt à região de Perus, - estrada velha de Campinas - e passa, no sentido norte –sul, pelas Rodovias Raposo Tavares, Castelo Branco, Anhanguera e Bandeirantes. (RIMA, p. 5).

Sua distancia média em relação ao Centro Tradicional da cidade de São Paulo varia entre 21 a 27 Km de distancia, dependendo do ponto referencial considerado (AB’SABER, *op. cit.*). A abrangência do traçado oeste percorre os municípios de Embu, Cotia, Osasco, Carapicuíba, Barueri, São Paulo e em menor escala Taboão da Serra e Santana de Parnaíba. Seu traçado inicia-se:

No município de Embu, á margem esquerda do Rio Embu-Mirim, onde intercepta a rodovia Régis Bittencourt (BR 116) na altura do Km 278.8. Segue no sentido norte, atravessando a divisa dos municípios de Embu e Cotia em túnel de 600 metros de comprimento. *No município de Osasco forma a intersecção com a Raposo Tavares na altura do Km 20.5. A partir daí segue dentro do município de Osasco até atingir a divisa Osasco/Carapicuíba no Ribeirão Carapicuíba, nas imediações da Estrada das Rosas. Segue, então pelo vale do Ribeirão Carapicuíba, havendo uma intersecção na estrada municipal do Jardim Padroeira, seguindo até cruzar a Avenida dos Autonomistas e os trilhos da Fepasa. Na confluência das divisas de Osasco, Carapicuíba e Barueri, forma as duas intersecções com a Rodovia Castelo Branco (SP 280), nos Km 19.0 e 20.7 (RIMA, 1997, p. 5, it. nosso).*

Esta descrição projeta a rodovia sobre diversos lugares habitados, vividos. Segundo o RIMA (*op. cit.*) temos como universo dos municípios atingidos diretamente (1 km) e indiretamente (50 Km) pelo Trecho Oeste:

Ibiúna, Mairinque, São Roque, Barueri, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Embu, Embu-Guaçu, Francisco Morato, Franco da Rocha, Itapeverica da Serra, Araçariguama, Cabreúva, Itapevi, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Santana de Parnaíba, São Lourenço, São Paulo, Vargem Grande Paulista, Taboão da Serra, Campo Limpo Paulista, Jundiaí e Várzea Paulista.

Desta forma impõe-se uma perspectiva metropolitana que pense o espaço geográfico em sua totalidade; neste sentido, a perspectiva de um **espaço total metropolitano** emerge como uma dimensão fundamental. Somente adotando-o como recorte privilegiado poderemos visualizar as 'cadeias de conseqüências' (AB'SABER, 1994) envolvidas em uma obra metropolitana como o Rodoanel Mário Covas. Em seu Trecho Oeste um empreendimento localizado em uma **área de interconexão metropolitana passível de uma intensificação do adensamento e de geração de novas conurbações irreversíveis**. Pensada de forma completa, com seus trechos norte (Serra da Cantareira) e sul (Represas Billings e Guarapiranga), é uma obra que poderá afetar ecossistemas sensíveis e vitais para o funcionamento do organismo metropolitano, não apenas pelo entorno imediato, mas pela possibilidade de gerar movimentos de novas e desordenadas ocupações antrópicas².

Mesmo de forma isolada, este trecho do Rodoanel torna-se um novo eixo de articulação fundamental de porções da metrópole 'externa' expressivas e relativamente marginalizadas do desenvolvimento urbano. É possível, portanto, analisá-lo como um elemento estrutural à (re) compor a trama urbana de porções da zona oeste metropolitana.

De maneira diversa, a abordagem habitual é tratar o Rodoanel como um elemento de engenharia a serviço da facilitação de fluxos regionais a atravessar as porções externas da metrópole (REVISTA ENGENHARIA, DERSA, entre outros).

² Fato, aliás, que não escapa ao conhecimento do Estado de São Paulo. No capítulo sobre "Qualidade das águas", pág. 7, do estudo que balizou a recente Lei Estadual n. 9866/97, sobre a nova *Política de Mananciais* do Estado de São Paulo, visualizamos a intensa expansão da área urbanizada nas bacias

Ao contrário do que o tema pode sugerir, ou seja, as óbvias implicações estaduais e (inter) regionais do novo anel viário macro-metropolitano, as conseqüências no **interior do tecido urbano** da metrópole não são projetadas adequadamente para além de 1km do eixo rodoviário (RIMA, *op. cit.*).

A rodovia introduz uma maior complexidade à enorme trama sócio-espacial existente fundamentalmente em virtude de sua **localização em um contexto intra-urbano**. Sua concepção oficial como uma via segregada, de eficiência estadual, regional e mesmo internacional, acaba por ocultar a formação não planejada de novos núcleos de adensamentos descontínuos no interior do tecido urbano da Grande São Paulo, a mais de 1 (um) Km do eixo da nova rodovia.

O Trecho Oeste da rodovia corta o organismo metropolitano, seccionando-o em diversas partes e gerando grandes implicações antrópicas e ambientais na esfera intra-urbana. Através dos seus acessos cada vez mais numerosos criam-se novas possibilidades, novas localizações, para o adensamento da mancha urbana no sentido inter-radial.

A avaliação apresentada no RIMA considera ‘positiva’ a expansão urbana em sentido transversal aos eixos radiais, por “representar uma compactação da mancha urbana” (RIMA, 1997, p. 82). **Ao contrário, trabalhamos com a hipótese de que o Rodoanel é indutor de uma expansão urbana, condicionando o surgimento não-controlado de novas localizações e fluxos intra-urbanos.** Este processo age sobre populações variadas, remanescentes florestais da Biosfera da Mata Atlântica e cursos d’água não-poluídos, conferindo uma nova dimensão ao problemático padrão histórico de expansão da RMSP sobre fundos de vales.

Segundo os planejadores oficiais, sua localização entre as áreas urbanizadas e as áreas protegidas - correspondentes aos mananciais e aos remanescentes florestais pertencentes ao Cinturão da Biosfera da Mata Atlântica – associado ao seu caráter de via segregada, permitiria à rodovia atuar como uma ‘barreira física’ à expansão desordenada metropolitana e estabelecer um limite ‘aceitável’ para a dimensão da mancha urbana (RIMA, 1998; Seminário OAB, 1999). Para nós é bastante difícil aplicar o ‘efeito barreira’ ao Trecho Oeste do atual Rodoanel uma vez que os diversos acessos locais liberados, além de uma preocupante “Marginal Ribeirão” já

das represas Billings e Guarapiranga a partir de 1974. Os técnicos constatam que apenas no período 1949-1962, a área urbanizada na região praticamente dobrou.

existente na conurbação Osasco x Carapicuíba, entre outros, incentivam o transporte motorizado individual no tecido intra-urbano e interurbano, além de permitir a instalação ou ampliação de fixos. Estes fatores podem induzir a uma expansão urbana metropolitana não projetada em todas as implicações e cenários para o espaço total. isto é, na escala metropolitana.

Alguns exemplos de alterações intra-urbanas e conseqüente expansão urbana estão presente na exposição do Dr. Sérgio Luiz dos Santos Pereira, (Presidente da DERSA):

No âmbito local, podemos ver claramente que os municípios de Cotia, Embu, Carapicuíba, Osasco, Santana de Parnaíba e Barueri foram beneficiados pelo Trecho Oeste. (...) diante da expectativa de construção do Rodoanel, os investimentos nesses municípios foram ampliados, foram gerados novos empregos, a pequena empresa começou a se desenvolver e há uma nítida modificação na paisagem desses municípios. Carapicuíba é um exemplo disso. Ao longo das marginais do Rodoanel ocorreu o desenvolvimento da pequena empresa. A padaria ampliou-se, o borracheiro comprou sua borracharia, nasceu uma nova imobiliária e assim por diante (*Seminário Rodoanel & Mananciais*, 5/12/02, Instituto de Engenharia).

As marginais ao Rodoanel têm levado de maneira incipiente a uma acumulação de fluxos viários locais e regionais, estimulando o uso do automóvel individual em deslocamentos intra-urbanos e o surgimento de novos fixos (comerciais, industriais e residenciais), transformando, assim, a paisagem urbana, seus lugares e habitantes.

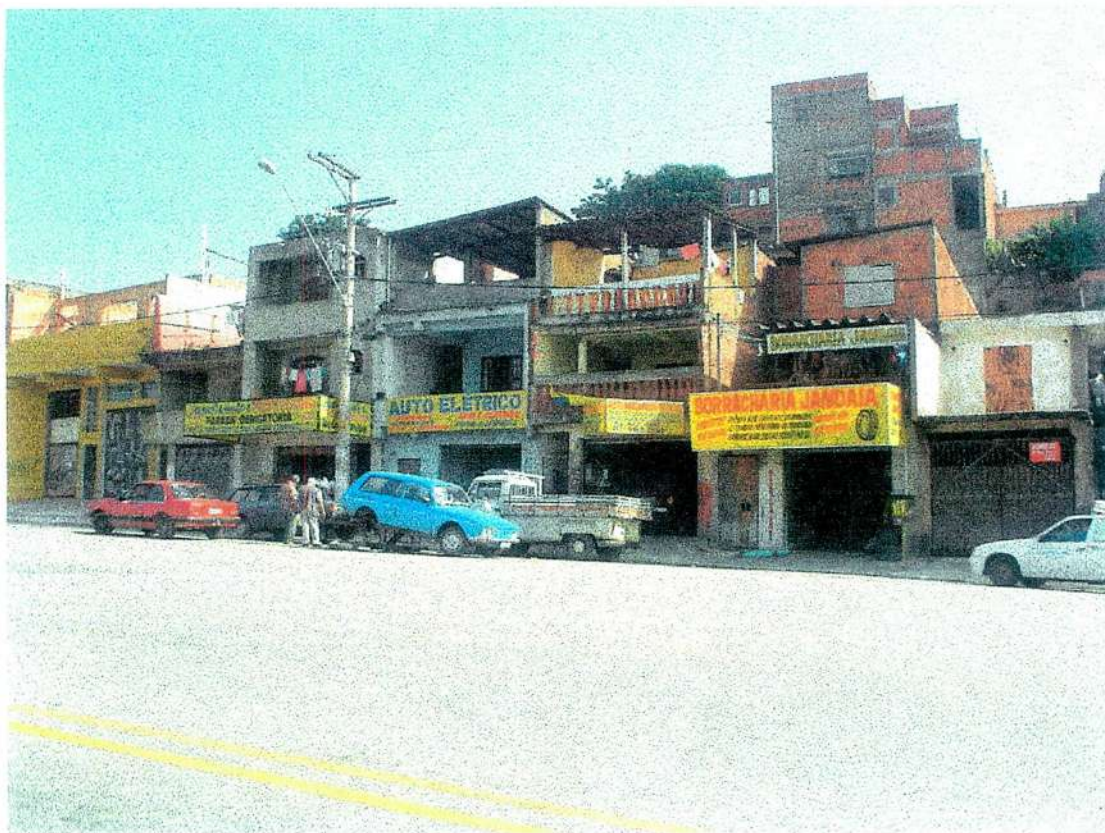


FOTO 2: COMÉRCIO NA MARGINAL DO RODOANEL, CARAPICUÍBA, 2004.

As pistas da nova marginal passam direcionar e estimular fluxos intra-urbanos e abrigar um crescente setor de serviços voltados ao transporte individual motorizado.

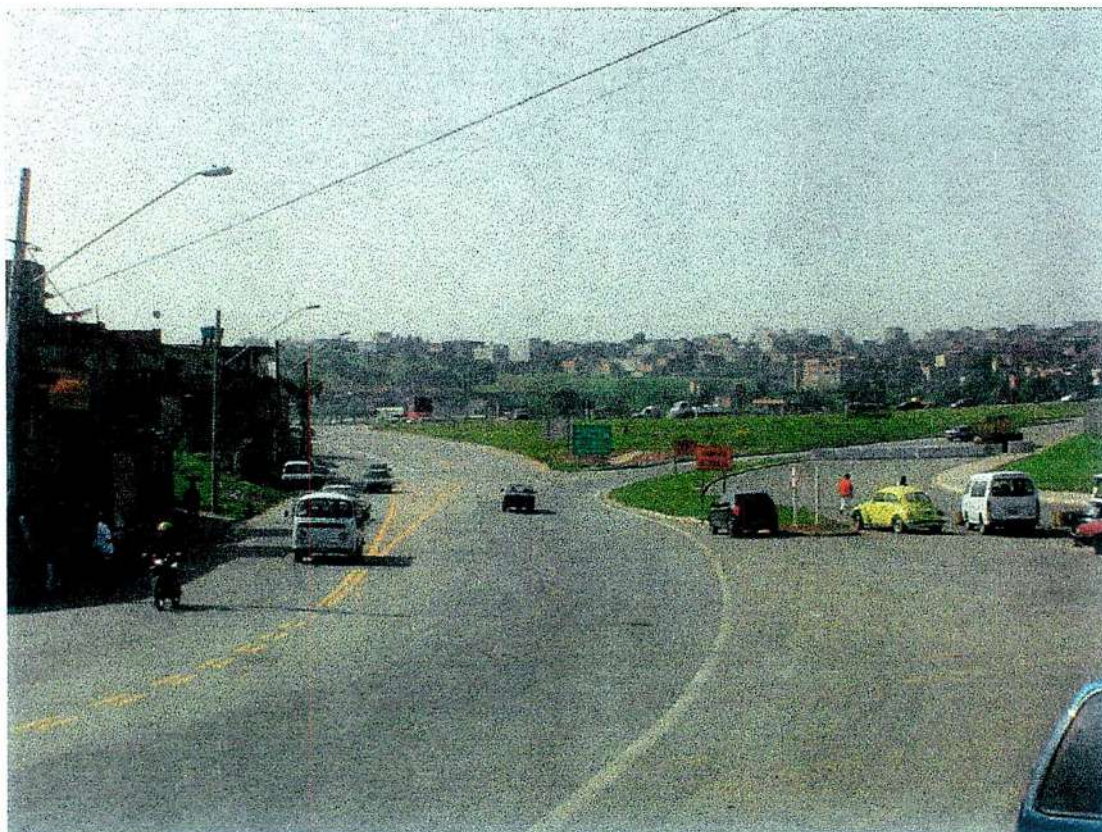


FOTO 3: ACESSO INTRA-URBANO CRIADO PELA MARGINAL DO RODOANEL, CARAPICUÍBA, 2004.

Este processo é fortemente condicionado pelos originais acessos intra-urbanos e intrametropolitanos criados e pelas possibilidades criadas para novas localizações: nesta visão das marginais temos a direita da foto o Rodoanel no sentido Raposo Tavares e a esquerda as pistas da marginal, ocupada pelo pequeno comércio, postos de gasolina e moradias precárias.

A criação de fluxos, acessos e, principalmente, localizações, não poderá revelar-se fatal para o êxito da rodovia na medida em que a mesma poderá converter-se em mais uma rodovia-avenida apropriada pela dinâmica de crescimento urbano? As incipientes relações entre as marginais e o processo de urbanização podem ser elementos para se projetar um cenário de urbanização induzida ao longo da sub-bacia do Carapicuíba? De fato, o processo de urbanização pode se dar a partir das novas marginais e existem elementos que confirmam esta hipótese. Uma política urbana de caráter metropolitano, ainda inexistente, faz-se urgente nestas áreas conurbadas. Caso contrário, a consolidação de um embrionário cenário capitalista e predatório, terá como elementos espaciais da expansão urbana, novas conurbações irreversíveis,

a reprodução da lógica de incorporação das rodovias à trama intra-urbana, degradação de ecossistemas naturais ainda preservados, entre outros aspectos que apenas o devir histórico irá revelar.

Os projetos anteriores de 'rodoaneis' tiveram uma obsolescência do traçado em função dos mesmos haverem sido sucessivamente absorvidos pela cidade em expansão; fenômeno este que projeta a sempre renovada necessidade de futuros 'rodoaneis' indutores de uma maior urbanização (SVMA, 2003).

Em função do seu traçado, de seus diversos acessos liberados ou em processo de abertura acelerada³, além de sua plena operacionalidade, mostra-se um elemento autônomo a atuar ativamente na estrutura intra-urbana. Estamos diante de alterações superficiais ou de um verdadeiro processo de reestruturação territorial periférica? Está é uma pergunta que deverá ser respondida com extrema cautela, pois, infelizmente, o termo 'reestruturação' tem sido utilizado de forma indiscriminada. Alterações, mudanças espaciais, não são suficientes para caracterizar uma mudança qualitativa na estrutura sócio-espacial. A alteração deve ser significativa e impactante, a ponto de poder transformar outros elementos da estrutura (VILLAÇA, 1998).

Como sugere SANTOS (1997), a problemática urbana pode ser estudada pela ótica da diversidade de fixos (produtivos ou não) e dos distintos fluxos. Em função de nossos objetivos e preocupações estudamos estas dimensões constitutivas da cidade em sua dimensão intra-urbana. Esta por sua vez como indica VILLAÇA (*op. cit.*) deve ser considerada a partir das inter-relações sócio-espaciais que compõe a estrutura da cidade. Neste sentido o autor nos orienta a estudar o que é fundamental no meio ambiente urbano, ou seja, as correlações entre seus elementos e outras partes ou elementos da metrópole, dando conta de explicar suas localizações neste arranjo.

³ Além dos 7 (sete) já existentes no Trecho Oeste, um Decreto Estadual autorizou recentemente o acesso local ao Rodoanel para alguns grandes grupos econômicos com áreas entre as rodovias Anhanguera e Bandeirantes.

2 OBJETIVOS

Analisar o processo de metropolização de São Paulo e por meio das implicações sócio-espaciais e ambientais do Trecho Oeste do Rodoanel. Neste sentido, procuramos estabelecer uma reflexão crítica sobre as ‘contradições’ no processo de produção da formação metropolitana, destacando elementos para a constituição de ‘cenários de urbanização’ ao longo das áreas conurbadas de Osasco x Carapicuíba como proposta de instrumental analítico e planejamento público. Em nosso estudo emergem como contradições fundamentais o crescimento induzido da cidade-metrópole como vetor da expansão do ‘valor de troca’ sobre o ‘valor de uso’, da recriação de lugares e da criação de ‘não-lugares’.

Visamos estudar o processo de produção efetiva da cidade em sua configuração e problemática, tendo como base empírica as implicações sociais e ambientais na estrutura intra-urbana, decorrentes do processo de implantação e operação do Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas, com destaque para áreas ao longo da Sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba (conurbação Cotia x Osasco x Carapicuíba).

Responder as perguntas: O Trecho Oeste do Rodoanel é um indutor de urbanização, induzindo à estruturação da paisagem? Caso ele seja, qual sua dimensão social e ambiental? Quais as implicações sócio-espaciais deste processo e qual sua contribuição para um planejamento territorial urbano ‘sustentável’? Por fim, temos a geração de uma nova espacialidade/temporalidade ou de uma nova dinâmica sócio-espacial intra-urbana nestas áreas em função da nova rodovia?

Também objetivamos apreender o movimento contraditório desta totalidade urbana através de um olhar que destaque a presença de novos ou alterados fixos e fluxos na rodovia e em seu entorno. Desta forma, a instalação ou remoção de fixos e fluxos ao longo da conurbação Osasco x Carapicuíba e a reprodução da dialética dos espaços ‘luminosos’ e ‘opacos’ ao longo desta área serão focos destacados na análise.

3 METODOLOGIA

Verdade

A porta da verdade estava aberta.
Mas só deixava passar
Meia pessoa de cada vez.

Assim não era possível atingir toda a verdade.
Porque a meia pessoa que entrava
Só trazia o perfil de meia verdade.
E sua Segunda metade
Voltava igualmente com meio perfil
E os meio perfis não coincidiam.

Arrebentaram a porta. Derrubaram a porta.
Chegaram ao lugar luminoso
Onde a verdade esplendia sus fogos.
Era dividida em metades
Diferentes uma da outra.

Chegou-se a discutir qual a metade mais bela.
Nenhuma das duas era totalmente bela.
E carecia optar. Cada um optou conforme
Seu capricho, sua ilusão, sua miopia.

Carlos Drummond de Andrade

Toda ciência se desenvolve nas fronteiras de outras disciplinas e com elas se integra em uma filosofia. A geografia, a sociologia, a economia, são interpretações complementares da realidade humana. JACQUES BOUDEVILLE.

Todo fato social é um fato histórico e inversamente. Segue-se daí que *a história e a sociologia estudam os mesmos fenômenos* e que, se cada uma delas captura um aspecto real, a imagem que ela dele nos dá não poderia ser senão parcial, na medida em que não for complementada pelas contribuições da outra (...) LUCIEN GOLDMANN (grifo do autor).

Dentre outros, há um poderoso obstáculo metodológico a ser superado na análise do espaço geográfico, que dissocia o espaço da sociedade, criando uma fictícia dualidade entre o homem e a natureza. Assim, espaço e sociedade correm o risco de surgir como realidades separadas ou sem movimento; o espaço construído por esta concepção torna-se apenas um 'palco' neutro, ou simples conjunto de 'formas',

‘suporte’ inerte das ações humanas. Deste modo, do prisma de uma ciência geográfica específica, importaria a descrição exaustiva de seus atributos físicos ou ‘naturais’. Nesta concepção a problemática social somente pode ocorrer sobre um espaço inerte, sem alterá-lo ou ser influenciado por ele. (SANTOS, 1979a; AJARA, 1993; CORREA, 1993; Entre outros).

“E as próprias formas? Compreendê-las é fundamental porque elas não são o envoltório inerte dos instantes que marcam a evolução da sociedade global, mas igualmente, a condição para que a História se faça” (SANTOS, *op. cit.*, p. 42).

Já no campo da sociologia, durante sua legitimação como ciência, a sociedade foi encarada como uma ‘coisa’ autônoma, independente das relações econômicas ou políticas, entre outras, sendo possível o exercício de uma ‘neutralidade’ científica (GIDDENS, 1984). Nesta perspectiva, a nova ciência não colocava como horizonte uma crítica à sociedade urbano-industrial (da qual era produto), mas apenas o estudo das leis ‘naturais’ que regulam o funcionamento das sociedades humanas e a identificação das ‘doenças’ do corpo social e a proposição de medidas corretivas (GIDDENS, *op. cit.*; MARTINS, 1983).

Derivadas destas abordagens clássicas houve a emergência de um ‘social’ e de um ‘espacial’ fetichizados e apartados entre si e da totalidade. Uma sociologia ‘desespacializada’ e uma geografia a-social afirmam-se como objetos autônomos e plenos de legitimidade científica. **Nesta perspectiva, a sociologia pouco contribuiu para a crítica das formas existentes de sociedade e a geografia, por sua vez, para a crítica das formas existentes nas sociedades** (GIDDENS, *op. cit.*, HARVEY, 1980, entre outros). Outra consequência desta postura para a geografia foi uma grande arrogância (‘ciência de síntese’) e o consequente isolamento desta disciplina na sua **realização cotidiana** com as demais ciências sociais. (SANTOS, 2002, pp.125-8).

“(…) Em outras palavras: se ficarmos confinados à sociologia para explicar o que se chama o falo social; à economia, para compreender os fenômenos econômicos; à geografia, para as realidades geográficas, acabamos na impossibilidade de chegar a uma explicação válida” (SANTOS, *op.cit.*, pg. 130).

Neste sentido, pode-se afirmar a indissolúvel interdependência, no meio ambiente urbano, entre os elementos naturais e os processos sociais.

Segundo AJARA (op. cit, p. 9):

“A problemática ambiental é inseparável da problemática social, concebendo-se o meio ambiente como um sistema integral que engloba elementos físico-bióticos e sociais” (grifo nosso).

Por outro lado, a hegemonia de um novo espaço-tempo e de uma nova ordem mundial realizada por novos sistemas de objetos técnicos móveis e imóveis sobre subespaços e temporalidades diversas também leva à necessidade de fazer convergir categorias da sociologia, geografia, urbanismo, economia política, entre outras (SANTOS, 1997).

Neste movimento, os processos interativos entre sociedade e meio ambiente constituem-se nas maiores preocupações e ao mesmo tempo um foco de intensas disputas filosóficas e metodológicas, fato que dificulta o “avanço cumulativo de conhecimento rigoroso e confiável” neste importante campo de investigações (VIEIRA, *op. cit.*).

Outro aspecto desta dificuldade dá-se pela forma como são concebidos e gerenciados os estudos de impacto ambiental: uma somatória, e não integração efetiva, entre especialistas de diferentes áreas do conhecimento e de um acompanhamento de cunho setorial.

Um caminho metodológico que uma abordagem a partir da noção de totalidade e da interdisciplinaridade nos sugere é a realização de uma leitura sociológica através das paisagens geográficas (as formas espaciais contêm as relações sociais) e uma leitura espacial a partir da sociedade (as relações sociais contêm as formas espaciais).

Nesta concepção, a realidade espacial, da qual a paisagem é uma dimensão fundamental, deve ser considerada como um momento de realização da totalidade social, dito de outra forma, o “espaço reproduz a totalidade social” (IDEM, p. 18).

Acreditamos que este movimento é complexo e aberto, exigindo um trabalho de investigação interdisciplinar ao mesmo tempo teórica e prática, e que a partir destes olhares poderemos, ao menos, esboçar explicações mais universais envolvendo a

problemática metropolitana. Isto não quer dizer que pretendemos esgotar o real concreto, mas dar um sentido, mesmo que contraditório, para esta formação.

Os elementos considerados encontram-se inseridos em uma Formação Econômico-Social e Espacial específica (SANTOS, 1979). No entanto, a aparência das formas (artificiais e naturais) e das relações sociais (dominantes e dominadas) podem sugerir um caleidoscópio caótico de fragmentos sociais e espaciais (entre outros) em uma cacofonia permanente. O espaço geográfico aqui estudado é semelhante ao definido por SOJA (1993): complexo, dinâmico e fragmentado. Em nossa macro-área de estudos podemos perceber estas características: tratam-se de diversos e pouco mapeados fragmentos florestais, habitacionais e produtivos em transformação contínua. A perspectiva de inserir estes elementos em um formação sócio-espacial metropolitana é uma opção colocada a partir das relações dialéticas, entre o Local e o Global.

A perspectiva da totalidade, apesar dos perigos que esconde, nos remete primordialmente às mediações históricas, sócio-espaciais, ambientais e econômicas condicionantes do fenômeno estudado. Estas múltiplas mediações são momentos necessários para a constituição de uma análise relativa ao processo específico de (re) criação da cidade em sua configuração metropolitana.

Adotamos a premissa da existência de uma interação dialética entre homem e natureza, dito de outra forma, sociedade e espaço (CASTELLS, 2000; SOJA, *op. cit.*; HARVEY, *op. cit.*; entre outros). Além disto também partimos da compreensão compartilhada por VILLAÇA (*op. cit.*); LANGUEBUCH (1971), entre outros, de que **o controle sobre o sistema de transporte permite desenhar o tecido intra-urbano, tratando-se de um poder criador e ordenador dos vetores do crescimento urbano.**

O entendimento da produção efetiva da cidade requer a perspectiva de compreensão da materialidade (as formas/objetos necessários ao momento específico da divisão social e territorial do trabalho) e sua relação com os fenômenos sociais e ambientais.

Este processo remete-se a uma formação metropolitana concreta, no caso, a grande metrópole nacional⁴ em seu movimento de adensamento recente. Neste

⁴ Mesmo assim vamos chamá-la de cidade. Concordamos com VILLAÇA (1998) quando diz ser a metrópole, embora especial, um tipo de cidade.

âmbito, as problemáticas sociais e ambientais, interligadas, se destacam. (AJARA, *op. cit.*; CORREA, 1993; entre outros).

Esta proposta, como dito anteriormente, deriva da indissolubilidade das dinâmicas ambiental e social, pois surgem, principalmente em uma cidade-metrópole, como dimensões integradas, não dicotômicas e envolvidas em uma complexa dialética.

Tal abordagem é desafiadora e necessária: uma síntese sócio-ambiental, não restrita às questões tecnicamente ambientais ou sociais.

Desta maneira devemos:

(...) evitar esquemas analíticos redutores, onde a problemática ambiental resume-se à limpeza da atmosfera, dos mananciais hídricos ou à conservação dos solos. Ao contrário, a crise ambiental deriva de um modelo de desenvolvimento desigual para as sociedades humanas e agressor para os sistemas naturais. (AJARA, *op. cit.* . p 10-11).

Nesta busca por uma visão integrada do espaço geográfico, aspectos do meio físico, histórico-cultural, biótico e antrópico são levados em consideração, em graus distintos em função dos objetivos, das limitações de recursos, do isolamento e da formação do pesquisador.

Trabalhamos com múltiplas escalas, conforme o interesse da análise, por acreditarmos não haver escalas melhores do que outras. O critério para selecionar o tipo de escala variará conforme a abrangência da análise que se queira empreender. Temos duas dimensões da problemática a serem desenvolvidas pela pesquisa e articuladas em uma análise coerente: uma de natureza metropolitana e a outra que remete ao Lugar, seu cotidiano e estrutura. Portanto temos a necessidade metodológica da multiplicidade de escalas, dado a magnitude da área conurbada (cerca de 16 Km entre Osasco e Carapicuíba) e a dimensão do Lugar. As escalas abaixo de 1:25.000 foram as privilegiadas para captar a dimensão metropolitana, fornecendo a macro-área de trabalho e análises. Já a escala utilizada para captar a dimensão do cotidiano (ou de sua negação) presente no Lugar foi a de 1:1, isto é, teve como base os trabalhos de campo.

As questões sociais e ambientais integram-se como dimensões fundamentais do espaço geográfico. No presente trabalho, esta interação foi procurada através do

trabalho prático, de campo. Nossa ação deu-se ao longo da conurbação Cotia (trechos) x Osasco x Carapicuíba. O Trecho Oeste percorre toda a área da Sub-Bacia Hidrográfica do Ribeirão Carapicuíba. Influencia desde as nascentes e cabeceiras deste curso d'água (altura do Km 21,5 da rodovia Raposo Tavares), pois acompanha toda sua extensão, cruzando diversos afluentes, até atingir sua foz no Rio Tietê.

Na perspectiva de apreender a Formação Sócio-espacial em suas múltiplas dimensões o processo efetivo da pesquisa teve como momentos relevantes:

O levantamento e análise à luz da problemática abordada neste trabalho da bibliografia específica (geografia, sociologia, urbanismo, história), as pesquisas de campo nos reassentamentos (sendo uma delas com engenheiros da DERSA), em favelas ainda existentes ou novas nas proximidades do Trecho Oeste, entrevistas com moradores, pesquisa e entrevista no GRAPROHAB, na EMPLASA, no setor de REASSENTAMENTOS HUMANOS (DERSA), na SECRETARIA DE HABITAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, pesquisas na biblioteca da Geografia/USP, na DERSA, CETESB (Pinheiros) e SABESP (Carapicuíba), acompanhamento de reunião com a CÂMARA TÉCNICA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO DO SUBCOMITÊ DA BACIA DO ALTO TIETÊ (TRECHO PINHEIROS - PIRAPORA BOM JESUS) em discussões sobre os 'Impactos do Rodoanel nos Recursos Hídricos', além de trabalhos de campo ao longo da sub-bacia do Carapicuíba (com destaque para a área das nascentes e cabeceiras do Ribeirão Carapicuíba – condomínio gramado e 2 lagoas. Na foz a Lagoa de Carapicuíba).

A partir destas experiências procuraremos inserir nossa análise da problemática urbana em uma perspectiva mais crítica que, mesmo sem desconsiderar os aspectos quantitativos da realidade estudada e as formas espaciais, irá focar as condições concretas de vida das populações afetadas. Neste sentido, também ambicionamos transcender a técnica, o discurso analiticamente redutor e conferir vida ao território, reabilitando seus sentidos humanos (CARLOS, 2001).

A fim de se chegar a uma explicação válida, escolhemos o caminho da integração interdisciplinar que privilegie uma abordagem a partir dos fixos e dos fluxos. Nesta perspectiva, emergem em nossa análise alguns eixos temáticos:

- As implicações sociais e ambientais do processo de implantação da rodovia em determinadas porções da conurbação Osasco x Carapicuíba;

- A rodovia e sua marginal como estruturadores de novas localizações intra-urbanas e a (re) produção original da cidade em sua configuração e problemática metropolitana;
- Os significados das efetivas políticas urbanas do Estado para a área metropolitana – indutor de novos fluxos e fixos constituidores de um cenário de contínua urbanização em áreas periféricas da metrópole.

A análise destes três eixos fundamentais apontou para a produção perversa de um espaço urbano metropolitano e de reprodução renovada das contradições sócio-espaciais em seu dinamismo de estruturação e fragmentação. No processo de pesquisa optamos por enfocar estes processos por intermédio de um olhar que privilegie as relações dialéticas entre fixos e fluxos em movimento de acumulação na paisagem.

“(...) o meio ambiente não é constituído apenas por objetos materiais fixos. Engloba também os diferentes fluxos que interconectam os diferentes objetos criados pela ação humana. São fluxos de diversas naturezas” (CORREA, 1993a).

Em nosso trabalho, as **implicações sociais** foram estudadas através de:

Levantamento bibliográfico específico, pesquisa de campo nos reassentamentos humanos, em favelas remanescentes ou novas nas proximidades do Trecho Oeste, “áreas de remoção”, entrevistas com moradores reassentados e favelados, pesquisa no GRAPROHAB, na EEMPLASA, no setor de REASSEMENTOS HUMANOS (DERSA) e na SECRETARIA DE HABITAÇÃO DE SÃO PAULO (município).

As **implicações ambientais** foram estudadas através de:

Levantamento bibliográfico específico, pesquisas na biblioteca da Geografia/USP, na DERSA, EEMPLASA, CETESB (Unidade de Pinheiros), SABESP (Unidade de Carapicuíba), acompanhamento de reunião com a CÂMARA TÉCNICA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO DO SUBCOMITÊ DA BACIA DO ALTO TIETÊ (TRECHO PINHEIROS - PIRAPORA BOM JESUS) em discussões sobre os

Impactos do Rodoanel nos Recursos Hídricos, trabalhos de campo ao longo da sub-bacia do Carapicuíba na lagoa de Carapicuíba e na lagoa do Parque Recreio de Cotia.

A própria rodovia, objeto técnico, é um fixo que projeta novos fixos e fluxos distintos. O traçado e a possibilidade de novas interligações viárias, bem como o favorecimento de determinados fixos (produtivos, residenciais) em detrimento de outros, projetam embrionariamente um cenário de urbanização induzida. O traçado é projetado sobre um tecido urbano ocupado por moradias de diversas classes sociais, indústrias variadas, centros de distribuição (CD's) na área pertencente à sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba. Neste sentido, a distribuição dos acessos é um aspecto crucial a ser considerada em uma análise relativa à produção do espaço urbano e nos remete às relações entre Estado e mercado a fim de entender o território e seu movimento de estruturação. O controle ou a abertura de novos acessos (atualmente sete no Trecho Oeste) poderá contribuir para o desenho de um cenário de uma cidade sustentável ou de ocupação humana indesejável sobre os últimos remanescentes florestais da Biosfera da Mata Atlântica e de aumento das “injustiças sócio-espaciais” (HARVEY, *op. cit.*)?

Em nossa proposta de compreensão do fenômeno metropolitano, lócus de confluência dos versos fenômenos fundamentais da totalidade, buscamos uma análise baseada em categorias interdisciplinares fundamentais. Isto implica numa definição rigorosa e uma contextualização histórica apropriada da especial cidade de São Paulo. Acreditamos ser este exercício uma possibilidade de se atingir uma explicação válida, adequada ao caso estudado, mas que indique uma via possível para a (re) construção analítica da totalidade.

A noção de espaço, isto é, a natureza do espaço social e seu processo de (re) produção no contexto metropolitano representam um eixo interdisciplinar fundamental. Devemos projetar em sua conceituação “uma clara intenção epistemológica” (SANTOS, 1994, p. 89).

Por exemplo, como analisar as formas espaciais (fixos)? Entre outras coisas em sua profunda relação qualitativa com outras estruturas fundamentais e movimentos da sociedade abrangente, inserindo, assim, a problemática social e do devir histórico no campo da geografia.

Deste modo, formas espaciais e sociedade interagem em movimento constante e contemporaneamente acelerado (SANTOS, *op. cit.*). Organizam-se hierarquicamente formando o espaço geográfico (interação sociedade e natureza) e diversas paisagens, expressões de um acúmulo desigual de tempos:

O tempo que trabalha para que as coisas evoluam é o tempo presente: o Palimpsesto formado pela paisagem é a acumulação de tempos passados, mortos para a ação, cujo movimento é dado pelo tempo vivo atua, o tempo social. O espaço é resultado dessa associação que se desfaz e se renova continuamente, entre uma sociedade em movimento permanente e uma paisagem em evolução permanente. (SANTOS, 1979, pg.42-3).

Assim, relação entre o Tempo (o devir histórico) e as Formas (o espaço geográfico) também passa a se inserir na problemática metodológica. Estas categorias fundamentais podem ser consideradas isoladamente, o que torna a análise presa às 'diacrônias' e 'sincrônias' do 'objeto' considerado, tornando o Tempo mera sucessão de eventos lineares sem se acumular no conjunto formados pelos objetos geográficos e nas relações sociais. Nos posicionamos contrários a esta abordagem baseada em uma linearidade temporal artificial e acreditamos ser o fenômeno metropolitano de São Paulo resistente a esta visão simplista.

O caráter de palimpsesto⁵ confere à paisagem geográfica, apenas na aparência, umas coleções fragmentadas de formas e objetos, podendo ser compreendida como um movimento de acumulação desigual de trabalho pretérito (MORAES, 1984). Esta abordagem, principalmente no que tange à produção capitalista do espaço, afirma a necessidade de categorias derivadas de uma Economia Política Urbana, com destaque para a teoria do valor do solo urbano.

Os objetos formadores do espaço geográfico não estão organizados ao acaso (CASTELLS, 2000); representam, entre outras dimensões, uma materialidade em movimento, estruturada pela sociedade e também estruturadora da ação social, controlando-a ou estimulando-a (SANTOS, 1994). Neste sentido, elas podem contribuir ativamente ou inibir o estabelecimento de novos conteúdos (sociais,

⁵ Segundo o Dicionário AURÉLIO (1986) "do grego *palimpsestos*, 'raspado novamente'. 1) Antigo material de escrita, principalmente o pergaminho, usado, em razão de sua escassez ou alto preço, duas ou três vezes, mediante raspagem do texto anterior. 2) manuscrito sob cujo texto se descobre a escrita ou escritas anteriores".

políticos, espaciais, econômicas) ao mesmo tempo em que são transformadas por estes. Este processo tem levado a constituição e dominação de um tempo e um espaço de um novo tipo que, cada vez mais e ao contrário do passado, convergem hierarquicamente entre si. Deveríamos até parar de nos referir a um tempo e a um espaço e falar de temporalidades e espacialidades hegemônicas e hegemonzados (SANTOS, *op. cit.*).

A dinâmica capitalista contemporânea, em seu movimento de mundialização acelerada, necessita de uma base material técnica. Esta se impõe aos lugares como uma razão técnica global e o conseqüente predomínio de uma racionalidade única (SANTOS, IDEM). Constituiu-se, deste modo, uma temporalidade e uma espacialidade de alcance mundiais, abstrações bastante reais sobre os lugares, pois mediados por objetos técnicos hegemônicos, organizados em uma complexa estrutura material e imaterial que subordinam *todos* os lugares a determinações externas, isto é, de outros lugares. Este fenômeno histórico-geográfico de alcance mundial tem sido imprescindível a fim de tornar 'cada porção do acontecer' inteligível (SANTOS, *op. cit.*).

Os sistemas técnicos criados recentemente se tornam mundiais, mesmo que sua distribuição geográfica seja, como antes, irregular e o seu uso social seja, como antes, hierárquico. Mas, pela primeira vez na história do homem, nos defrontamos com um sistema técnico único hegemônico, utilizado pelos atores hegemônicos (...) É assim que no mundo de hoje alcançamos uma mudança extrema em nossa relação com a natureza (...) a unicidade das técnicas (...) levou à unificação do tempo em termos globais. O espaço é tornado único, à medida que os lugares se globalizam (...) (SANTOS, 1997, p. 42).

3.1 A importância do Lugar na totalidade

A convergência entre o Lugar e o sistema-mundo foi um fenômeno somente possível graças à unificação do tempo possibilitada pelos progressos nas comunicações:

“(...) A história do homem é, durante milênios, a história dos momentos divergentes, a soma de acontecimentos dispersos, disparatados, desconexos. Já a história do homem de nossa geração é aquela onde os momentos convergiram, o acontecer de qualquer lugar podendo ser imediatamente comunicado a qualquer outro” (SANTOS, *op. cit.*, p. 43)

Assim, os diversos lugares encontram-se organizados em uma totalidade em movimento contraditório, não sendo apenas espaços possíveis de realização da valorização capitalista, mas também palcos da ação de novas formas técnicas hegemônicas associadas a relações sociais mundializadas e subordinadoras de outros sistemas técnicos e relações sociais. A mundialização acelerada e seu sistema técnico-científico-informacional (SANTOS, *op. cit.*) imprimem uma nova espacialidade aos lugares, introduzem novas relações sociais, fazendo convergir tempo e espaço, superando, no movimento concreto, a dualidade analítica tempo-espaço⁶. A amplitude e dominância mundial deste novo e poderoso sistema técnico-científico-informacional levam a humanidade a vivenciar esta inédita convergência entre a sociedade, o espaço (meio) e os tempos (devir), tornados, pela primeira vez na história da humanidade, de alcance global. (SANTOS, IDEM).

A mundialização confere uma resignificação aos lugares, tornando-os:

(...) espaços da hegemonia, áreas preches de ciência, tecnologia e informação, onde a carga de racionalidade é maior, atraindo ações racionais de interesse global. (...). Estes novos lugares hegemônicos são onde se “exercem um tempo mundial e (...) onde se instalam as forças reguladoras da ação nos demais lugares. (IDEM, *op. cit.*, p 46)

⁶ “(...) como se depois de Einstein ainda se pudesse adotar uma separação entre tempo e espaço, santificada por Newton e responsável por um atraso considerável na progressão teórica e metodológica da geografia” (SANTOS, 2002, p. 134). Além da convergência entre tempo e espaço, outra importante contribuição de Einstein, recentemente reconhecida, foi a junção intercambiável entre matéria e energia.

O mosaico da paisagem metropolitana periférica destaca as convergências e originais fragmentações da sociedade e do espaço nas pessoas e nos lugares, derivando, daí, a possibilidade de descoberta do mundo.

“(...) cada lugar, não importa onde se encontre, revela o mundo no que ele é e no que ele não é (...)” (SANTOS, *op.cit.*, p 43).

Neste sentido, a partir das leituras de Milton Santos, podemos definimos os conceitos de Local e Global, cuja dialética possibilita-nos uma interessante discussão sobre as relações entre o Rodoanel, uma estrutura de caráter regional mas de trajeto e impactos intra-urbanos e os múltiplos lugares afetados.

A partir de uma leitura deste autor podemos definir a noção de ‘Local’ como uma singularidade espacial significativa, na qual a totalidade social se projeta. Com as sucessivas modernizações ele (s) passa a ser resignificado tanto internamente quanto em sua relação com outros lugares, aos quais integra-se hierarquicamente. No mesmo sentido, a noção de Global é a convergência, não empírica, de um espaço-mundo e de um tempo-mundo e sua ação hegemônica cria ‘não-lugares’ aparentemente destituídos de significação para além do capital e de suas relações reificadoras. A noção de ‘não-lugar’ surge em nosso trabalho como uma necessidade teórica de explicar o surgimento acelerado, em áreas outrora povoadas, de glebas ‘vazias’ ou modernos espaços ‘esvaziados’ e transformados pelo processo de modernização capitalista. Nesta realidade, a mercantilização do espaço articula-se com a degradação ambiental e a exclusão social.

O processo de globalização é na verdade um momento da mundialização acelerada: flexibilização (dos produtos e da força de trabalho), *just in time*, fluxos e fixos capitalistas cada vez mais interconectados e fluidos.

Estas premissas e conceitos nos encaminham para um olhar sociológico e geográfico que procura um diálogo interdisciplinar que relacione, em um movimento combinado e desigual, a sociedade (e suas instituições, da qual o Estado se destaca) com as diferentes formas geográficas acumuladas na paisagem urbana.

O mundo somente pode realizar-se nos lugares. Eles são ‘moldados’ pela ação dos atores hegemônicos, mas também se defrontam com uma complexa realidade social e ambiental pré-existente a ser considerada.

Como se dá concretamente, nos lugares presentes ou removidos na área de estudos, o processo de (re) produção do espaço urbano e de suas contradições? Uma das contradições mais candentes seria a realização sobre os espaços vividos do paradigma da aceleração, da primazia da circulação do valor de troca no planejamento oficial e da dominância crescente de uma mercantilização crescente do meio ambiente.

Deste modo, as múltiplas relações entre os lugares e as paisagens derivadas de seus conjuntos fornecem um caminho possível para a (re) construção da totalidade social e espacial:

“A noção de totalidade, tomada em si, sempre foi passível de apresentar-se com abstrata e confusa (...)” (SANTOS, 2002, p. 213).

A totalidade não deve ser tomada como uma realidade absoluta, mas sempre referenciada ao movimento concreto das sociedades, dado pelo tempo presente do modo de produção e pelas formas acumuladas nas paisagens.

“A natureza dessa nova forma de totalização correspondente à era da tecnologia e das multinacionais exige que o quadro nacional seja tomado com escala viável dessa totalidade e dá um lugar particular ao valor da estrutura interna, concreta de cada país (...)” (SANTOS, *op. cit.*, p.213).

Esta estrutura interna de cada país em seu movimento concreto confere a especificidade da realização da totalidade em cada realidade nacional. Os lugares, por mais fragmentados, resultam do movimento concreto de uma Formação Econômico-Social⁷.

⁷ A noção de Formação Econômico-Social (FES) elaborado inicialmente por K. Marx e F. Engels em diversas obras importantes, como *O Capital* ou *Ideologia Alemã*, possui grande tradição, tendo sido retomada por diversos marxistas importantes. O grande mérito do Professor Milton Santos foi o de incorporar a dimensão espacial ao econômico e ao social, renovando, assim, um importante conceito. Entretanto Milton Santos em sua produção posterior de renovação do pensamento geográfico pouco utiliza a expressão.



FOTO 4: FRAGMENTO DE FAVELA EM ÁREA DE RISCO ÀS MARGENS DO RODOANEL, SÃO PAULO, 2003.

Este fragmento quase imperceptível de favela em área de risco localiza-se na área de domínio da rodovia e foi encontrado em 2002. Constitui-se, por exemplo, como um elemento explicativo da totalidade urbana. A passagem da rodovia cria um não-lugar resistente, cujo entorno é constituído por remanescentes florestais urbanos da Mata Atlântica e afluentes não poluídos do Ribeirão Carapicuíba. (*Trabalho de campo, 2002*).

3.2 A Formação Sócio-Espacial e o Lugar

Como apropriadamente faz SANTOS (1979a), devemos acrescentar à noção de FES (Formação Econômico-Social) uma dimensão espacial; devemos falar, portanto, de uma **Formação Econômica, Social e Espacial**.

Deveríamos até perguntar se é possível falar de uma categoria de Formação Econômica e Social sem incluir a categoria do espaço. Trata-se de uma Formação Econômica, Social e Espacial (...). Aceitá-la deveria permitir aceitar o erro da interpretação dualista das relações Homem-Natureza. Natureza e Espaço são sinônimos, desde que se considere a Natureza como uma *Segunda Natureza*, como Marx a chamou. (SANTOS, *op. cit.*, p. 10. It. do autor)

Desta maneira, é possível abreviar a noção para ‘Formação Sócio-Espacial’, definida a partir da coexistência de diferentes temporalidades e espacialidades dialeticamente relacionadas no interior de uma ‘totalidade urbana’.

Assim, não concordamos com as leituras mecânicas do ‘reflexo’, que colocam a estrutura espacial como determinação da estrutura social ou econômica. Embora, por exemplo, seja clara a reprodução das desigualdades sociais no espaço geográfico, acreditamos que as interações dialéticas transformam o real em um universo a ser sempre empiricamente investigado. A Formação Sócio-Espacial revela a coexistência entre temporalidades capitalistas e não-capitalistas. Desta maneira, o espaço confere concreção a temporalidades ‘arcaicas’.

A estrutura do espaço geográfico constitui-se de uma totalidade de estruturas e de relações (SANTOS, *op. cit.*). Mesmo sendo influenciada pelo econômico ou pelo social, por exemplo, ela tem uma relativa autonomia e retroage sobre a sociedade abrangente. Possui uma grande força inercial e uma significação específica a ser investigada. Isto orienta nosso processo de pesquisa para as interações fundamentais existentes entre sociedade e natureza, realizadas nos distintos lugares em um movimento desigual.

Dentro da formação sócio-espacial nacional, a RMSP se destaca e emerge como uma convergência entre lugares mundiais e locais, a ponto de ser içada ao posto de ‘cidade mundial’. Esta formação é heterogênea e cria subespaços

fragmentados e hegemonzados (SANTOS, *op. cit.*). Concebemos a Formação Sócio-Espacial Metropolitana de São Paulo como uma totalidade em um processo dialético de globalização ('cidade-mundial') e fragmentação, constituída por um acúmulo social e espacial contraditório.

Não queremos contribuir ao debate semântico, origem de infrutíferas querelas metodológicas, mas apontar para a existência de uma formação sócio-espacial metropolitana, estruturando-se continuamente em um cenário de

“(...) degradação e desequilíbrios constante em nosso meio ambiente biofísico e construído, (...) gestão predatória de recursos, (...) perda do controle social e dos rumos de evolução tecnológica e (...) marginalização de amplos segmentos da população” (VIEIRA, *op. cit.*, p. 6).

Temos, diante de nós, uma obra de modernização atendendo a diversos objetivos, uma poderosa intervenção sobre o espaço urbano periférico (uma nova escrita no palimpsesto daquelas paisagens), que visa a “produção racionalizada de um espaço” (SANTOS, 1997, p. 50), condição da produção e reprodução capitalista.

“Em uma frase poderíamos dizer que as ações hegemônicas se estabelecem por intermédio de objetos hegemônicos” (IDEM, 1997, pg. 52).

Considerando a existência de uma dialética entre fluxos e fixos, podemos tratar o Trecho Oeste como um objeto técnico integrado a um sistema de ações dominantes de intensos efeitos locais (sociais e ambientais principalmente).

As forças de ação mundial apontam para a construção de uma ordem racional hegemônica, unificadora e de regulação imposta. Elas geram ações locais que apontam para um sistema de entropia crescente, de fragmentação e tendência à explosão (SANTOS, *op. cit.*, p. 58). Deste modo, a relação entre o local e o global não é de transmissão mecânica de imperativos hegemônicos, mas sim do conflito permanente entre eles. Neste sentido, há uma “tensão crescente entre localidade e globalidade” (IBIDEM, 1997, p. 51).

A análise da Formação Sócio-espacial brasileira deve considerar estes dois momentos, dialeticamente articulados em um conflito permanente: da realização da mundialização acelerada, com seus ‘vetores de modernidade’ e sua relação

conflituosa com os ordenamentos sócio-espaciais hegemônicos, vetores da solidariedade e de 'tempo lento' (SANTOS, *op. cit.*).

Cada lugar (...) é o ponto de encontro de lógicas que trabalham em diferentes escalas, reveladoras de níveis diversos, e às vezes contrastantes, na busca da eficácia e do lucro, no uso de tecnologias do capital e do trabalho. Assim se *redefinem* os lugares: como ponto de encontro de interesses longínquos e próximos, mundiais e locais. (SANTOS, IDEM, pg. 19. Grifo do autor).

Conseqüentemente é no Lugar que as relações entre sociedade e natureza, localidade e globalidade devem ser procuradas. Esta concepção permite encaixar fragmentos dispersos da FSE, pois dá um caminho metodológico possível para a reconstrução da totalidade. Mas isto não é tarefa fácil.

No Lugar, o enigma se coloca com toda a sua força, o mundo se revela e se transforma e a totalidade se reproduz originalmente. Composto por fixos e fluxos que são redefinidos de forma acelerada durante os processos de modernização capitalista do espaço, o Lugar revela o mundo e seus conflitos.

Formado por múltiplos condicionamentos, o desvendamento do Lugar coloca ao pesquisador a necessidade de recorrer a instrumentais analíticos, conceituais e técnicos variados. Tais instrumentais podem derivar da geografia humana ou física, das Ciências Sociais (inserindo a economia política neste universo) ou dos estudos de meio ambiente urbano, principalmente aqueles que levem em consideração o contexto da formação metropolitana de São Paulo.

3.3 A proposta de construção de cenários

Defendemos que uma adequada projeção de cenários sócio-espaciais pode revelar as profundas contradições do modo de (re) produção urbano e servir como instrumento para um planejamento sócio-ambiental direcionado à sustentabilidade (MEADOWS, 1972) e à justiça espacial (HARVEY, *op. cit.*).

Uma proposta de projeção de cenários sócio-espaciais (de urbanização) pode ser feita a partir dos elementos revelados pelos trabalhos de campo e pelo estudo da Formação Metropolitana. Também pode se constituir em um exercício de imaginação sociológica e espacial empiricamente fundadas e a serviço de um planejamento renovado, isto é, sob a perspectiva de uma justiça sócio-espacial na cidade (HARVEY, *op cit.*).

Estes cenários somente podem ter um caráter interdisciplinar e tem como fundamento a realidade concreta em seu movimento histórico. No entanto, não pretende esgotar o real concreto, impossível em uma formação metropolitana constituída por uma ampla variedade de estruturas em movimento permanente. Podem, no entanto, ser um importante instrumento de reflexão sobre o processo de estruturação da cidade em sua configuração metropolitana.

A projeção de cenários se constitui em uma possível via para apreender as espacializações e temporalizações da cidade, da qual surgem lugares e 'não-lugares'. Pode dar um sentido, ao menos ideal, ao caleidoscópio de fragmentos sociais e ambientais no interior de nossa Formação Sócio-Espacial.

Assim como formulou WEBER (1904) para a metodologia em Ciências Sociais, **estes cenários podem ser concebidos como análogos a quadros de referências explicativos, simplificados e empiricamente fundados**. Entretanto, apesar do seu poder crítico e analítico, possuem limitações importantes. Simplificam as forças dominantes no processo de formação contínua da cidade. São transitórios, como o conhecimento e o momento histórico, podendo, portanto, sofrer alterações. São qualitativos, embora muitas de suas sínteses derivem de abordagens quantitativas. O principal limite desta ferramenta são os próprios limites do planejamento em uma sociedade de classes profundamente desigual, mas esta realidade não deve servir de desestímulo, mas ser incorporada ao método.

Então, podemos elaborar quadros explicativos de referência (sínteses espacial e social), os quais enfocam o complexo movimento existente entre sociedade e espaço, Local e Global, na contemporaneidade capitalista.

É claro que o real concreto não pode ser totalmente apreendido em termos de ‘quadros’ qualitativos. O meio geográfico não é a moldura sobre a qual projetamos a complexa teia de relações sociais, espaciais, políticas ou econômicas. Entretanto, em um enfoque científico, aqui entendido por nós como das efetivas interações entre sociedade e espaço, estes quadros podem ser uma ferramenta interessante. Deste modo eles são concebidos como uma variante do ‘tipo ideal’ proposto por WEBER (*op. cit.*):

“(…) Que significação tem tais conceitos de tipo ideal para uma ciência empírica, tal como nós pretendemos praticá-la? (...) os quadros de pensamento que aqui tratamos, ‘ideais’ em sentido puramente lógico, sejam rigorosamente separados da noção do dever ser ou de ‘modelos” (WEBER, IDEM, p. 78).

Para WEBER estes quadros explicativos não se confundem com uma projeção utópica, ligada ao ‘dever ser’ ou com uma hipótese de trabalho, mas são um ‘quadro ideal dos acontecimentos’ (WEBER, *op. cit.*, p. 75).

Estes cenários não existem em estado ‘puro’, configuram-se como uma abstração construída mediante uma:

(...) *acentuação unilateral de um ou vários pontos de vista, e mediante o encadeamento de grande quantidade de fenômenos isoladamente dados, difusos e discretos, que se podem dar em maior número ou mesmo faltar por completo, e que se ordenam segundo pontos de vista unilateralmente acentuados, a fim de formar um quadro homogêneo do pensamento* (IDEM, p. 76, it. do autor).

Em nosso caso podemos situar dois ‘quadros’ ou cenários sócio-espaciais: um ligado à sustentabilidade e outro à não-sustentabilidade (ou insustentabilidade). Para formulá-los, simplificamos a totalidade e destacamos apenas seus traços mais fortes e as tendências dominantes na produção do espaço ao longo da conurbação Osasco x Carapicuíba e em trechos das nascentes do Ribeirão Carapicuíba, em Cotia.

4 HIPÓTESES DIRETRIZES

- **O Trecho Oeste do Rodoanel é indutor de urbanização e de uma expansão urbana inter-radial. Ele projeta cenários intra-urbanos não previstos e pode acentuar ou criar novas conurbações irreversíveis em áreas inadequadas da RMSP.** Os cenários intra-urbanos projetados apontam para a geração de tráfego (fluxos internos) e de novos fixos, atendendo, assim, a uma demanda crescente por novas acessibilidades e por novas localizações intra-urbanas (condomínios, comércio, serviços). Neste contexto, o Trecho Oeste da rodovia, como já ocorre com as Marginais Pinheiros e Tietê, ainda pode demonstrar todo o seu poder estruturador de localizações e fluxos. Este poder urbanizador cria uma nova espacialidade/temporalidade no interior da formação metropolitana de São Paulo. Este cenário, no limite, comprometeria o papel regional de ordenamento do ‘tráfego de passagem’ e projetaria a perversa necessidade de novos ‘rodoanéis’ no futuro. Ao condicionar o surgimento de novas localizações e fluxos intra-urbanos, a rodovia nos permite projetar embrionariamente um cenário de urbanização induzida a partir das marginais do Rodoanel e de outros acessos.
- A rodovia contribui para a reprodução original de fixos marginalizados e para a manutenção ou agravamento das situações de exclusão social das populações afetadas. No que tange ao ‘Conjunto Habitacional Rodoanel’, as carências de infra-estrutura social, a marginalidade geográfica e a degradação ambiental, entre outros fatores, reproduzem objetivamente e subjetivamente a condição de favela/favelados. Estas perpetuam ou mesmo agravam, para além das aparências, a situação de aglomeração suburbana segregada e do processo de ‘espoliação urbana’ (KOWARICK, 1993). Obviamente, o Estado tem um papel de destaque neste processo.

5 UNIVERSO DE PROBLEMATIZAÇÃO

O fenômeno da expansão e adensamento dos “núcleos de urbanização contínua e compacta” (LAUGENBUCH, 1971) na RMSP faz parte de uma tendência mundial do mundo capitalista⁸. Segundo RESENDE (1999) o processo acelerado de urbanização projeta diversas megacidades “em todos os cantos do planeta”: já contamos no mundo com 13 cidades com mais de 10 milhões de habitantes, sendo que quatro delas deverão ultrapassar o patamar dos 20 milhões em pouco tempo (RESENDE, IDEM).

Este quadro de metropolização mundial acelerada opera-se, principalmente nos países subdesenvolvidos, sem um planejamento intermunicipal integrado, orientado à expansão controlada das conurbações e ao combate das ‘injustiças sócio-espaciais’ (HARVEY, *op. cit.*). Esta situação tem levado ao agravamento da problemática urbana no século XXI, notadamente nos países do ‘subdesenvolvimento industrializado’ (KOWARICK, 2000) e a uma consciência crescente de que o desenvolvimento econômico deve ser compatível com o equacionamento da questão ambiental⁹.

Formações sócio-espaciais metropolitanas repletas de contradições acumuladas acabam por colocar diversos obstáculos à solução dos problemas de natureza sócio-ambiental ou ao ‘desenvolvimento sustentável’ (MEADOWS, 1972).

Desse ponto de vista, os principais fatores condicionantes do fenômeno podem ser encontrados nos modos de regulação do crescimento econômico, que desconsideram a contabilidade de seus custos sociais e ambientais efetivos. Os estilos de modernização dominantes nas sociedades contemporâneas (capitalistas ou socialistas) não estariam favorecendo a internalização efetiva do meio ambiente enquanto (1) fornecedor de recursos naturais e receptor de dejetos oriundos das atividades humanas; (2) espaço onde se dão as interações entre processos naturais e socioculturais; e (3) habitat em sentido amplo,

⁸ Processo também verificado em Campinas e Ribeirão Preto, entre outras cidades do Interior paulista.

⁹ Em 1983 a ONU criou a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, presidida pela primeira ministra da Noruega, Gro Harlem Brundtland (conhecida como Comissão Brundtland). Os trabalhos foram concluídos em 1987 com a apresentação de um diagnóstico dos problemas globais ambientais. A Comissão propôs que o desenvolvimento econômico fosse integrado à questão ambiental, surgindo assim uma nova forma denominada desenvolvimento sustentável, que seria aquela que atenda às necessidades dos presentes sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras satisfazerem suas próprias necessidades.

correspondendo à infra-estrutura física e institucional que influencia as condições gerais da vida das populações (habitação, trabalho, recreação, auto-realização) e a própria sustentabilidade ecológica dos sistemas sociais. (VIEIRA, *op. cit.*, p. 4-5).

Deste modo, a questão transcende as diferenças ideológicas, atingindo países capitalistas ou socialistas, pois todos têm em comum a prática de um ‘mau desenvolvimento’ e a crença no caráter ilimitado da expansão econômica (IDEM).

Neste contexto aparece a fatalista crítica ecológica. Nela os dados efetivos da realidade

“Demonstram que as premissas, mesmo da ideologia do crescimento estão equivocadas (...) o modelo (...) mais cedo ou mais tarde conduz ao colapso” (VIEIRA, *op. cit.*, p. 48).

A prática, e sua respectiva ideologia, de um ‘mau crescimento ilimitado’ é verificada constantemente na formação do espaço metropolitano de São Paulo. Nele, mesmo que ‘equivocadas’, novas combinações e desigualdades surgem no processo de metropolização e expandem a cidade e suas contradições.

Na RMSP, estas questões, dentre outras, deveriam conduzir as políticas urbanas a ações mais restritivas em relação ao crescimento e adensamento não planejado das conurbações intermunicipais, principalmente em áreas contendo nascentes, cursos d’água, aquíferos ou remanescentes florestais da Mata Atlântica. Adicione-se um aumento na complexidade do fenômeno quando a efetiva inserção do Estado opera-se em um espaço geográfico ocupado por populações com diversos níveis de necessidades sociais não atendidas e acumuladas historicamente.

Para as áreas metropolitanas configura-se uma realidade social e ambiental complexa e sensível às interferências do poder público. A política urbana para as áreas periféricas deveria estabelecer um cenário intra-urbano de controle dos limites físicos da mancha urbana, controlando a especulação imobiliária nestas áreas e estimulando em áreas adequadas e dotadas de equipamentos públicos, como o Centro Tradicional de São Paulo entre outras. Assim, deve-se sempre avaliar criteriosamente a ampla gama de implicações sociais e ambientais envolvidas no processo de modernização do espaço e evitar antecipadamente a indução de cenários indesejáveis, como o hoje existente nas várzeas dos Rios Tietê e Pinheiros. Portanto

o conhecimento da realidade passa pelo questionamento do atual modelo de desenvolvimento e por conseqüentes mudanças nas opções de política urbana.

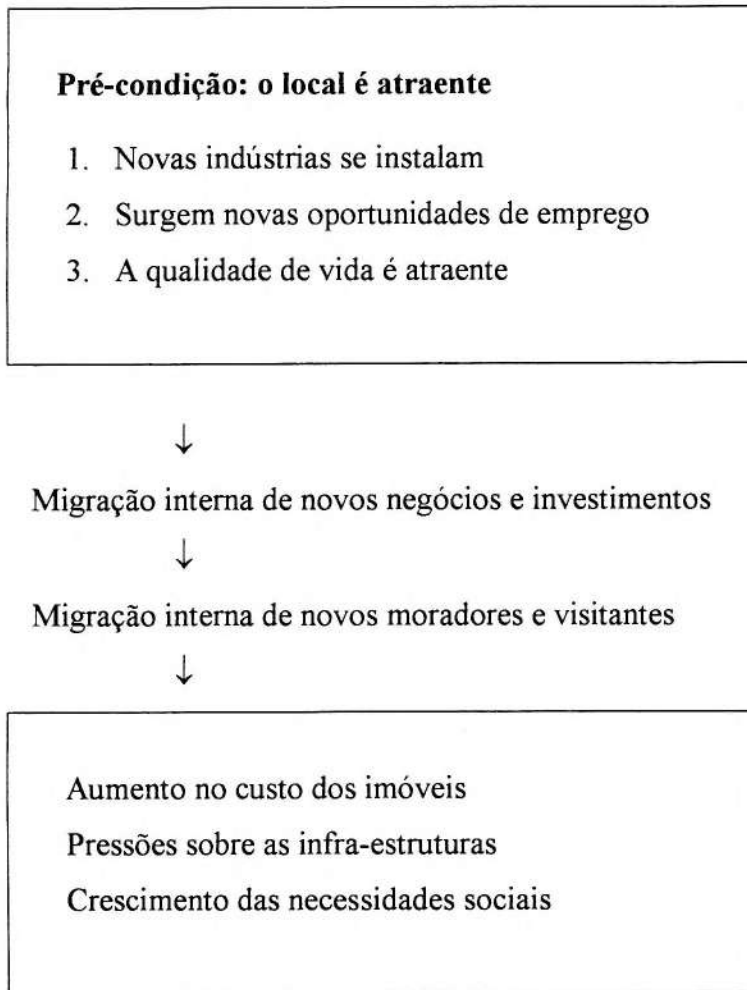
As Ciências Sociais (sociologia, geografia, história...) devem priorizar a realidade efetivamente constituída em seu movimento concreto. Neste sentido, o que se verifica nas últimas décadas é uma ampliação do fenômeno de metropolização em várias partes do Estado de São Paulo e o surgimento de novas 'atratividades' à ocupação metropolitana periférica (BAENINGER, 2000).

A origem destas ocupações origina-se de

“(...) novas localizações industriais, a expansão da agroindústria e a substituição de culturas foram extensas e rápidas, levando a grandes transformações na organização do espaço” (SANTOS, IDEM, p. 134).

A partir de uma análise intra-urbana esta produção do espaço cria e altera fixos existentes e pode levar ao aumento das pressões sobre as infra-estruturas e agravamento das carências sociais. Por outro lado, em seu movimento de estruturação cria em determinadas porções do território um ambiente funcional e adequado aos diversos fixos e fluxos hegemônicos (principalmente da indústria, comércio e imobiliário).

FIGURA 2: DINÂMICA DE CRESCIMENTO DE UMA CIDADE



Fonte: Adaptado de KOTLER (1994)

De outra perspectiva, a dinâmica da produção do espaço urbano também pode ser entendida em um contexto de

“Substituição galopante do capitalismo concorrencial pelo capitalismo monopolista e a chegada concomitante do que se chamou de Modo de Produção Estatal combinado com o Modo de Produção Urbano” (SANTOS, *op. cit.*, p. 75).

Neste trabalho, destacaremos o **Trecho Oeste do Rodoanel Metropolitano Mário Covas** como um atual componente estrutural da metropolização de São Paulo, um agente que revela, através da pesquisa efetuada, um caminho multifacetado e sempre renovado para a apreensão do movimento contraditório da grande metrópole nacional brasileira.

Dentro de um necessário olhar interdisciplinar a abordagem desta totalidade metropolitana coloca a necessidade de se buscar as complexas mediações espaciais, sociais, ambientais, econômicas e políticas do processo de estruturação intra-urbana causada pelo Trecho Oeste. Neste sentido, devemos articular o objeto imediato de estudos com as sincronias e diacronias da especial cidade de São Paulo.

Trabalhamos com uma totalidade condicionada por distintas forças e que pode ser apreendida através das recentes alterações sócio-espaciais e ambientais ao longo da conurbação Osasco x Carapicuíba introduzidas diretamente pelo Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas. O Trecho Oeste do Rodoanel possibilita a transformação (negociada) de lugares periféricos e marginalizados do desenvolvimento econômico em lugares 'atrativos' para a instalação de novos fixos de um setor produtivo economicamente e espacialmente renovado, notadamente seus Centros de Distribuição (CD's). Também se verifica a valorização e o aumento do número de novos condomínios destinados às classes médias. Surge a Granja Vianna 2, próximo a fragmento florestal da Mata Atlântica e das pistas do Rodoanel (acesso Raposo Tavares). Observamos a valorização das áreas de Alphaville/Tamboré (acesso Castelo Branco), pois contam com novos acessos, via Trecho Oeste, para a capital e municípios da zona oeste metropolitana. Podemos dizer que ele, do ponto de vista dos fluxos, flexibiliza o território, aumenta sua macro fluidez e aumenta a 'produtividade espacial' (SANTOS, *op. cit.*).

A partir dos fluxos podemos captar aspectos da dimensão intra-urbana do fenômeno. Uma contagem do número/tipo de veículos efetivamente circulando entre os trechos Castelo Branco → Raposo Tavares do Rodoanel em 02/03/2004 mostra um grande número de veículos automotores individuais em relação ao número de caminhões, como mostra a TABELA 1:

TABELA 1: NÚMERO DE VEÍCULOS CIRCULANDO ENTRE 16:15 H E 17:00 H (TRECHO CASTELO BRANCO → RAPOSO TAVARES)

	Caminhões	Automóveis	Ônibus	Motos	Total
Números absolutos	1.140	3.600	60	24	4.824
Números relativos	23,63%	74,62%	1,24%	0,49%	100%

FONTE: *trabalho de campo, 02/03/2004.*

A contagem deveria se repetir em horários diferentes já que moradores das imediações afirmam que à noite o barulho de caminhões aumenta consideravelmente. Mas podemos analisar estes dados como sendo indicadores que evidenciam a como a nova marginal passa crescentemente a ser incorporada à lógica intra-urbana. A recente periferação de parcelas expressivas da população, a disseminação do automóvel individual como um meio de transporte imprescindível em praticamente todos os lugares periféricos, a pressão por novas acessibilidades viárias intra-urbanas e intrametropolitanas e a demanda capitalista por novos fixos intra-urbanos, entre outros fatores, certamente são elementos explicativos deste processo de desenvolvimento.

Neste universo de problematizações algumas importantes questões se colocam: como podemos entender o fato de um projeto viário se sobrepor à necessidade imperiosa de proteção ou recuperação dos mananciais e das diversas sub-bacias do Rio Tietê? O que leva as políticas urbanas oficiais a violar compromissos assumidos junto a ONU no sentido da preservação dos últimos remanescentes da Biosfera da Mata Atlântica, especialmente do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo?

O trajeto definido para o Trecho Oeste também insere a problemática social em nossa análise, pois cerca de 2.334 famílias haviam sido ‘removidas’ até 2002 (DERSA, 2002). Neste mesmo período, 1094 famílias estavam em ‘transição’, isto é, recebendo ajuda de custo para alugar provisoriamente um imóvel, ou já sendo reassentadas no primeiro ‘Conjunto Habitacional Rodoanel’. Além desta interferência direta, deve-se considerar a presença de milhares de moradores não ‘removidos’ ao longo da conurbação Osasco x Carapicuíba. A não projeção clara de um cenário intra-urbano para estas áreas habitadas por populações carentes fica evidenciada pelos novos problemas vivenciados pelos moradores, que têm sofrido um agravamento da situação de “espoliação urbana” (KOWARICK, 1993).

A fim de realizar uma reflexão coerente sobre a RMSP, de poder explicativo em relação aos elementos sócio-espaciais da área estudada – o Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas, com destaque para importantes elementos sócio-espaciais e ambientais ao longo da conurbação Osasco x Carapicuíba – e de suas relações com a totalidade urbana, faz-se necessário, da perspectiva de um movimento de estruturas e relações (SANTOS, 1979a), uma definição de enfoque sobre a cidade em sua

dimensão histórica e sociológica. Acreditamos ser ela uma variável dependente, isto é, inserida em uma totalidade maior; sendo assim não a consideramos uma 'totalidade em si' (OLIVEN, *op. cit.*), mas o resultado da ação de distintas forças políticas, econômicas e sociais.

As cidades podem ser abordadas como conjuntos heterogêneos de formas e conteúdos sociais em movimento, historicamente condicionados, acumulados nas paisagens e estruturados hierarquicamente em uma totalidade. Esta, em sua dimensão mais abrangente, é dada pelo Estado Nacional (SANTOS, 1979b; OLIVEN, *op. cit.*); é na dimensão da grande metrópole paulista e de seus múltiplos lugares que a concreção desta totalidade abrangente exerce sua maior força: investimentos e trabalho social procuram, segundo uma ótica determinada de desenvolvimento, ordenar os fluxos e fixos hegemônicos. Paisagens e relações são transformadas a fim de adequarem-se às determinações do Estado Nacional e dos atores hegemônicos¹⁰.

Espaço de fluxos sobrepostos "é o lugar em que o Mundo se move mais: e os homens também" (SANTOS, *op.cit.*, p. 83). Também possui diversos fixos acumulados, constituidores de um

"(...) meio ambiente construído, que é um retrato da diversidade das classes sociais, das diferenças de renda e dos modelos culturais" (SANTOS, *IBIDEM*).

O Trecho Oeste é um processo de modernização capitalista do espaço em que o mesmo é (re) constituído a fim de atender uma racionalidade técnica dominante, do qual a aceleração tempo-espaço é um dos paradigmas. Como esta racionalidade hegemônica acaba por se sobrepor às necessidades sociais e ambientais de uma multidão 'a beira da estrada' e de uma natureza massacrada?

"(...) O desenvolvimento capitalista (...) tem que negociar um caminho muito estreito entre a preservação dos valores de troca dos investimentos de capital do passado, no meio ambiente construído, e a destruição dos valores destes investimentos, a fim de abrir um novo espaço para a acumulação" (HARVEY, 1978, p. 101, *In*: SOJA, *op. cit.*, p. 127).

¹⁰ "A formação da RMSF esteve ligada ao desenvolvimento da indústria nacional. Pós 1956, a nova etapa da economia do País (industrialização pesada) e a conseqüente intensificação do processo de urbanização marcaram a formação do espaço que poderia ser denominado de 'metrópole nacional da indústria'" (BAENINGER, 2000, p. 110).

Nas áreas ‘modernizadas’ instalam-se novos objetos ‘mundializados’, mediadores de circuitos mundiais de gestão do espaço e introdutores de novas relações e ações hegemônicas, introduzindo uma nova espacialidade e temporalidade dominante (SANTOS, *op. cit.*). Estes se sobrepõem e transformam lógicas espaciais e temporais estabelecidas. Temos, deste modo, a constituição de uma Formação altamente heterogênea com lógicas concorrentes ou, no limite, excludentes. Entretanto, este mosaico de distintas lógicas sócio-espaciais é estruturado hierarquicamente (o que supõe o conflito) e sua dimensão insere-se na mundialização acelerada, o que nos leva á formulação de uma **totalidade urbana estruturada em uma formação metropolitana.**

O Trecho Oeste do Rodoanel projeta uma efetiva urbanização periférica em áreas vulneráveis. Partimos da premissa compartilhada por VILLAÇA (*op. cit.*); LANGUEBUCH (*op. cit.*) entre outros, de que o controle sobre o sistema transporte permite desenhar o tecido intra-urbano, tratando-se de um poder criador e ordenador dos vetores de crescimento da cidade.

Mesmo sendo apenas *um* dos aspectos da metropolização de São Paulo, esta forma tem demonstrado precocemente seu poder como (re) estruturador do espaço intra-urbano. Também podemos ver a continuidade de uma lógica específica de desenvolvimento urbano na qual se destacam as alterações sociais, ambientais e econômicas bem como especulações sobre os espaços atingidos, notadamente em torno dos eixos de acesso.

O surgimento acelerado de novos fluxos e fixos ao longo do trajeto indicam a reprodução das contradições em nossa Formação Sócio-Espacial e reúnem, em uma mesma realidade, espaços ‘luminosos’ e ‘opacos’, tempos ‘rápidos’ e ‘lentos’ (SANTOS, 1997).

“Na cidade, hoje, a ‘naturalidade’ do objeto técnico (...) crava no organismo urbano, áreas ‘luminosas’, constituídas ao sabor da modernidade e que se justapõem, superpõe e contrapõe ao resto da cidade onde vivem os pobres. nas zonas ‘opacas’” (SANTOS, IDEM, p. 83).

Neste complexo e contraditório movimento, espaços e relações são valorizados, dotados de uma ‘aura’ luminosa pela modernização capitalista enquanto outros lugares ‘opacos’ reproduzem a lógica da segregação sócio-espacial.

Analiticamente, acreditamos que este movimento pode ser compreendido pela associação entre a produção perversa das periferias pelo Estado, as moradias atingidas e o setor imobiliário em um meio ambiente urbano com diversos níveis de preservação e degradação. Objetivamos, neste sentido, analisar a formação sócio-espacial metropolitana de São Paulo a partir destes elementos, tendo nos fixos (luminosos e opacos) e nos fluxos (rápidos e lentos) preservados, gerados, ou alteradas uma interessante possibilidade para um olhar sociológico e geográfico.

Outro aspecto a caracterizar a formação recente da espacialidade metropolitana é a introdução de uma nova lógica espacial regional das atividades produtivas do Estado de São Paulo a partir de sua principal Região Metropolitana (BAENINGER, *op. cit.*). Entretanto apesar de reconhecer a importante dimensão regional do fenômeno e entender que alguns entendimentos sobre a questão urbana devem ser obtidos neste âmbito, são as implicações sócio-ambientais e os cenários intra-urbanos que nos interessam privilegiadamente neste trabalho.

O Rodoanel é tratado como uma grande obra de engenharia viária moderna, localizada **fora** da área urbanizada, um “anel de contorno atravessando áreas externas” de São Paulo (DERSA, 1999). Quais seriam as áreas externas de uma imensa mancha urbana contínua marcada por um intenso fluxo de pessoas e mercadorias que se deslocam diariamente em um *continuum* físico de gigantescas proporções? Imagens espaciais geradas pelo LANDSAT (2003), mais uma vez revelam o Trecho Oeste como uma imensa cicatriz urbana a seccionar áreas densamente povoadas da metrópole ‘externa’.

FIGURA 2: REPRESENTAÇÃO DA MACRO-ÁREA DE ESTUDOS

Representação da Área de Estudos (Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas)



Legenda

- Favelas Removidas
- Remanescentes da Mata Atlântica
- Instalações Empresariais
- Conjuntos Habitacionais para Reassentamento
- Trecho Oeste Rodoanel
- Área de Influência Direta (IAD)

Febem
 Rodovia Raposo Tavares
 Conjunto Habitacional Rodoanel
 Conjunto Habitacional Sylvio G. Pereira
 Residencial Rodoanel Padroeira
 Avenida dos Autonomistas
 Rodovia Castelo Branco
 Linha CPTM
 Rio Tietê
 Jardim das Margaridas E Vila do Porto

Objeto técnico de grande dimensão e complexas implicações, o Trecho Oeste cumpriria uma função prioritariamente regional de facilitação do fluxo de cargas em direção ao Porto de Santos ou países do Mercosul, desviando o 'tráfego de passagem' da RMSP (DERSA, IDEM). Esta perspectiva regional, em função do traçado e seccionamento intra-urbano da rodovia torna-se unidimensional por não projetar um efetivo cenário interno à RMSP e seus moradores, principalmente os menos favorecidos.

O Trecho Oeste atravessa áreas intra-urbanas densamente povoadas e possibilita a ocupação próxima a alguns dos últimos remanescentes urbanos da biosfera da Mata Atlântica.

As transformações vertiginosas impressas às desiguais periferias desta grande metrópole indicam um amplo caminho para o desvendamento das contradições sempre renovadas da mais importante formação sócio-espacial brasileira.

5.1 O processo de metropolização de São Paulo e os eixos temáticos da abordagem

A aglomeração de São Paulo, 'metrópole das metrópoles' brasileiras, destaca-se entre as formações metropolitanas pelo seu gigantismo, pela sua abrangência mundial e finalmente, pelos complexos problemas sócio-ambientais apresentados. Possui um modelo urbano disperso e extenso (SANTOS, *op. cit.*) apresentando-se espacialmente como:

“(...) um contínuo urbano que transborda em muito os limites administrativos da Cidade, penetrando no ABCD, Osasco, Guarulhos e englobando, em anos mais recentes, outros municípios da Metrópole” (KOWARICK, 2000, p. 43).

FIGURA 3: A RMSP VISTA DO ESPAÇO PELO LANDSAT 7

Fonte: EMBRAPA, 2003

Escala aproximada 1:1000000

Entretanto, a RMSP não se configura como metrópole apenas pela sua dimensão territorial, mas também porque:

“(...) é a partir dela que se organiza a dinâmica do capitalismo no Brasil, pois aí se concentra a engrenagem produtiva essencial à economia do País” (KOWARICK, *op. cit.*, p. 19).

Criada pela Lei Complementar nº 14 de 8 de junho de 1973, a RMSP abrange uma área de 8.051 Km², sendo subdividida em 39 municípios e 147 distritos. Possui uma população de 17.878.703 habitantes, correspondendo a 48,30% do total do Estado de São Paulo e a 10,50% do total nacional (CENSO, 2000); atualmente (2004) caminha para o seletor grupo das megalópoles com mais de 20 milhões de habitantes. Também se destaca por ser o maior centro financeiro, industrial e de serviços da América do Sul e a terceira metrópole mundial (SEADE, 1996).

A Região Metropolitana de São Paulo agrega 53% do valor adicionado da indústria paulista e continua atraindo empresas que buscam se localizar próximos a clientes e fornecedores, podendo dispor de infra-estrutura tecnológica de alto padrão. Mais da metade dos complexos produtivos metal-mecânico, eletroeletrônico, químico e têxtil do Estado estão nesta região. (SEADE, *op. cit.*, p. 33).

Além destes aspectos a RMSP também é um caso único no cenário nacional e até mundial em função do seu ritmo impressionante de urbanização e pelas graves questões sociais apresentadas (SOUZA, 1994, p. 39-40).

Segundo a EMPLASA (2004) estamos em um momento de ampliação original do fenômeno: estes últimos anos testemunharam a formação de um Complexo Metropolitano Expandido que engloba as três principais Regiões Metropolitanas do Estado: São Paulo, Baixada Santista e Campinas; uma megalópole concentradora de aproximadamente 21,7 milhões de habitantes, ou seja, 58,6% da população do Estado e 12% do total do País, correspondendo a 63,2% do PIB estadual e quase um quarto do nacional (IDEM).

MAPA 1: COMPLEXO METROPOLITANO EXPANDIDO



Fonte: EMPLASA, 2004 (sem escala).

TABELA 2: REGIÕES METROPOLITANAS, ESTADO DE SÃO PAULO E BRASIL: ÁREA E POPULAÇÃO (2000)

Regiões Metropolitanas, Estado de São Paulo e Brasil	Área (Km ²)			População		
	Total	Estado (%)	Brasil (%)	Total	Estado (%)	Brasil (%)
Regiões Metropolitanas	14.097	5,67	0,16	21.693.671	58,60	12,00
São Paulo	8.051	3,24	0,09	17.878.703	48,30	10,50
Campinas	3.673	1,48	0,04	2.338.148	6,30	1,40
Baixada Santista	2.373	0,95	0,03	1.476.820	4,00	0,90
Estado de São Paulo	248.809	-	2,91	37.032.403	-	21,00
Brasil	8.547.404	-	-	169.799.170	-	-

Fonte: IBGE, IGC e EMPLASA. Elaboração: EMPLASA. 2000.

Efetuada alguns recortes históricos, poderemos perceber como a ação do Estado oscilou entre momentos em que havia uma Política Urbana explícita e outros mais sutis, mas de qualquer maneira, sempre havendo como consequência a produção de um espaço intra-urbano. Este espaço sempre foi pré-condição do desenvolvimento capitalista e ao mesmo tempo esteve em contínua expansão física sob áreas inadequadas (fixos variados em áreas verdes e de mananciais). Nele opera-se um processo de urbanização acelerada muitas vezes induzido pelo Estado conduz a produção de um 'urbano' integrado à lógica de valorização capitalista e, dialeticamente, de degradação ambiental e desvalorização humana.

Segundo CASTELLS (2000), temos uma verdadeira **estruturação** do espaço urbano, levando hoje à replicação do fenômeno metropolitano e de seus problemas. Para nós, falar em processo de estruturação significa inserir os lugares em uma formação social, econômica e espacial específica (SANTOS, *op. cit.*). Neste sentido os novos elementos combinados e desiguais articulam-se com temporalidades e espacialidades pré-existentes. Neste sentido é de grande importância para a apreensão, sempre parcial, do momento atual da formação metropolitana de São Paulo, efetuar, grosso modo, uma periodização. A fim de apreender determinadas especificidades desta formação, cumpre destacar e analisar alguns momentos marcantes do processo de estruturação do espaço metropolitano.

Após a construção da ferrovia Santos – Jundiaí, a pequena e ainda provinciana cidade passa a articular extensas áreas interiores brasileiras com o mercado mundial. A ferrovia *São Paulo Railway* é inaugurada em 16 de fevereiro de 1867 e num período de 8 anos surgiram quatro novas ferrovias em direção ao interior, que passaram a ter a cidade, então com menos de 23.000 habitantes, como eixo de articulação fundamental (MORSE, 1970). Assim, novos fixos facilitadores de amplos fluxos passam a comandar o crescimento da cidade, tornada um importante eixo de articulação territorial. A partir desta "segunda fundação" simbólica de São Paulo (PAULA, 1936) podemos situar o surgimento *embrionário* da metrópole paulista, do crescimento desordenado, do início dos desajustamentos funcionais da cidade, do crescimento da periferia e da especulação imobiliária (MORSE, *op. cit.*)¹¹. Já neste período, a urbanização aparece aos olhos de diversos setores dominantes como um lucrativo negócio, iniciando uma prática de ocupação do solo urbano de graves conseqüências para a cidade, pois:

(...) o proprietário de uma gleba loteia e vende *parte* de suas terras, criando ali um núcleo habitacional; este passa a exigir dos poderes municipais o atendimento de serviços públicos. Uma vez atendida esta demanda, aquele proprietário passa a vender as áreas restantes, já beneficiadas pelos serviços públicos, auferindo então grandes lucros. Este ciclo, que caracteriza a *especulação imobiliária*, amoldou-se e acentuou definitivamente o processo de metropolização de São Paulo (...). (WILHEIM, 1965, p.13).

WILHEIM (*op. cit.*) chama-nos a atenção como este processo de expansão urbana orientada pelos capitais privados conduziu a metrópole a uma situação dramática no século XX: a fálência e o desprestígio dos serviços públicos entre a população.

No processo propriamente dito de metropolização de São Paulo, LANGENBUCH (*op. cit.*) distingue dois grandes momentos: o início (1915-1940) e a metropolização recente (a partir de 1940). Segundo SOUZA (*op. cit.*), o período inicial de metropolização é marcado pelo fato de São Paulo tornar-se o maior centro industrial da América do Sul, pelo intenso processo migratório, pela expansão das

¹¹ Segundo o autor isto se deveu ao fato da cidade passar a oferecer uma incipiente infra-estrutura em um país rural, carente de desenvolvimento urbano, (MORSE, 1970).

periferias, pelos primeiros planos urbanos (do qual o Plano de Avenidas se destaca), dentre outros. O vertiginoso período recente é descrito como uma:

Fase de enorme caos urbano (...) São Paulo consolida-se como importante centro socioeconômico brasileiro (...) Desenvolvem-se os meios de comunicação (...) Intenso desenvolvimento industrial. Forte expansão da periferia. Déficit enorme nos equipamentos e serviços públicos (...) amplia-se a intervenção do Estado no urbano (...) graves deficiências de habitação e meios de consumo coletivo para a população da periferia, contrastando com espaços urbanos modernos e requintados, como a avenida Paulista, o Centro Empresarial e Alphaville, entre outros. (SOUZA, *op. cit.*, p. 49-51)

Durante o primeiro surto de crescimento urbano (com destaque para as décadas de 1930 e 1940), o mais destacado vetor metropolitano “teve como eixo principal de expansão a ligação ferroviária no sentido leste – oeste” (SEADE, 1992, p. 148). Já na década de 1950, com a implantação da indústria automobilística, o transporte rodoviário assumiu um papel cada vez mais importante no transporte de cargas e de passageiros, possibilitando maior flexibilização nos deslocamentos e a consolidação de um padrão conurbador, uma nova espacialidade no processo de formação metropolitana de São Paulo (SCARLATO, *op. cit.*). Este processo indica também a adoção efetiva por parte do Estado de uma política rodoviarista (XAVIER, 2001). Assim as rodovias

“(...) tornaram-se um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado e para a circulação exigida pela nova divisão territorial do trabalho (...)” (XAVIER, 2001, p. 333).

Não é demais dizer que esta unificação parcial dos mercados foi polarizada pela capital paulista e que

“A instalação de um parque industrial automobilístico concentrado em São Paulo consolidam esse sistema como a principal via de transporte, tornando o sonho rodoviarista do início do século XX uma realidade nacional” (IDEM pág 335).

Este quadro se aprofundou na década de 1960, pois os vertiginosos processos de urbanização brasileiros passaram a ter nas rodovias, nos caminhões e automóveis

fortes elementos de estruturação da paisagem urbana, orientando o desenvolvimento de cidades inteiras.

“O grande golpe sobre as cidades brasileiras se daria nos anos sessenta. Carros, caminhões e ônibus começam a ser fabricados em profusão, tornado a construção de estradas, assim como a pavimentação de ruas e avenidas, uma exigência da indústria automobilística” (YAZIGI, mimeo, 2002).

Tratava-se de um período marcado por grandes planos nacionais desenvolvimentistas, preocupados principalmente em modernizar as bases materiais do território e adequá-lo aos novos circuitos de acumulação mundial.

Neste contexto, a década de 1960 foi o momento em que os eixos viários e o uso do automóvel passam a ser decisivos no triunfo da ideologia do crescimento urbano acelerado e ilimitado, sem consideração das conseqüências sociais e ambientais deste desenvolvimento capitalista.

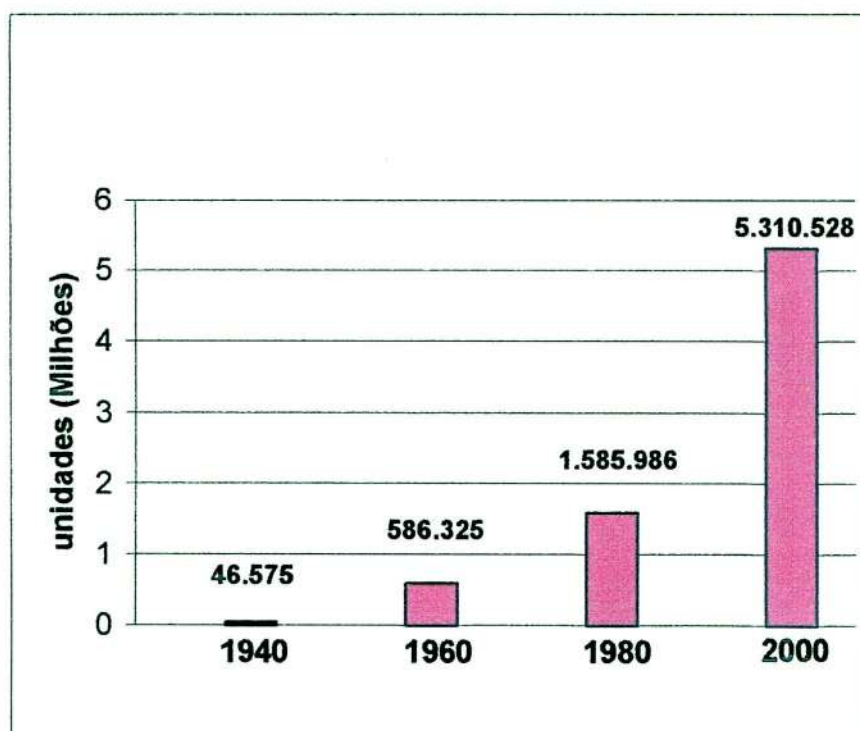
O crescimento rápido da frota de veículos desde então se torna aliado de uma política de desenvolvimento urbano que se opera visando uma valorização capitalista do espaço (SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE, 1997). O resultado é a expansão para as áreas ‘periféricas’ à mancha urbana paulista, movimento que une cidades próximas sobre fundos de vale e remanescente florestais. De um modo geral, a análise da expansão da mancha metropolitana mostra-a crescendo em todas as direções e sobre todos os espaços, com destaque para o eixo leste-oeste, ao longo do vale do Rio Tietê e suas numerosas sub-bacias (SEADE, 1992).

Neste universo cabe destacar que em fevereiro de 2003 havia uma frota de 5.500.000 de veículos automotores na cidade de São Paulo (CET, 2003). Este número rapidamente se aproxima dos 6 milhões de unidades, em um espaço para circulação limitado e de cara manutenção para os cofres públicos. A evolução histórica do quadro referente ao número de automóveis na cidade de São Paulo é bastante indicadora dos caminhos da evolução urbana.

“Em 1940, a cidade de São Paulo tinha 46.576 automóveis. Passados 20 anos eram 286.325. Mas 20, 1.585.986. E mais 20 anos, em 2000, 5.310.28.” (DIMENSTEIN, G. “o futuro de uma cidade está escrito nas calçada”. *FOLHA DE SÃO PAULO*, Cotidiano, 11/01/04).

O GRÁFICO 1 mostra, mesmo com as sucessivas crises, o aumento espetacular da frota de automóveis individuais na cidade de São Paulo a partir da década de 1960, indicador de uma popularização deste bem. Ele possibilita a criação de uma nova relação tempo-espaço na metrópole, de flexibilização da ocupação no extenso tecido metropolitano, ao mesmo tempo em que gera congestionamentos, poluição ambiental e relações fragmentadas, negadoras de lugares 'na paisagem'.

GRÁFICO 1: FROTA DE AUTOMÓVEIS EM SÃO PAULO (1940-2000)



Fonte: CET, 2000.

A aquisição do automóvel impõe-se como necessidade imperiosa para contingentes cada vez mais expressivos da população brasileira. No caso de São Paulo, os problemas com o transporte público e a periferização de diversos contingentes populacionais, este último um reflexo do agravamento das condições de vida dos trabalhadores nas últimas décadas, levou à produção de um espaço urbano em processo de crescimento contínuo. Esta situação adquire vigor a partir da década de 1970, seguida pela década 'mais do que perdida' (1980) e aprofundando-se com a crise econômico-social nos anos 90.

“Neste sentido, aponte-se que o patamar mínimo de remuneração, entre 1959 e 1990 em São Paulo, decresceu em termos reais cerca de 70%. Na RMSP a renda familiar em 1977 era de 550 dólares mensais, e 10 anos após decaía para 290 dólares (...)” (KOWARICK, *op. cit.*, p. 20).

“De fato, no período 1970-1980, mais da metade (51,6%) do crescimento absoluto da RMSP deveu-se à migração” (BAENINGER, *op. cit.*, p. 80).

O que temos, efetivamente, é um fenômeno de contínuo crescimento da mancha urbana metropolitana, causada em grande parte pela migração interna, um processo de abandono de áreas do centro tradicional e ocupação da metrópole ‘externa’.

Também não podemos nos esquecer de que o fenômeno de metropolização é articulado em extensas redes urbanas. A dispersão das localizações industriais, a pauperização de contingentes expressivos da população e a popularização do automóvel estão entre as raízes do fenômeno¹².

Assim, este movimento acompanha, por um lado,

O processo de desconcentração das atividades industriais a partir da RMSP, iniciado no final dos anos 60 (que) fez despontar um novo interior paulista depois dos anos 70 (...) Neste sentido, as novas formas de estruturação do espaço urbano, caracterizadas pelo crescente processo de conurbação territorial, propiciam a emergência de importantes regiões metropolitanas no Interior – como Campinas e Santos (...) bem como formação de aglomerações urbanas não-metropolitanas. (BAENINGER, *op. cit.*, p. 107-8).

Desta forma, o processo de conurbação adquire, além de uma dimensão intra-urbana uma face regional de grandes implicações. Da década de 1990 a 2000, tivemos o aprofundamento da deterioração nas condições de vida das parcelas mais desfavorecidas da população residente na Capital, fator esta associado à continuidade do processo de periferização metropolitana:

A pobreza (medida pela proporção de pessoas com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 75,50, equivalente à metade do salário mínimo vigente em agosto de 2000) cresceu 50,75%, passando de 8,0% em 1991 para 12,1% em 2000. A

desigualdade cresceu: o Índice de Gini passou de 0.56 em 1991 para 0.62 em 2000. (*IDH no Brasil, PNUD, 2000*).

Esta realidade sócio-econômica e espacial levou as taxas de crescimento populacional das regiões mais prósperas do Interior, já nos anos 70, a registrar valores superiores aos verificados para a RMSP (BAENINGER, *op. cit.*). Estabeleceu-se um padrão de ocupação periférica à RMSP e em direção a cidades do Interior, seguindo a dispersão territorial das indústrias (IDEM). Estes aspectos foram decisivos para a expansão acelerada da mancha metropolitana conurbada e para a dimensão atual do fenômeno metropolitano.

A disponibilidade e o preço da terra nas franjas metropolitanas também contribuíram para a queda nas taxas de crescimento demográfico na Capital e o aumento constante da ocupação nas áreas periféricas menos urbanizadas e pouco valorizadas.

“O preço da terra relativamente baixo possibilitou, sobretudo no curso dos anos 80, para um enorme contingente humano, autoconstruir sua moradia, alugar um cômodo ou confeccionar um barraco em propriedade pública ou privada” (KOWARICK, *op. Cit.*, p. 44).

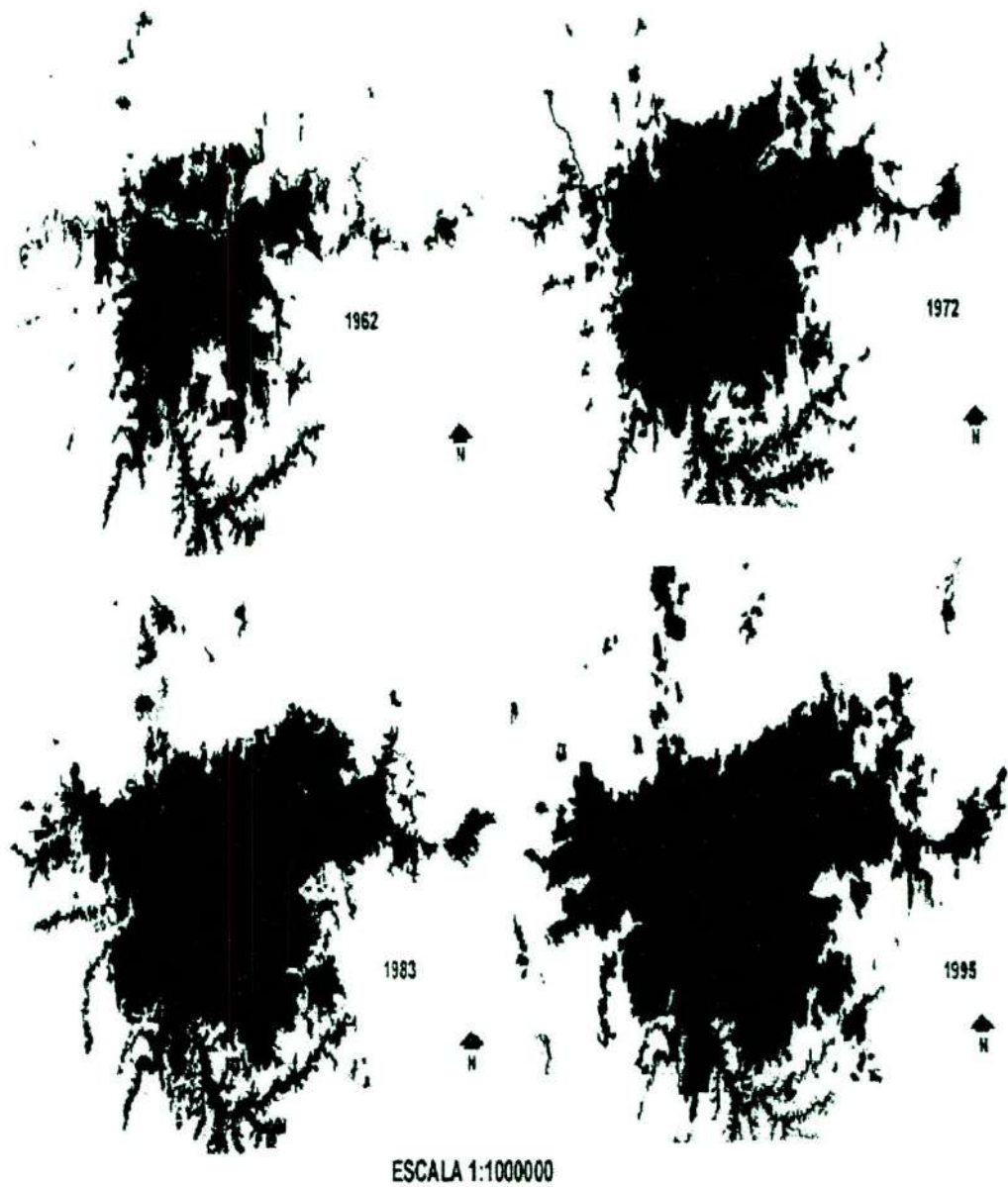
Entre 1950 e 1970, uma nova territorialidade é conferida à metrópole; um novo anel periférico em regiões distantes das áreas de urbanização consolidada é formado (SEADE, 1996). Este processo se aprofunda entre 1980 e 2000, com a ampliação do uso do automóvel, um agente dotado de extraordinária flexibilidade e crucial para o constante redimensionamento físico da cidade. Lugares outrora distantes aproximam-se e a cidade sofre rápidas adaptações devido à entrada contínua de novas unidades (SCARLATO, *op. cit.*) bem como a uma demanda crescente por novos espaços viários intra-urbanos.

A implantação das primeiras grandes perimetrais externas ao grande centro da cidade de São Paulo, as marginais do Rio Pinheiros e Tietê, induziram uma nova expansão da mancha urbana, criando áreas que foram incorporadas, em pouco tempo, ao núcleo central da cidade, como verdadeiras avenidas para a grande frota de automóveis particulares. Assim essas vias ‘externas’ à cidade, nas últimas décadas do

¹² “O estímulo ao transporte individual motorizado é efeito típico de rodoaneis implantados nos EUA”. (In, REVISTA CONSTRUÇÃO EM SÃO PAULO, n. 2579 de junho de 1997 pág. 14 – “Edge Cities”)

século XX, além de cumprir um papel de vias de deslocamento dos fluxos interestaduais, passaram a ser, também, vias de fluxos internos à metrópole e condicionam o surgimento de novos fixos. Abrigam fixos e fluxos hegemônicos (industrial, comercial, bancário...) e 'hegemonizados' (favelas, cortiços, ambulantes...). Estas 'rodovias-avenidas' contribuíram decisivamente para o condicionamento de diversas novas localizações intra-urbanas e possibilitaram o atual e problemático cenário sócio-espacial verificado na Capital e municípios conurbados. Neste cenário uma expansão urbana não-prevista publicamente e predatória (desmatamento, impermeabilização) sobre fundos de vales com uma extensa drenagem constitui um dos componentes principais.

FIGURA 4: EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA 1962-1995 (RMSP)



Fonte: Cesad-Fauusp, Banco de Dados Vetoriais, INFURB, 1997

Temos na década de 1970 um momento de grande inchaço desta mancha. No período:

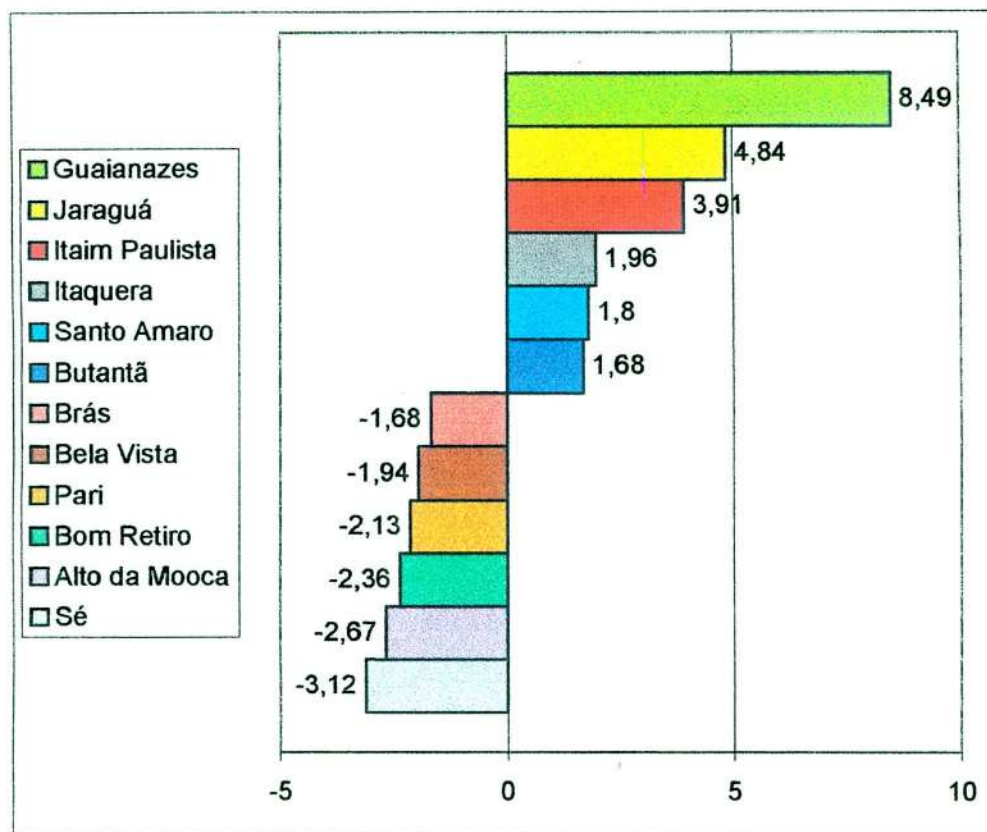
“(...) a mancha urbana da Região Metropolitana possuía mais de 1700 quilômetros quadrados, área dez vezes superior à imperante em 1930, e que somente na década de 80 se expandiu em 500 quilômetros quadrados, por uma forma de ocupação altamente especulativa e predatória” (KOWARICK, *op. cit.*, p. 26)

Na FIGURA 4, nota-se o aumento expressivo da mancha urbana nos setores noroeste e sudoeste metropolitanos. Considerando apenas o período de 1974-1980, a mancha urbana total sofreu um incremento da ordem de 46,2%, desacelerando o seu crescimento a partir de então (SEADE, 1992). A taxa de crescimento populacional da RMSP confirma esta tendência: passou de 4,46% *a. a.* entre 1970 e 1980, para 1,88% entre as décadas de 1980 e 1990 e, finalmente, para 1,39% entre 1991 e 1996. Na RMSP, a cidade de São Paulo, contendo 96 distritos em uma superfície de 1.509 km², foi a que desacelerou seu crescimento em maior proporção, passando de 3,67% *a.a.* na década de 1980 a 0,34% *a.a.* entre 1991 e 2000 (SEADE, IDEM).

De acordo com o SEADE (*op. cit.*, p. 148) na dinâmica da formação espacial metropolitana de São Paulo há uma constante incorporação de novas áreas pertencentes aos municípios ou distritos localizados no entorno da capital. Caracteriza-se como um processo de ocupação dispersa e rarefeita, formada inicialmente pela implantação de loteamentos irregulares sob áreas de remanescentes da Mata Atlântica e da densa Bacia Hidrografia do Rio Tietê.

Neste contexto, o quadro geral no município de São Paulo é de crescimento quase vegetativo ou negativo nos bairros centrais (GRÁFICO 2) dotados de infraestrutura e uma ocupação acelerada do vetor leste-oeste. Dos 96 distritos da cidade de São Paulo, 54 apresentam taxas negativas de crescimento populacional, sendo a maioria nas áreas mais centrais da cidade, onde vivem 38,7% da população (SEADE, 2004).

GRÁFICO 2: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE SEGUNDO OS DISTRITOS E SUBDISTRITOS (1980-1991)



Fonte: EMPLASA, 1992 (dados selecionados).

Os vetores de expansão orientam-se para as novas periferias do eixo leste-oeste metropolitano (novos fixos e conteúdos) e extrapolam bastante os limites físicos 'legais' dos municípios. Este crescimento das periferias e abandono das áreas centrais evidencia o papel das migrações intrametropolitanas, ainda em curso, fato que projeta efetivos cenários pouco controlados ou orientados para a sustentabilidade ambiental da cidade-metrópole e pela qualidade de vida de seus habitantes.

5.2 Breve histórico dos ‘rodoaneis’ e a dinâmica metropolitana

A proposta de criação de um Rodoanel viário na capital de SP é defendida por diversos setores dominantes há décadas e foi precedida por diversas tentativas frustradas. Embora possamos extrapolar para períodos mais remotos, nossa cronologia começa com a configuração metropolitana. Em 1947, o então candidato Adhemar de Barros, teria sido o primeiro a utilizar o lema. Não saiu do papel e a cidade cresceu para além dos limites previstos e ultrapassou a margem demarcada pelo anel viário.

Em uma escala diferenciada de tempo e espaço, o governo Franco Montoro (1982-1986), com o intuito de criar um anel de contorno, transferiu uma grande área desapropriada para a prefeitura. Mais uma vez, o projeto não se realizou e a metrópole se expandiu e envolveu o traçado em sua lógica sócio-espacial (GAZETA MERCANTIL, 23 set. 1997). Trata-se da atual Avenida Jornalista Roberto Marinho, ‘antiga’ Águas Espraiadas.

Podemos situar as próprias marginais do Rio Pinheiros e do Rio Tietê como partes de um Rodoanel fracassado, indutor de fluxos e fixos variados e sobrepostos, derivando dentre outros, em enormes ‘deseconomias’¹³. No entorno das marginais foram implantados fixos indutores de tráfego: o CEAGESP, centros empresariais, complexos industriais, aeroportos, hipermercados, terminais de carga e de passageiros, entre outros fixos. Neste período, a construção do “Cebolão” permitiu a conexão direta das marginais com a rodovia Castelo Branco, sendo considerado o marco inicial do anel viário. Segundo a Assessoria de Imprensa da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, aproximadamente 150 traçados foram propostos para a realização de um anel viário de contorno à cidade de São Paulo, hoje todos obsoletos. Por fim, na década 1990, o governo Fleury também elaborou um projeto de Rodoanel nos moldes do atual. Outra vez, o projeto não saiu do papel.

Ao longo destas décadas, tivemos uma obsolescência dos traçados projetados dos ‘rodoaneis’, pois a metrópole cresceu fisicamente e se redefiniu funcionalmente, envolvendo as ‘vias de contorno’ em sua estrutura e dinâmica sócio-espacial.

¹³ Segundo a DERSA, 7,5 bilhões/ano são perdidos em congestionamentos na cidade de São Paulo, principalmente nas Marginais Pinheiros e Tietê.

5.3 A conurbação Osasco x Carapicuíba

Segundo CUNHA (1990), nos últimos 20 anos, o processo de estruturação e expansão física da região metropolitana foi fortemente condicionado pela demanda imobiliária de ocupação, na forma de um contínuo movimento migratório do centro para a periferia metropolitana. Mas, ao contrário do período inicial da industrialização, este deslocamento passa a ser intrametropolitano, sendo:

“Co-responsável por uma desconcentração populacional no território metropolitano, assim como pelo surgimento ou aceleração de alguns fenômenos como a chamada ‘periferização’, ou o afloramento dos municípios dormitórios, a migração pendular, etc”. (CUNHA, *op.cit*, p. 492).

O autor destaca o município de São Paulo como sendo a “grande área de expulsão demográfica em termo dos movimentos intrametropolitanos” (IDEM). Na década de 1980, por exemplo, seu saldo migratório líquido negativo foi de 460.815 pessoas, na maioria migrando em direção às periferias da região metropolitana. Segundo a avaliação elaborada pelo autor, os processos fundamentais na dinâmica populacional da região metropolitana no período 1970-1980 seriam:

“A periferização da população, fruto de problemas urbanos ligados à utilização e valorização do solo, e a redistribuição espacial das atividades produtivas dentro da região” (IDEM, p. 526).

Neste sentido, a TABELA 3 expõe o aumento da população dos municípios da Região Oeste Metropolitana.

TABELA 3: POPULAÇÃO TOTAL NOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO OESTE DE SÃO PAULO

Município	Total			Urbana			Rural		
	1991	2000	Var. 1991-2000	1991	2000	Var. 1991-2000	1991	2000	Var. 1991-2000
Barueri	126.201	208.281	65%	125.121	208.281	66%	1.080	0	-100%
Cajamar	30.757	50.761	65%	30.494	48.084	58%	263	2.677	918%
Carapicuíba	283.661	344.596	21%	283.661	344.596	21%	0	0	-
Itapevi	105.771	162.433	54%	105.771	162.433	54%	0	0	-
Jandira	62.697	91.807	46%	62.697	91.807	46%	0	0	-
Osasco	566.017	652.593	15%	566.017	652.593	15%	0	0	-
Pirapora do Bom Jesus	7.956	12.395	56%	7.956	12.388	56%	0	7	-
Santana de Parnaíba	45.339	74.828	65%	44.951	74.828	66%	388	0	-100%

Var.: Variação

Fonte: IDH, 2000.

A TABELA 3 detalha a evolução populacional recente do processo de metropolização de São Paulo, em seu setor Oeste. Segundo estes dados, os maiores aumentos populacionais relativos (65%) localizam-se em Barueri, Cajamar e Santana de Parnaíba. Neste período, Barueri e Santana de Parnaíba perderam os últimos contingentes classificados pela pesquisa como rurais. É curioso observar o elevado incremento da população rural em Cajamar (918%).

Por sua vez, Osasco e Carapicuíba, municípios totalmente urbanizados, são os que apresentam os aumentos mais modestos se comparados aos demais municípios da zona oeste. No entanto, em comparação com a Capital, seus aumentos podem ser considerados significativos. Eles também se destacam como os mais populosos: a soma das duas populações atinge na virada do novo milênio pouco menos de um milhão de habitantes.

A área em processo de conurbação entre estes municípios é a principal em nossa pesquisa. Trata-se de uma área densamente povoada e pertencente ao domínio da Sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba. Do ponto de vista das bacias hidrográficas

outras conurbações, acabam sendo abordadas em nossa pesquisa e análise. Nelas podemos perceber uma forte confluência das problemáticas social e ambiental.

O pequeno município de Carapicuíba (apenas 44 km²), após a década de 1960, sofre uma forte pressão migratória traduzida em um acréscimo populacional significativo, como mostra a TABELAS 4. Isto o leva, na década de 1980, a possuir uma altíssima densidade demográfica, superior à da Região Metropolitana (EMPLASA, 1981).

TABELA 4: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO ABSOLUTA E RELATIVA DE CARAPICUIBA E RMSP

	População absoluta			Densidade (hab/km ²)		
	1960	1970	1980	1960	1970	1980
Carapicuíba	17.590	54.873	185.763	400	1.248	4.222
RMSP	4.791.245	8.139.730	12.588.439	603	1024	1.582

Fonte: EMLASA. 1981.

Este crescimento acelerado também foi acompanhado pelos demais municípios do setor noroeste metropolitano. Este processo foi fortemente condicionado pela localização próxima a grandes pólos de emprego, pela existência da rede ferroviária (transporte de massa), pelo preço relativamente baixo da terra e por um parcelamento intenso do solo (IDEM). Em Carapicuíba,

“(…) em consequência, novos loteamentos surgiram, gerando um parcelamento intensivo e sucessivo, com lotes variando entre 100 e 200 m², devido principalmente à população de baixa renda” (EMPLASA, *op. cit.*, p. 9).

A estruturação do espaço urbano do município de Carapicuíba foi fortemente condicionada pelo sistema viário principal – Avenida Inocêncio Seráfico, Av. Dep. Emílio Carlos e a Estrada de Ferro.

As áreas conurbadas entre Osasco e Carapicuíba, assim como outras áreas desta extensa metrópole, possuem localização periférica, marginalidade no processo econômico, ausência de infra-estrutura, solos naturais com altas declividades, grande

diversidade de cabeceiras de drenagem e carência quase total de recursos paisagísticos.

“Estes fatores físicos, associados à ausência de infra-estrutura de drenagem, esgotos, pavimentação e descontinuidade no sistema viário, não só degradam o ambiente e condicionam os loteamentos a grandes riscos quando à erosão, como tornam precário o uso e ocupação do solo” (EMPLASA, *op. cit.*, p. 11).

As áreas conurbadas mostram uma realidade problemática: ao longo da Sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba surgem habitações precárias e grandes ‘vazios’ especulativos, como a imensa gleba próxima ao trevo da Padroeira mostrada abaixo¹⁴:

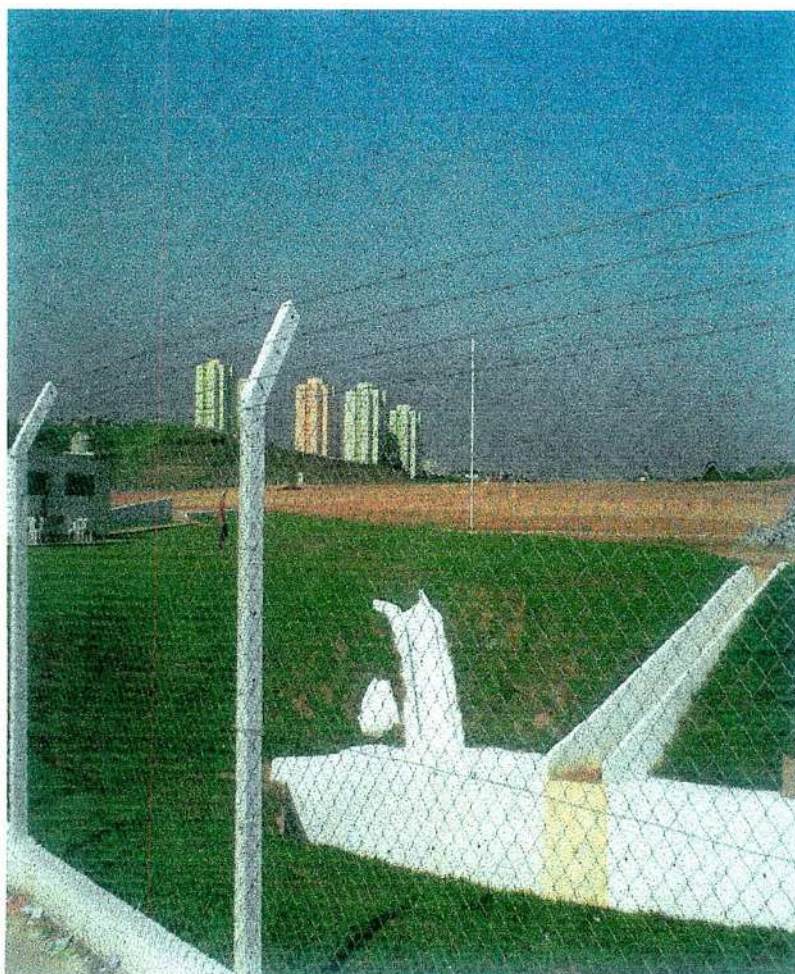


FOTO 5: GLEBA ÀS MARGENS DO RODOANEL, CARAPICUÍBA, 2004.

As condições naturais, dentre outros fatores, limitaram uma urbanização intensiva nestas áreas, daí uma grande descontinuidade antrópica. Deste modo, configura-se um tecido urbano desarticulado e formado por diversos loteamentos carentes de infra-estrutura e equipamentos sociais necessários (IDEM, p. 13). O traçado segue estas áreas mais carentes entre os municípios de Osasco e Carapicuíba formado por diversos e heterogêneos aglomerados humanos em áreas irregulares, fragmentados territorialmente e desorganizados politicamente e sua passagem (re)cria os 'vazios' especulativos existentes¹⁵.

¹⁵ O traçado do Trecho Oeste evita e beneficia áreas mais 'resistentes', politicamente mais organizadas e influentes. Beneficiam-se fortemente com o Trecho Oeste do rodoanel empresas como a AVON, diversos armazéns já montados, especuladores imobiliários (incluindo o deputado Sérgio Naya), a Petrobrás, entre outros. A estrada para, se desvia, evita ou mesmo beneficia estes setores mais articulados com governo estadual. A presidência da DERSA foi denunciada, mediante ação pública popular, acusados de alterar o traçado original do rodoanel em favorecimento do ex-deputado Sérgio Naya. Esta mudança do traçado causou um prejuízo de R\$ 54 milhões aos cofres estaduais, um valor que representa 23% de um polêmico aditivo na obra que chegou a 69% do valor licitado (O ESTADO DE SAO PAULO, 14/out. /2001). O empreendimento de Naya fica as margens da Rodovia Raposo Tavares, próximo ao lote 2 do rodoanel e esta alteração obrigou a remoção de um lixão de 4 milhões de metros cúbicos não previsto no projeto original. (O ESTADO DE SAO PAULO, 14/out. /2001).

6 IMPLICAÇÕES ANTRÓPICAS

O espaço intra-urbano atingido diretamente pelo Trecho Oeste do Rodoanel (periferia da RMSP) não é **tabula rasa, possui temporalidades e espacialidades acumuladas em uma Formação Sócio-Espacial, à qual a nova rodovia vem acrescentar novos elementos estruturadores**. O poder público representado pela DERSA depara-se com uma configuração sócio-espacial pré-existente que tem na moradia um dos agentes pioneiros em sua constituição histórica. As milhares de moradias afetadas ao longo da conurbação Osasco x Carapicuíba remontam às décadas de 60 e 70 (EMPLASA, 1981) e estão relacionadas, entre outros fatores, à recente industrialização de Osasco, pois esta possibilitou o surgimento de intensos focos de concentração demográfica.

Segundo o RIMA do Trecho Oeste do Rodoanel, o município de Osasco é

Caracterizado como industrial, com predominância da absorção da população economicamente ativa, prioritariamente na atividade industrial, e também em serviços e construção civil. Hoje é um dos centros industriais suburbanos, com um parque industrial moderno e de grande porte, com indústrias de bens duráveis e de capital, empregando mão-de-obra especializada (RIMA, *op. cit.*, p. 37).

Por outro lado, o vizinho município de Carapicuíba é um

“Município dormitório com incipientes atividades secundárias e terciárias (...) caracteriza-se, atualmente, por uma ocupação residencial predominantemente de baixa renda” (RIMA, *IBIDEM*).

Ao longo da área conurbada destes municípios, 10 aglomerações periféricas foram diretamente atingidas pelo Trecho Oeste. Dispõem-se ao longo da sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba, sendo densamente povoadas por moradores que vivenciam, cotidianamente,

Um conjunto de situações que podemos definir como de *espoliação urbana*: (que) é a somatória de extorsões que se opera pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, que juntamente ao acesso a terra e à moradia apresentam-se como socialmente necessário para a reprodução dos trabalhadores e aguçam ainda mais a dilapidação decorrente da exploração do trabalho ou, o que é pior, da falta desta. (KOWARICK, *op.cit.*, p. 22 it do autor).

A rodovia avança ao longo da sub-bacia do Carapicuíba, uma área de ‘urbanização em consolidação’ (EMPLASA, *op. cit.*), contendo diversos espaços ‘reservas de valor’ e outros densamente povoados. É sobre os moradores destas áreas conurbadas que podemos detectar um aumento do processo de espoliação urbana introduzido pelo Trecho Oeste. Podemos mencionar, entre outros:

- O seccionamento do tecido urbano;
- Insuficiência de passarelas (previsto em maior número no projeto original);
- Não construção de piscinões previstos no projeto original (acarretando surgimento de enchentes em alguns bairros);
- Grande número de atropelamentos (associado ao primeiro item);
- Destruição de áreas de lazer ou de coleta de água anteriormente utilizadas;
- Grandes contingentes populacionais reassentados;
- Aumento na demanda por infra-estruturas nas áreas próximas aos reassentamentos.

FIGURA 5: FOTO AÉREA DA CONURBAÇÃO OSASCO X CARAPICUÍBA EM 2000



Fonte: BASE, 2000. *Município de São Paulo, Cobertura aérea de 24/06/2000.*

O problema da crise habitacional brasileira surgiu com força na virada do século XIX para o XX, período marcado pela emergência das cidades como os principais centros de atividades econômicas:

No Brasil, os problemas relacionados com a qualidade e quantidade de moradias para as classes pobres só irão agravar-se precisamente na virada do século, pouco tempo depois da abolição da escravatura e da proclamação do regime republicano (Habitação popular, inventário da ação governamental, Grupo de Arquitetura e Planejamento (GAP), RJ, 1983, pág. 15).

Neste contexto de crise habitacional destacam-se, historicamente, as favelas, núcleos marginalizados e precários, surgidos no Rio de Janeiro nos fins do século XIX:

As favelas ou barracos precários surgiram Rio de Janeiro, em fins do século XIX, com a construção de um conjunto de barracos no chamado Morro da Providencia (da Favela), que deu origem ao nome. A seguir espalhou-se por outros morros da cidade. Os barracos eram construídos com restos de materiais, em parte retirados das demolições efetuadas na mesma época, e em muitos casos apenas de madeira, cobertos com zinco (...) Mais tarde as favelas se tornaram comuns em todas as cidades, transformando-se em um dos tipos básicos para ocupação de terrenos sem documentação regular (REIS, 1994, p. 31).

Nas favelas estudadas, houve uma grande velocidade nos reassentamentos, com exceção das favelas localizadas em áreas próximas ao Centro de Osasco e Carapicuíba. Mas em todas a intervenção representada pelo Trecho Oeste acarretou no agravamento ou na criação de novas situações de segregação espacial e exclusão social. Estamos chamando de segregação espacial:

Um caso particular de concentração, especialmente a segregação residencial (que é) um processo espacial onde grupos sociais definidos de acordo com a renda, status ocupacional, educação, estágio do ciclo de vida, status migratório e étnico, tendem a se separar, originando áreas sociais internamente homogêneas e heterogêneas entre si (CORREA, 1993b, p.).

Historicamente, as formas de intervenção do poder público, no trato com os aglomerados humanos subnormais e/ou segregados, são variados,

Partindo do caso extremo do uso da força até chegar à reurbanização de favelas com auxílio das populações locais (...) As três formas básicas de intervenção tem sido:

- Remoção e reinstalação de aglomerados
- Implantação de zonas através de saneamento e loteamento de áreas livres
- Tratamento urbanístico das favelas

A primeira é a que tem apresentado resultados menos animadores. Os núcleos habitacionais para os quais são removidos os favelados são normalmente situados em terrenos periféricos de difícil acesso, já que necessariamente devem ter custo baixo. Disto decorrem, entre outros, dois fatores agravantes, diminuindo ainda mais o ingresso mensal do favelado:

- a) A maior distância dos centros de serviços (...).
- b) O custo do transporte aumenta

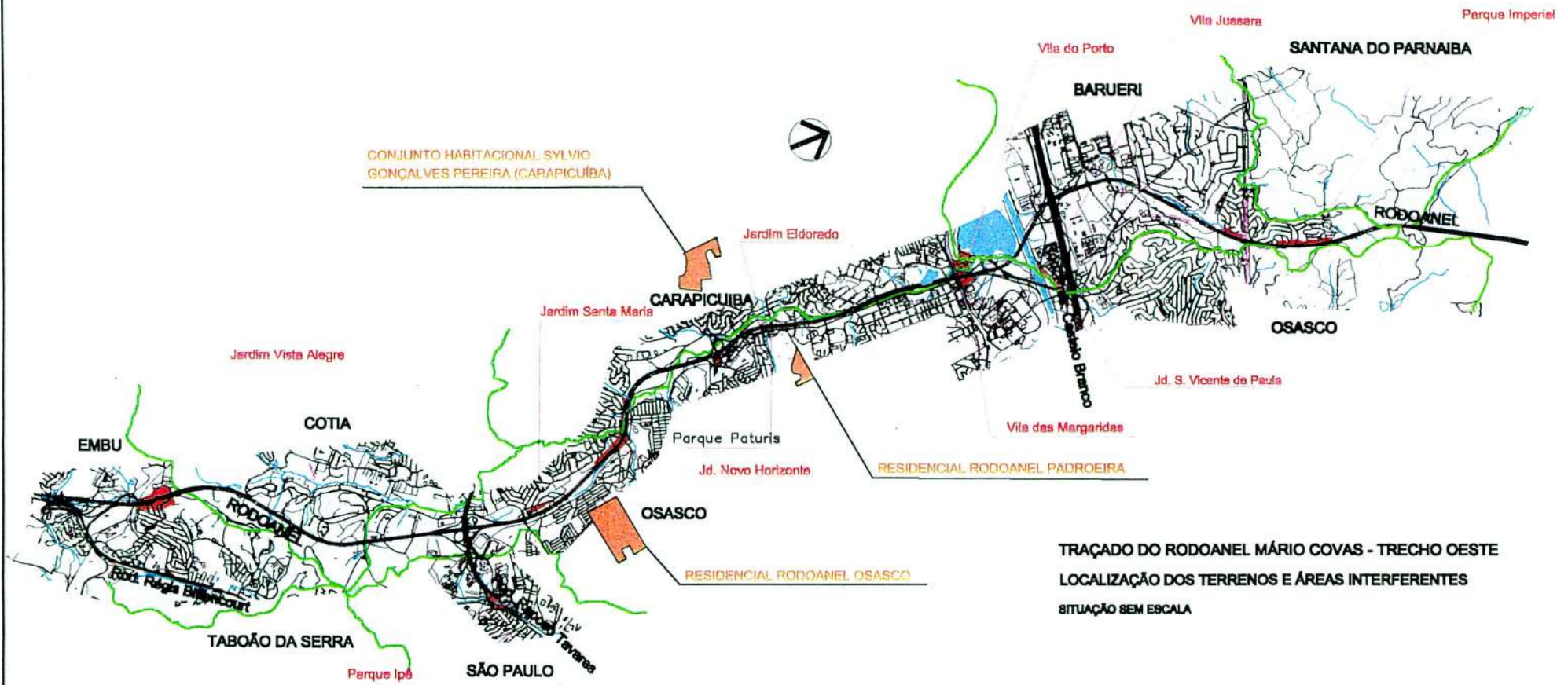
Conseqüentemente o poder aquisitivo baixa, dificultando a compra ou o pagamento do aluguel da unidade. Esta situação conduziria a um endividamento crescente e a um retorno a favela (TASCHENER, 1979., p. 130).

Esta longa citação é bastante apropriada para descrever o processo estudado e indica a existência de um padrão historicamente estabelecido de intervenção “social e urbana” por parte do Estado no tratamento com populações faveladas. No caso dos reassentamentos estudados, a consequência da opção adotada é um processo de manutenção da situação de aglomerado, da não criação de um habitat humano favorável à permanência destas populações pobres e, como consequência perversa, o ‘retorno à favela’.

Estes são os lugares negados, mas plenos de significados construídos coletivamente. O Estado imprime ao território uma configuração logística adequada aos novos fluxos regionais e demandas de desenvolvimento urbano e contribui para a criação destes novos ‘não-lugares’.

A perspectiva regionalizante contida na visão do desenvolvimentismo viário exige, entre outras atividades, utilizando uma expressão consagrada nos anos 70 e empregada pela DERSA, a ‘remoção’ de milhares de famílias ‘interferentes na obra’ (DERSA, 2003) e seu reassentamento em conjuntos habitacionais ‘em áreas mais propícias’.

“No caso específico do reassentamento de urbanizações irregulares, deve-se ressaltar que a remoção de populações hoje residentes em áreas de risco, e o seu reassentamento em áreas mais propícias á ocupação urbana e com condições de infra-estrutura mínimas, constitui um inquestionável aspecto positivo” (RIMA, p. 84. Grifo nosso).



TRAÇADO DO RODOANEL MÁRIO COVAS - TRECHO OESTE
 LOCALIZAÇÃO DOS TERRENOS E ÁREAS INTERFERENTES
 SITUAÇÃO SEM ESCALA



REASSENTAMENTO DE FAMÍLIAS INTERFERENTES NA OBRA DO RODOANEL MÁRIO COVAS - TRECHO OESTE

Moradores de diversos aglomerados de baixa renda, socialmente precários e juridicamente irregulares, muitos dos quais não localizados em áreas de risco¹⁶, apresentam-se como obstáculos efetivos à reestruturação sócio-espacial prevista.

Nota-se uma percepção das pessoas como coisas, unidades matemáticas no cálculo espacial ou econômico, a obstruir o avanço do progresso¹⁷ e das ‘modernas terras de ninguém’ (BERMANN, 2001), derivadas da modernização capitalista do espaço.

“A modernização capitalista é marcada por uma intensa criatividade destrutiva” (SOJA, op. cit, p. 39).

Vemos como na TABELA 5 os ‘aspectos sociais’ são abordados como ‘unidades’ mensuráveis e reduzidos à ‘unidades monetárias’.

TABELA 5: RODOANEL DE SÃO PAULO – CRITÉRIOS E INDICADORES

CRITÉRIOS	INDICADOR	UNIDADE
Aspectos sociais	Desapropriação de área pública	Monetária
	Desapropriação de área privada vazia ou pouco ocupada	Monetária
	Desapropriação de área privada fortemente ocupada	Monetária
	Reassentamento (área pública)	Monetária
	Reassentamento (área privada)	Monetária

Fonte: DERSA, 1999 (dados selecionados).

Segundo SIMMEL (1950), este é um traço marcante das ‘relações racionais’ na vida na metrópole. Neste sentido, o dinheiro:

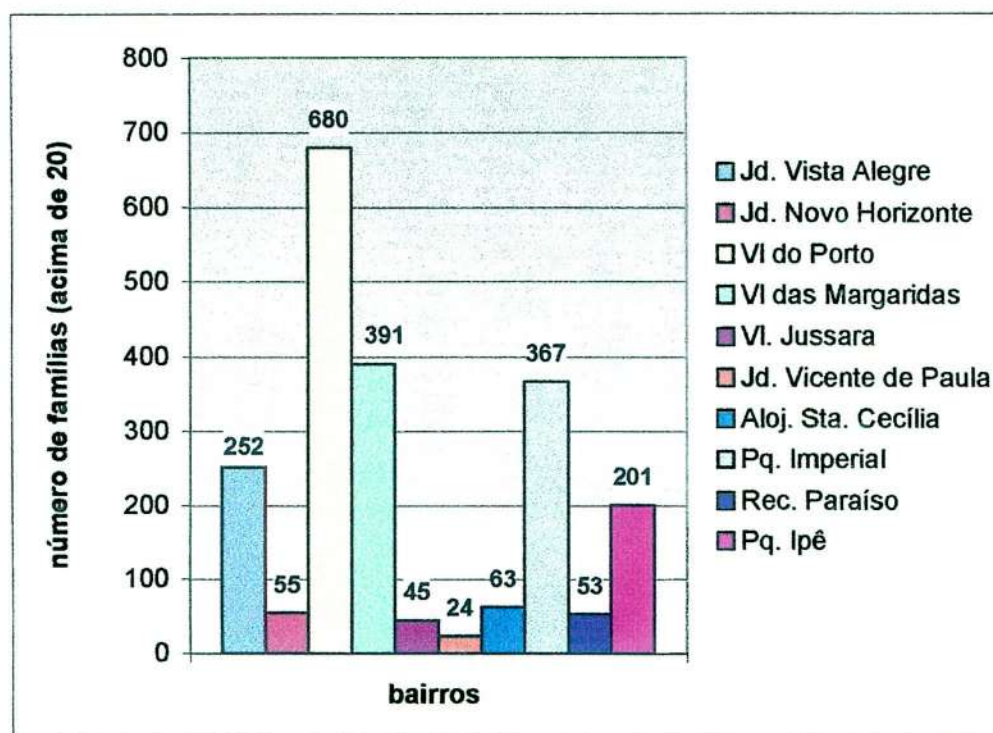
¹⁶ Apenas cerca de 11% são áreas tecnicamente consideradas de risco (Fonte: DERSA, 2002).

¹⁷ A expressão ‘remoção’ é utilizada nos relatórios da DERSA tanto para os aglomerados humanos quanto para o lixo

“(…) se refere unicamente ao que é comum a tudo: ele pergunta o valor de troca, reduz toda qualidade e individualidade à questão: quanto? (...) nas relações racionais trabalha-se com o homem como com um número, como um elemento que é em si mesmo indiferente” (SIMMEL, *op. cit.*, pg. 13).

A partir dos dados fornecidos pela DERSA, é possível visualizar graficamente o significativo impacto humano causado diretamente pelo Trecho Oeste:

GRÁFICO 3: NÚMERO DE FAMÍLIAS ATINGIDAS DIRETAMENTE PELA OBRA



FONTE: Gráfico desenvolvido pelo pesquisador a partir do RELATÓRIO EXECUTIVO DE REMOÇÃO E REASSENTAMENTO DAS FAMÍLIAS (TRECHO OESTE), DERSA, São Paulo (2003).

A DERSA desenvolveu, junto às famílias que moravam em terrenos irregulares ao longo do traçado, projeto de uma Cooperativa Habitacional para reassentar às 2.200 famílias desalojadas pelas obras do Rodoanel Mário Covas. Três terrenos foram adquiridos com infra-estrutura completa onde estão em construção os embriões residenciais. Do total das 2.200 famílias removidas, metade optou pelas cooperativas e o restante preferiu receber indenizações, deixando o local por conta própria. A DERSA iniciou a entrega das 1.099 casas, em junho de 2002. (Fonte: <http://www.sectran.sp.gov.br/programas/Rodoanel.htm> acesso em 10/05/04)

A previsão inicial de 'remoção' e de 'reassentamentos humanos' no Trecho Oeste do Rodoanel era de 726 residências (EIA, 4º vol., p. 84). Como podemos observar pelo relatório executivo das remoções (TABELA 6, abaixo), o erro foi considerável. Em apenas dois agrupamentos, a Vila do Porto e o Jardim das Margaridas, a projeção do EIA-RIMA já havia sido superada. As cerca de 1100 famílias que optaram pelo reassentamento foram transferidas ou se mudaram para áreas ao longo da nova rodovia.

TABELA 6: RELATÓRIO EXECUTIVO DE REMOÇÃO E REASSENTAMENTO DAS FAMÍLIAS (TRECHO OESTE) *

ÁREA	NÚMERO DE FAMÍLIAS
Jardim Vista Alegre	44
Jardim Vista Alegre (Emergência: área de risco)	208
Jardim Novo Horizonte	55
Santa Maria	17
Parque Paturis	7
Vila do Porto	680
Vila das Margaridas	391
Vila Jussara	45
Jardim Vicente de Paula	24
Alojamento Santa Cecília	63
Parque Imperial – Área pública	181
Parque Imperial – Área privada	132
Jardim Eldorado	16
Parque Paturis	12
Chácara Fazendinha	1
Recanto Paraíso	53
Vila Conceição	9
Parque Ipê	201
Perus	2
Botuquara	7
Jardim Munhoz Jr.	2
Jardim Mutinga	2
Jardim Piratininga	1
Recanto das Rosas	20
Eucatex	1
Parque Imperial (emergência – área particular)	2
Parque Imperial (emergência – área pública)	52
Jardim Padroeira	1
Jardim Turíbio	2
Por transição e reassentamento: 1094 Por indenização: 1240 (262 em áreas de risco*)	A REMOVER: 80

Nota: Os aglomerados destacados em preto foram considerados em áreas de risco pela DERSA. Em azul os maiores.

Fonte: DERSA, *síntese da situação ocupacional* – posição em 03/07/2002

No ano de 2002, em trabalhos de campo, não foi possível localizar ao menos vestígios destas ocupações. Dentre estas, destacavam-se, por sua localização, população, dimensão e complexidade, a Vila das Margaridas - a segunda maior aglomeração atingida, com 391 famílias - e a Vila do Porto, a maior aglomeração com 680 famílias. Elas dispunham-se ao longo da conurbação Osasco/Carapicuíba – área da sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba. O entorno que caracterizava estas favelas ‘removidas’ se constituía de um comércio varejista, residências populares e algumas indústrias. Elas também se encontravam ao lado do removido lixão de Carapicuíba e da grande Lagoa (de Carapicuíba ou do ‘Lixão’) - sob “proteção ambiental” -, da rodovia Castelo Branco, da Avenida dos Autonomistas, do núcleo urbano de Osasco e de alguns acessos (muitos deles clandestinos) da CPTM.

“A verdade é que os lixões aviltam os preços dos espaços fundiários congelados para futuros loteamentos. Disto resulta uma escolha socialmente injusta. ou seja, a colocação de lixões em terrenos baldios nas proximidades das favelas ou bairros carentes” (AB’SABER, 1995, p.16).

A rodovia também condiciona o surgimento de novos fixos indesejáveis, mas estruturalmente ligados à lógica sócio-espacial da Formação Metropolitana. Neste sentido, destaca-se, entre outras, uma pequena favela surgida após as ‘remoções’ do Jardim das Margaridas e da Vila do Porto. Esta nova favela, ainda sem nome, é ‘fundada’, em 2002, por ex-moradores dos aglomerados removidos que se recusaram a abandonar a antiga localização, em função do acesso clandestino à linha da CPTM e da proximidade com o Centro de Osasco, entre outros.

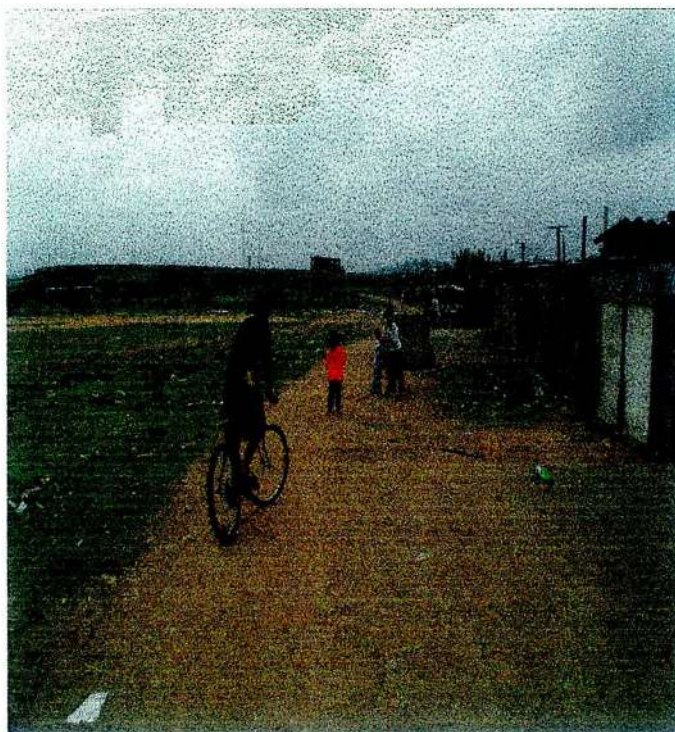


FOTO 6: NOVA FAVELA ÀS MARGENS DO RODOANEL, OSASCO, 2004.

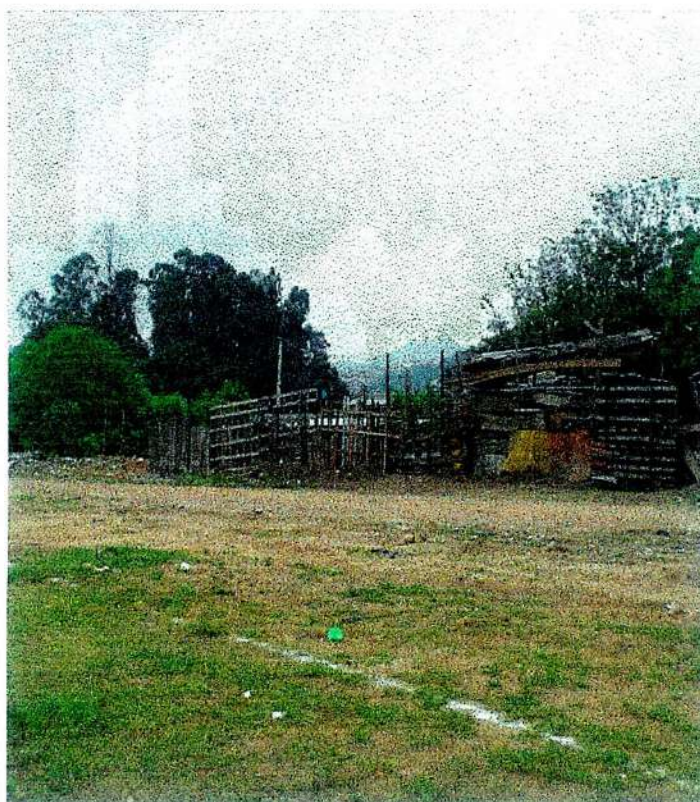


FOTO 7: NOVA FAVELA ÀS MARGENS DO RODOANEL, OSASCO, 2004.

Este aglomerado foi formado inicialmente por habitantes do Jardim das Margaridas e do Porto que resistiram no local e passaram a habitar nas proximidades. Passaram para o 'outro lado do muro' de contenção que delimita o domínio da nova rodovia. Atualmente (meados de 2004) a favela é constituída por cerca de 35 casas de madeira, em parte por pessoas que adquiriram os 'imóveis' dos 'removidos', mas que ignoram a história do lugar. Ao fundo da FOTO 7 o pico do Jaraguá. (FONTE: *trabalhos de campo, período 2002-2004*).

Abaixo temos algumas imagens das imediações da atual 'favela sem nome', um núcleo de habitação precária em expansão que desconhece a própria história. Os moradores têm as movimentadas pistas do rodoanel como vizinhas e arriscam-se nos acessos clandestinos da CPTM localizados próximos da área ocupada. Observe-se a passagem clandestina no muro da ferrovia.



FOTO 8: ESTAÇÃO QUITAÚNA DA CPTM, OSASCO, 2004



FOTO 9: ACESSO CLANDESTINO À ESTAÇÃO QUITAÚNA, OSASCO, 2004.

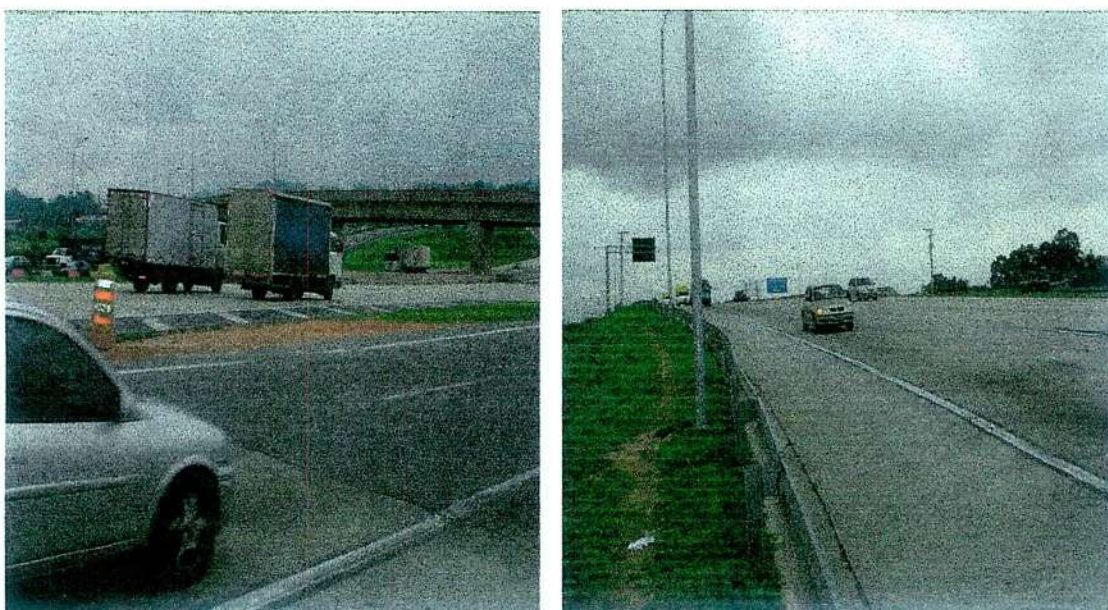


FOTO 10 E FOTO 11: RODOANEL VISTO À PARTIR DA NOVA FAVELA, OSASCO, 2004.

Da mesma maneira, no atual trecho oeste do Rodoanel:

(...) num lugar conhecido como Recanto do Paraíso, cujos antigos moradores tinham sido indenizados antes do início das obras, foram erguidas cerca de 300 novas moradias precárias. **A maioria dos atuais ocupantes chegou de longe e não conhecia o histórico do local.** O marceneiro Carlos Medrado veio de Itabuna, na Bahia, há dois anos. Comprou o terreno invadido por R\$ 2,5 mil e levantou um barraco de madeira para morar com a mulher e um filho. (Fonte: Revista AMCHAM, 11/2003. Grifo nosso).

O ritmo veloz dos carros e caminhões contrasta com esta pequena favela que se recompõe do outro lado do muro de contenção do Rodoanel. São homens lentos bebendo cachaça ou cerveja, esperando o tempo passar. Garotos e rapazes esperam a hora do jogo de futebol no descampado. Todos eles na “Área de Influência Direta” do Trecho Oeste, a menos de 500 metros da pista. Trata-se de processos avassaladores e gigantescos que, na escala 1:1, emergem, entre outras coisas, como miríades de histórias de vidas nas margens do progresso rodoviário, indicando a reprodução das contradições sociais e espaciais.

Dentre as variedades de habitações das classes populares classificadas por MORSE (*op. cit.*), os agrupamentos humanos afetados diretamente pelo Trecho

Oeste são, predominantemente, favelas¹⁸. Constituem-se como núcleos urbanos geograficamente segregados, juridicamente em ocupação ilegal da terra, utilizando-se de materiais de construção precários ou usados, ausência de serviços sanitários, etc. Utilizamos esta definição clássica por considerá-la mais abrangente do que aquelas que consideram apenas os aspectos estruturais. Podem ser definidos como ‘bairros marginais’ (MORSE, IDEM). Esta expressão, segundo o autor, implica uma gama de marginalidades vivenciadas pelos habitantes destas localidades: geográfica (localização periférica), sociológica, econômica, funcional (insuficiência ou ausência de serviços públicos essenciais) e psicológica (sentimento de exclusão).

Antes do Trecho Oeste, praticamente todas estas marginalidades existiam, com clara exceção da localização periférica, atenuada pela proximidade da linha da CPTM e de acessos intra-urbanos. Estas pessoas foram transferidas para localidades mais precárias caso consideremos os vitais serviços públicos da Capital (notadamente melhor equipada do que Carapicuíba ou Osasco em hospitais, postos de saúde, transporte coletivo, escolas, entre outros). A habitação foi tratada, pelo menos por enquanto, apenas como a construção da casa, negligenciando-se as necessidades e os novos problemas das comunidades agrupadas. Fez permanecer, ou mesmo aumentar, o sentimento de exclusão social e segregação espacial vivenciados cotidianamente pelos moradores reassentados. Assim, o processo de modernização adotado não somente possibilitou a valorização capitalista do espaço, mas dialeticamente reproduziu ou ampliou o processo de espoliação urbana. Surgiram novas favelas às margens da nova rodovia ou houve recomposição de algumas ‘removidas’¹⁹.

Também da perspectiva da organização política dos moradores favelados, fica claro como esta só passou a existir a partir da intervenção do Estado. Em entrevistas com os ex-moradores percebe-se que estes só desenvolveram uma organização comunitária com o advento do processo de desapropriações. Portanto, a organização surgiu por um estímulo externo e assumiu a configuração de grupos de interesses aglutinados em torno das negociações pela indenização ou reassentamento.

¹⁸ MORSE (*op. cit.*) indica a dimensão latino-americana da ‘favelização’ através das diversas expressões no continente: *callampa, villa, miséria, rancho, barriada*.

¹⁹ Outras novas favelas surgem às margens do Trecho Oeste do Rodoanel, a maioria próxima da CPTM, acessos intra-urbanos e comércio.

A operação efetuada pelo DERSA imprimiu ao espaço ocupado por estas favelas uma espécie de *tabula rasa* espacial e social. Em nossa área de estudos, com exceção da Lagoa de Carapicuíba, todos estes elementos foram removidos para dar passagem ao Trecho Oeste. Felizmente podemos localizar os aglomerados em aerofotograma do ano 2000, em um instantâneo que nos mostra as favelas ameaçadas pelas obras de terraplanagem do Rodoanel que avançam:

FIGURA 6: FAVELAS JARDIM DO PORTO E VILA DAS MARGARIDAS



Foto: BASE. *Município de São Paulo, Cobertura aérea de 24/06/2000.*

No destaque em vermelho as ex-favelas ao longo dos trilhos da FEPASA, praticamente conurbadas. Abaixo delas, em amarelo, a terraplanagem do Rodoanel avança ao longo do eixo da várzea do Ribeirão Carapicuíba.

A operação lembra as grandes operações urbanas do final do XIX e começo do XX. Hoje, após a ‘remoção’ das mais de 1000 famílias que ali habitavam e deparando-se com uma área ‘livre’, presenciamos um verdadeiro deserto triste e desolado em plena área urbana, um ‘não-lugar’ adequado à realização do processo de valorização capitalista do espaço.

“O modo como se faz o planejamento da cidade, além de desconsiderar o habitante, destrói seus ‘rastros’ em nome da estética da via expressa” (CARLOS, *op. cit.* p.122).

Os trabalhos de campo e as entrevistas permitem elencar elementos específicos de intensificação no processo de espoliação urbana e dos efeitos da modernização capitalista nas populações de reassentados e nas suas relações com o Lugar.

“Depois de entrar aqui, você não vê limpeza. A limpeza que tem é as limpezas urbanas das ruas, que é o lixeiro que passa duas vezes por semana, mas você vê, não tem iluminação, as crianças não tem um playground”.

“Na favela acho que era melhor porque todo mundo conhecia todo mundo. Aqui tem várias (ênfase) favelas, entendeu? Não tem só uma. Então tem pessoas que você não conhece. Na favela não, todo mundo conhece todo mundo. Se chega alguém estranho já sabe. Aqui todo mundo é estranho”. (REGIANE)

“Eu morava em Carapicuíba, num barraco. Eu sou de onde é a maioria daqui, lá de onde saiu todos aqueles barracos. Mas tem gente de outros lugares. Acabou que juntou todo mundo aqui. Veio todo mundo pra cá. Eu tinha um barraco lá também e também acabei vindo”

“Aqui nós não temos comunicação ainda e a energia da rua”

“Aqui já foi vendido. Às vezes é porque não tem jeito da gente sobreviver aqui”. (LUÍS)

“Aqui pra onde a gente vai sair é totalmente contra-mão, porque a gente era acostumado ali na área do Butantã, agora a gente veio mais pra dentro de Osasco e aqui a gente não se adaptamos, né?”. (NILTON)

NILTON - *“Aqui eu já tou quase um ano.”*

PESQUISADOR – *“E já está pensando em sair?”*

NILTON – *“Lógico”.*

Desta maneira:

1. A remoção desarticulou relações de vizinhança e comunitárias pré-existentes, os conjuntos habitacionais representam um mosaico de aglomerações reunidas, sendo necessário (re) construir relações sociais;
2. Os Conjuntos Habitacionais foram entregues aos reassentados, sem centro comunitário, quadra esportiva, energia elétrica, entre outros;
3. A nova localização, longe da linha da CPTM e de acessos intra-urbanos, intensificou o processo de marginalidade geográfica.

Sobre este último item, detectamos como a transferência das moradias para áreas mais distantes dos serviços de transporte coletivo urbano e de núcleos de comércio e serviços contribuiu para um maior rebaixamento do poder aquisitivo dos reassentados. Resultou no agravamento do desemprego e, mesmo não acarretando a dificuldade na compra do imóvel, já que os moradores foram indenizados com a casa própria, dificultou ou inviabilizou o pagamento das contas dos serviços de água, luz e IPTU, entre outros. Note-se que, nas favelas, os moradores utilizavam-se de meios clandestinos para a obtenção destes serviços, o que não constitui uma anomalia, mas em uma necessidade imposta por um sistema capitalista excludente.

Neste sentido, a ‘remoção’ dos aglomerados para locais mais interiores de Osasco e Carapicuíba precarizou mais ainda a qualidade de vida destas populações. Houve um reforço da segregação espacial e a da exclusão social, pois estas populações têm na Capital uma importante referência para sua reprodução. O Estado, em seu movimento de construção de um consenso em torno da intervenção, aborda a questão de modo diverso:

“A Cooperativa Habitacional Rodoanel, meio utilizado pela DERSA para viabilizar as construções dessas residências, possibilita a essas famílias a realização não só do sonho da casa própria como o resgate da cidadania e dignidade. Muitas delas tinham dificuldades para encontrar emprego ou mesmo serem atendidas em um hospital, por não possuírem endereço residencial”. (Fonte: *Secretaria dos Transportes*, 2003).

Somente para exemplificar o profundo desnível de desenvolvimento interno à área metropolitana, vamos tomar como exemplo a questão da saúde:

“Em termos de infra-estrutura hospitalar, no ano de 1991, o município de São Paulo concentrava 95% dos leitos totais, sendo que somente 5% localizavam-se nos demais municípios da AID, o que equivale a somente 0,93 leitos por 1000 habitantes” (RIMA, 1997, p. 38).

Este é apenas um exemplo de como a cidade de São Paulo concentra boa parte da infra-estrutura de serviços voltados à população, servindo de importante referencial aos favelados da RMSP.

A reprodução ou mesmo precarização das condições de vida nos conjuntos habitacionais para as classes populares não constitui uma novidade, tendo ocorrido largamente nas COHAB's²⁰. Trata-se de um padrão histórico que faz com que

“(…) uma grande parte desses conjuntos de casas e edifícios se apresente como uma massa de cimento desprovida de praças e jardins, com um visual de profunda monotonia e localizada distante dos lugares de trabalho e lazer que a cidade oferece” (SCARLATO, *op. cit.*, p. 455).

²⁰ A situação de entrega, pelo poder público, de moradias inacabadas, precárias do ponto de vista da acessibilidade e de equipamentos públicos/sociais adequados não constitui novidade e se tem um tratamento interessante em DAMIANI, Amélia L. *A cidade (des) ordenada: concepção e cotidiano do Conjunto Habitacional Itaquera I*. São Paulo, 1993 (Dissertação de Mestrado, DG/FFLCH/USP).

6.1 O Conjunto Habitacional Rodoanel

Em nossa análise, priorizamos as condições de vida dos moradores reassentados no ‘Conjunto Habitacional Rodoanel’, um novo fixo, projetado pelo Estado através da DERSA, localizado próximo ao Rodoanel (área da Sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba). A percepção destes sujeitos sobre o processo de reassentamento e a ‘nova’ vida em contraponto com a anterior, bem como os trabalhos de campo, ressaltam o processo de espoliação urbana cotidianamente vivenciado pelos moradores como um elemento sócio-espacial central.

O ‘Conjunto Habitacional Rodoanel’, construído pela própria DERSA, abrigou os primeiros contingentes da população reassentada. Contêm 568 unidades, de 40 m² ao sul do município de Osasco, na área de influência direta do Trecho Oeste (GRAPROHAB, 2003). Esta proximidade também é verificada nos outros dois conjuntos habitacionais construídos com a mesma finalidade.

Todas as áreas disponibilizadas pelo poder público para a construção dos conjuntos habitacionais encontram-se ao longo da conurbação Osasco x Carapicuíba, em áreas com pior acessibilidade e infra-estrutura local, o que se reflete diretamente nos custos dos deslocamentos diários (reprodução do trabalhador e sua família).

É a primeira vez em que a DERSA, uma empresa de desenvolvimento rodoviário, constrói e gerencia unidades habitacionais para as classes populares ²¹.

Os depoimentos dos moradores reassentados no ‘Conjunto Habitacional Rodoanel’ representam a voz do lugar, ou melhor, do mundo realizando-se originalmente no Lugar, e revelam as novas e velhas dificuldades de sobrevivência na grande metrópole brasileira. Podemos perceber nestes depoimentos elementos que indicam uma intensificação ou o surgimento de novas marginalidades sociais e geográficas:

“Lá nós tava na favela. Nós não... tinha comunicação, tá igualmente aqui agora (...); “Lá nós não tinha um CEP. Aqui também não tem”. (LUÍS, desempregado, reassentado).

²¹ Em 6 de março de 1969, o então governador do Estado de São Paulo, Roberto Costa de Abreu Sodré, promulgou o decreto-lei nº 5, criando uma empresa de economia mista, a DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A., para operar, construir e conservar durante 20 anos as ligações rodoviárias entre o Planalto e a Baixada Santista.

“Minha vida era melhor do que aqui (na favela). Porque aqui eles enterraram a gente mais pra dentro, aqui a gente não tem a quem pedir um recurso, entendeu? Lá a gente já tinha como se locomover melhor entendeu? Aqui pra onde a gente vai sair é totalmente contra-mão, porque a gente era acostumado ali na área do Butantã, agora a gente veio mais pra dentro de Osasco e aqui a gente não se adaptamos (...) era mais fácil conseguir o bico (na antiga localização)” (NILTON, desempregado, reassentado)

“Antes a gente arrumava serviço em qualquer lugar, um bico, casa de família. Aqui não tem condições. Quem trabalha lá pro Centro tem que tomar três ou quatro conduções (...) o Rodoanel passou, tirou nós de lá pra por aqui. (...) Acho que eles excluíram a gente. Porque qualquer coisinha que a gente precisasse, um leite, uma coisa, a gente ia à prefeitura de São Paulo e a gente conseguia. A gente vai aqui em Osasco e não consegue nada. Remédio vai procurar e não tem” (REGIANE, dona de casa, três filhos, reassentada).

O ‘Conjunto Habitacional Rodoanel’ (Osasco) foi inaugurado sem os equipamentos sociais previstos no projeto urbanístico aprovado pela Secretaria Estadual de Habitação (GRAPROHAB, 2003). Ao mesmo tempo, as condições infra-estruturais ‘mínimas’ no entorno dos novos conjuntos foram sobrecarregadas com a nova demanda introduzida. O Conjunto Habitacional Rodoanel foi inaugurado sem as condições adequadas de infra-estrutura social, sem iluminação pública, com as casas sem acabamento nem a entrega da escritura de propriedade pelo Estado.

Apesar do Conjunto Habitacional não ter sido aprovado pelo GRAPROHAB, pois não atendeu a exigências da Secretaria de Habitação, da Cetesb e da Sabesp, conforme protocolo datado de 13/06/2003, houve a liberação das ocupações. Isto levou a inauguração do Conjunto sem as condições adequadas de infra-estrutura, fato que gerou frustrações de expectativas e um sentimento de abandono por parte dos novos moradores.

Em trabalhos de campo no ano de 2003, constatamos diversas placas de “vende-se esta casa”, mostrando a fragilidade do conjunto menos de 1 (um) ano após a inauguração.



FOTO 12, FOTO 13 E FOTO 14: “VENDE-SE ESTA CASA”, OSASCO, 2002.

Depoimentos também atestam uma grande atividade imobiliária informal no Conjunto Habitacional, decorrente de diversas mudanças de local de moradia e uso. A família de Nilton não é exceção: um ano após os reassentamentos, muitos

venderam ou trocaram suas casas e voltaram para favelas que, ao contrário do Conjunto Habitacional, localizam-se próximo a equipamentos coletivos, núcleos do pequeno comércio e de serviços (privados e públicos).

Este processo resulta, entre outros, de uma concepção pragmática em que a unidade habitacional é vista como prioridade absoluta, sem levar em conta:

“Os aspectos de integração destas unidades na trama urbana, além do grau de atendimento em termos dos serviços de infra-estrutura e equipamento social” (TASCHENER, *op. cit.*, p. 137).

Uma visão integrada entre moradia e habitat está presente em A CARTA DE ATENAS, obra de referência aos estudos sobre habitação e que traz princípios simples e necessários:

A casa é o núcleo inicial do urbanismo. Ela protege o crescimento do homem, abriga as alegrias e as dores de sua vida cotidiana. Se ela deve conhecer interiormente o sol e ar puro, deve, além disso, prolongar-se no exterior em diversas instalações comunitárias. Para que seja mais fácil dotar as moradias dos serviços comuns destinados a realizar com facilidade o abastecimento, a educação, a assistência médica ou a utilização dos lazeres, será preciso reuni-las em ‘unidades habitacionais’ de proporções adequadas. (CORBUSIER, 1993, princípio 88).

A condição socioeconômica destes grupos²² é instável e confere uma tensão de atração e expulsão em relação à metrópole. **O ‘retorno à favela’ representa o esforço de integração – mesmo que bastante precária sob determinados aspectos – destas camadas de baixa renda à continuidade na vida na cidade.** Segundo KOVARICK (1993), a favela não expressa uma anomalia ou disfunção do sistema, mas uma expressão de suas contradições intrínsecas. O retorno à favela, ou a recente ida, pode representar uma maior integração ao urbano e às possibilidades de sobrevivência.

Observações de campo e entrevistas realizadas com os moradores do ‘Conjunto Habitacional Rodoanel’ possibilitaram esboçar um quadro comparativo entre as condições atuais e anteriores de vida. Neste sentido, procuramos captar

²² Segundo a SEBES (2000) os rendimentos médios das famílias faveladas não superam 2 (dois) salários mínimos.

rupturas e continuidades em relação ao anterior, a fim de detectar o avanço ou a retração da espoliação urbana.

Aspectos que igualam o atual modo de vida no Conjunto Habitacional ao anterior, na favela:

- Não ter CEP;
- Não ter iluminação pública;
- Ausência de creche;
- Não haver limpeza pública (no sentido amplo);
- Ausência de posto de saúde;
- Ausência de quadra de esportes;
- Ausência de uma área de lazer para as crianças;
- Ausência de documento formal de propriedade (escritura pública);
- Desemprego;
- A autoconstrução é a forma cotidiana de melhorar a moradia.

Aspectos que tornam o atual modo de vida no Conjunto Habitacional, melhor do que o anterior, na favela, dando uma maior integração, mesmo que incompleta, a cidadania:

- Ter recolhimento de lixo;
- Ter saneamento básico;
- Ter casas de melhor qualidade, pois mesmo sem acabamento interno, são de alvenaria e não estão em área de risco.

Aspectos que tornam o atual modo de vida mais difícil em relação ao anterior, na favela:

- Pagar contas de água, luz, IPTU, enfim os tributos e impostos. Na favela “não se pagava nada” (Regiane);

- Estar em um local de pior acessibilidade, mais distante dos referenciais geográficos arraigados, dos equipamentos sociais (hospitais, creches, etc) e das relações construídas (com empregadores, instituições públicas e privadas, etc);
- Tomar mais ‘conduções’ para se chegar ao local de trabalho, que significa mais dinheiro gasto e tempo perdido;
- Em alguns casos as casas da favela eram maiores do que os 40 metros quadrados atuais;
- O anonimato e a tarefa de reconstruir relações locais de vizinhança. A dificuldade de organização parece maior, pois eles não se conhecem, os laços comunitários pregressos foram quebrados. Há um sentimento de maior desorganização do mundo;
- Diminuíram as possibilidades de um trabalho temporário, de um ‘bico’, isto é, sem vínculo formal.

Na análise do quadro das e das entrevistas, percebemos como, apesar da ocupação legítima da terra e da presença de alguns serviços públicos, a localização mais periférica (e isto possui uma dimensão subjetiva importante) e o aumento do tempo e/ou custo com deslocamentos faz permanecer subjetivamente o sentimento de segregação espacial e exclusão social. Esta continuidade do sentimento de exclusão entre os ex-favelados possui um aspecto objetivo decisivo: a localização da atual moradia dificulta os deslocamentos aos locais de trabalho (ou que possibilitem sua obtenção) e aos equipamentos sociais anteriormente utilizados.

A análise da figura contendo a macro-área de estudos, os trabalhos de campo e as entrevistas, revela a localização dos conjuntos habitacionais em áreas mais interiores ao longo da conurbação e mais distantes dos centros comerciais e terminais de ônibus e trem. Assim podemos dizer que, ao lado de uma dinâmica econômica na localização de moradias periféricas, temos uma dinâmica imprimida pelo Estado que precarizou as localizações de moradia das populações reassentadas.

O Estado também reinventou determinadas condições objetivas e subjetivas típicas da favela, das carências de infra-estrutura social e do sentir-se na condição de favelado, perpetuando ou mesmo agravando, para além das aparências, a situação de aglomeração suburbana segregada. **Assim, a continuidade das carências urbanas**

historicamente acumuladas reinventa a segregação sócio-espacial sob determinados aspectos e possibilita o adensamento ou formação de novas aglomerações precárias.

7 IMPLICAÇÕES AMBIENTAIS

Na análise do meio biótico, o RIMA (1997) concluiu que, se por um lado há remanescentes de cobertura florestal “intensamente impactados pela urbanização” (RIMA, *op. cit.*, pg. 33), por outro lado existem pequenos fragmentos de até 50 hectares de mata secundária, “cujo estado de regeneração varia de inicial a médio, situados em áreas urbanizadas sob forte pressão antrópica” (IDEM) e finalmente:

“Matas relativamente extensas (mais de 200 hectares) e contínuas, em estágio de inicial a avançado de regenerações, até certo ponto livres da pressão antrópica direta” (IDEM. Grifo nosso).

No RIMA, o estudo do meio biótico traz um interessante levantamento da biodiversidade florística destes fragmentos florestais; no entanto, na análise deste meio não se levanta a hipótese do empreendimento elevar de forma descontrolada a referida pressão antrópica direta, possibilitada pelos novos acessos e pelos reassentamentos próximos da nova rodovia e respectiva marginal.

A ampliação e o adensamento da mancha urbana para expressivas áreas da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica e de mananciais e cursos d’água não contaminados, ao mesmo tempo em que, como vimos, as áreas centrais, dotadas de infra-estrutura são descartadas para moradia, constituem o quadro dominante nas últimas décadas.

Entre outros aspectos, uma urbanização não prevista nestas áreas, pode levar à expansão da superfície impermeabilizada e da intensificação do comprometimento, direto ou induzido, de mananciais e dos últimos remanescentes florestais metropolitanos, dentre outros.

Dentro da macro-área estudada, estes fragmentos ambientais são áreas críticas. Por um lado, abrigam uma intensa biodiversidade e diversos cursos d’água ainda não poluídos pela expansão urbana desenfreada. Por outro, encontram-se em áreas

limitrofes, sobre as quais se projeta um crescimento urbano ‘desordenado’ e a de inexistência de efetivas políticas públicas municipais ou metropolitanas.

O Trecho Oeste atinge áreas sensíveis pertencentes ao Cinturão da Biosfera da Mata Atlântica, além de diversos cursos d’água necessitando de proteção ou revitalização. As implicações mais intensas se processam sobre a pequena Sub-bacia Hidrográfica do Ribeirão Carapicuíba e remanescentes florestais.

Assim, sob o ponto de vista das Bacias Hidrográficas e seus recursos, destaca-se, em função do traçado da rodovia, a sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba, tributária da Bacia hidrográfica do Alto Tietê, em sua porção oeste. É um curso d’água intermunicipal, abrange as áreas urbanizadas de Itapevi, Jandira, Barueri, Carapicuíba, Osasco, Cotia e uma pequena parte do município de São Paulo (EMPLASA, *op. cit.*). É o divisor natural das terras intermunicipais do aglomerado em processo de conurbação: possui suas ainda límpidas nascentes em Cotia, dentro do Condomínio Gramado, e a partir daí ruma ao norte, no sentido da ocupada conurbação Osasco x Carapicuíba. A rodovia Raposo Tavares constitui-se em uma espécie de ‘fronteira’ ecológica para o ribeirão: após este ponto ele recebe esgoto sem tratamento e transforma-se em córrego poluído até sua foz. Possui uma pequena área hidrográfica de 41,7 km² (EMPLASA, *op. cit.*) e apresentava em 1990, baixas taxas de urbanização, de cunho predominantemente residencial (IDEM).

A canalização do Córrego Carapicuíba, notável pelas enchentes em épocas passadas e as novas marginais ao Rodoanel constituem-se desde o primeiro momento em intervenções prioritárias. Ela constituirá uma das bases para a expansão urbana e a redefinição dos lugares:

(...) o uso residencial de padrão popular existente deverá sofrer pressão de atividades predominantemente comerciais, além de usos residenciais de padrão médio. Esta mudança provocará demanda por alterações no zoneamento municipal, no sentido de facilitar o adensamento por verticalização e a criação de novos corredores comerciais (...) (EIA, vol 4, p. 80-1).

Em meados de 2004 a prefeitura de Osasco obteve vitória em seu projeto de alteração da ‘Lei de Uso e Ocupação do Solo’. A partir de então, o novo Zoneamento Municipal permite a ocupação industrial ao longo da várzea do Carapicuíba.

O curso efetivo da pesquisa revelou que o processo de soterramento de mananciais, poluição hídrica e desmatamento de remanescentes florestais, dentro do *continuum* urbano. Tais processos se intensificam de forma preocupante e descontrolada.

Segundo matéria publicada no jornal O ESTADO DE SÃO PAULO (“*Córrego degradado preocupa os moradores de Cotia*”, 25.01.2001), alunos da Escola Mutirão de Cotia, em trabalho de campo no qual procuravam fatores que estavam interferindo na dinâmica do córrego e causando pontos de alagamento e poluição, encontraram:

“(...) desmatamento e a poluição do canal do Carapicuíba e lago próximo do Parque Ecológico Recreio de Cotia (...) No trajeto os alunos notaram que estão desmatando as margens do córrego, montanhas de lixo e entulhos estão sendo depositados a poucos metros da água e o lugar vem se tornando um grande esgoto ao ar livre” (grifo nosso)

Além disto os alunos também constataram o

“(...) assoreamento do córrego devido a grandes quantidades de terra que estão sendo jogadas no curso do rio (...) Por conta dessas transformações, o córrego, que no ano passado tinha cerca de 14 mil metros quadrados, tem hoje 2 mil metros quadrados e apenas 5 centímetros de água” (grifo nosso) .

Na mesma reportagem, o Professor de Português da escola afirma que

“(...) o córrego é limite entre Cotia e Osasco e nenhuma das duas prefeituras quer assumir a responsabilidade”

Outras implicações foram as primeiras enchentes no ‘Conjunto dos Metalúrgicos’ (Osasco). Também em uma faixa do Jardim Piratininga próxima à alça de acesso ao Rodoanel, localizada no final da Avenida Edmundo Amaral (marginal ao Rio Tietê, em Osasco) ocorreram uma série de enchentes inéditas até então. A não construção de 3 (três) piscinões previstos no projeto original está entre os responsáveis pelas enchentes. (CÂMARA TÉCNICA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO DO SUBCOMITÊ DA BACIA DO ALTO TIETÊ, TRECHO PINHEIROS - PIRAPORA BOM JESUS, *informação verbal*, 04/2004).

Em áreas militares pertencentes ao 'Comando do Segundo Exército' (Osasco), houve tamponamento e assoreamento de pequenos tributários do córrego Carapicuíba, além da obstrução de bueiros e galerias de água pluvial. O movimento de terra removida visando à construção das pistas (alocada em áreas inadequadas) mais uma vez foi o responsável²³. Por estes e outros motivos, o Ministério Público retirou o licenciamento ambiental do próximo trecho (sul) do âmbito Estadual e transferiu-o para o IBAMA (IDEM, *informação verbal*, 04/2004).

Por outro lado, o COMITÊ TRANSITÓRIO DA RESERVA DA BIOSFERA, em avaliação solicitada pela SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE,

“Condena a obra, afirmando que o Rodoanel, além de causar desmatamento em áreas do cinturão verde, deve ampliar as ilhas de calor em São Paulo. Segundo o comitê, a rodovia, cujos 170 km estão inteiramente dentro do cinturão verde, ampliará a mancha urbana, agravando o fenômeno das ilhas de calor”. (FOLHA DE SÃO PAULO, 29/01/2003).

A Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo foi criada em 9 de junho de 1994, como parte integrante da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica²⁴. Segundo a COORDENADORIA DE INFORMAÇÕES TÉCNICAS, DOCUMENTAÇÃO E PESQUISA AMBIENTAL DA SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE (2003):

Constitui-se de todos os remanescentes da Mata Atlântica e ecossistemas associados que circundam a metrópole paulistana e que possuem atributos

²³ “Numa área de 20.000 m², entre árvores, plantas ornamentais, aves exóticas, trilha ecológica pedaço da mata Atlântica e muito verde se forma um complexo de lazer e entretenimento, com variados equipamentos de diversão para adultos e crianças e um teatro para apresentações, show, festas e formaturas” (site do parque 'Recreio de Cotia'). O parque privado Recreio de Cotia, com entrada pela rodovia Raposo Tavares teve seu lago assoreado pela camada de solo retirado pelas obras de terraplanagem do Trecho Oeste. Este lago pertencia ao Ribeirão Carapicuíba. O parque, antes nas margens da rodovia, teve seu acesso alterado, o que se refletiu no número decrescente de visitantes. Foi fechado em meados de 2003. Em 2004 o parque, o restaurante e a 'Casa da Pamonha' encontram-se fechados e a venda/locação.

²⁴ “Abrangendo 66 municípios, o Cinturão Verde encerra uma área onde vivem mais de 17 milhões de habitantes, o que equivale a 10% da população brasileira em menos de um milésimo do território nacional” (Secretaria do Meio Ambiente, 2003). Criadas pela UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - em 1972, as Reservas da Biosfera, espalhadas hoje por 110 países, têm sua sustentação no programa "O Homem e a Biosfera" (MAB) da UNESCO, desenvolvido com o PNUMA - Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, com a UICN - União Internacional para a Conservação da Natureza e com agências internacionais de desenvolvimento.

inigualáveis para a vida na região, como manutenção da qualidade e disponibilidade da água, amenização climática, manutenção da biodiversidade e dos valores culturais da população, harmonização da paisagem, estabilização do solo (que possui relação direta com as enchentes), entre outros.

Outras implicações vêm se somar a este quadro, como, por exemplo: interferências na fauna, emissão de poluentes e de ruído, geração direta de enchentes em bairros residenciais, entre outros; organizações sociais estimam em cerca de 100.000 os moradores afetados dentro da mancha de influência direta do empreendimento.

Segundo o JORNAL DA SERRA (2001):

(...) a construção do Rodoanel significa em perda de tecido verde, em maior aquecimento da cidade, aumento das enchentes, desequilíbrio no lençol freático, o que agrava a crise no suprimento de água que afeta a cidade, contaminação da água, sanidade vegetal e humana devido a mais altos níveis de poluição do ar, do solo, das águas superficiais e subterrâneas, destruição da biodiversidade e agressão à própria comunidade humana. O Rodoanel virá agravar um desequilíbrio já preocupante.

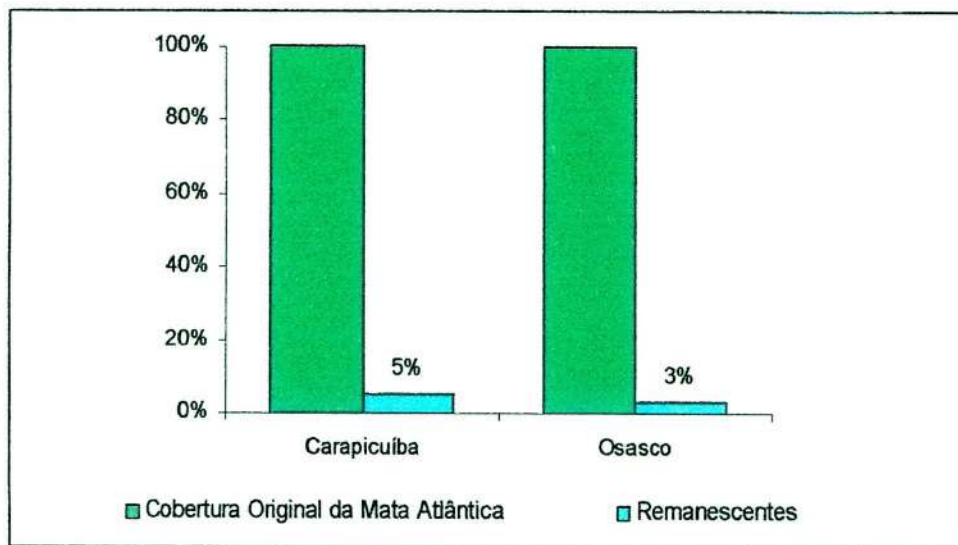
O agravamento deste desequilíbrio pode ser notado de diversas formas: segundo a SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE, entre 1986 e 1999 o município de São Paulo destruiu 30% da sua já precária cobertura vegetal, abaixo do mínimo recomendado pela OMS. Em 2001 existia no município apenas 5% da vegetação original (O ESTADO DE SÃO PAULO, 27/05/01),

Está cientificamente comprovado que a cobertura vegetal do Cinturão Verde da Cidade é poderoso estabilizador do clima na medida em que controla expansão das ilhas de calor do centro em direção à periferia. As ilhas de calor são geradas pela total degradação ambiental, substituindo-se a vegetação por edificações, pelo concreto, pela impermeabilização do solo, o que intensifica a geração e emissão de calor (JORNAL DA SERRA, 2001).

Assim, a produção da cidade dá-se como uma expansão urbana desenfreada, sem um planejamento ambiental adequado, e de graves conseqüências.

Historicamente o quadro para Osasco e Carapicuíba é de devastação descontrolada da cobertura vegetal original:

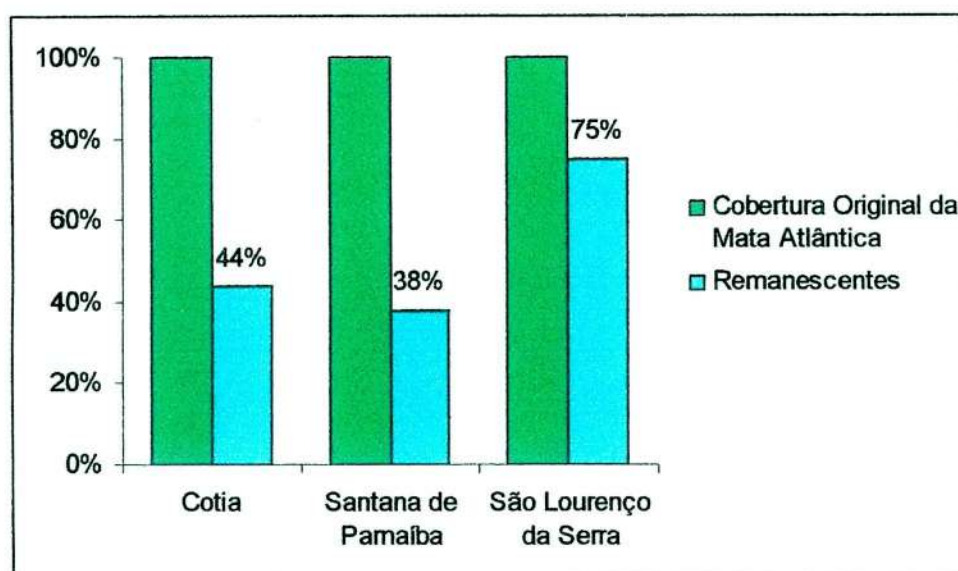
GRÁFICO 4: EVOLUÇÃO DA COBERTURA DE MATA ATLÂNTICA (MUNICÍPIOS SELECIONADOS)



Fonte: *Atlas da Mata Atlântica, 2004* (adaptado).

Por outro lado, alguns municípios vizinhos e mais distantes da centralidade representada por São Paulo, apresentam um quadro mais animador do ponto de vista da cobertura vegetal:

GRÁFICO 5: EVOLUÇÃO DA COBERTURA DE MATA ATLÂNTICA (MUNICÍPIOS SELECIONADOS)



Fonte: *Atlas da Mata Atlântica, 2004* (adaptado).

O gerenciamento político do Trecho Oeste e do crucial trecho Sul, principalmente no que se refere ao controle dos acessos intra-urbanos, serão de grande importância para a preservação ou degradação destes importantes remanescentes e dos cursos d'água não-poluídos.

8 O SETOR IMOBILIÁRIO

“Quem é esperto já está se instalando lá” (Michael Zeitlin, Secretário Estadual dos Transportes, referindo-se ao Trecho Oeste do Rodoanel em declaração à FOLHA DE SÃO PAULO, 24.06.02).

A apropriação imobiliária tem um papel central na produção capitalista do espaço, pois sua atividade cria uma mercadoria fundamental: o espaço urbano. O setor imobiliário é cada vez mais importante na economia urbana e atua na esteira dos sistemas de transporte, entre outros. Estrutura este espaço e confere-lhe um arranjo espacial específico para cada caso estudado.

“Para tornar mais claro o raciocínio: é a produção capitalista do imobiliário (...), que passa a ter o principal papel indutor da urbanização, papel que até um determinado momento foi exercido pelos serviços de transporte”.(RIBEIRO, 1986, p. 55-6).

Esta abordagem é bastante apropriada para a produção do espaço metropolitano de São Paulo. No caso estudado encontramos uma ação *vis a vis* entre estes dois fatores indutores da expansão e do adensamento urbano, isto é, uma associação entre o setor de transporte (Estado x mercado) e o setor imobiliário (mercado x Estado). Assim, o real concreto assume uma nova dimensão dialética e a análise ganha um novo rumo teórico-empírico.

O Estado introduz a rodovia e grandes benfeitorias em terras apropriadas com fins de retenção especulativa ao longo da precária e sensível conurbação São Paulo x Cotia x Osasco x Carapicuíba. A partir daí, os negócios são estimulados e a engrenagem do setor imobiliário (re) produz a lógica da valorização do valor (capital) e, em uma dialética perversa, **um espaço intra-urbano contraditório e desigual**, portador de diversos problemas acumulados ao longo do tempo.

“A dinâmica de produção dos espaços urbanos, ao gerar uma melhoria, cria simultânea e constantemente milhares de desalojados e desapropriados que cedem seus locais de moradia para grupos de renda que podem pagar o preço de um progresso que se opera através de uma enorme especulação imobiliária” (KOWARICK, 1993, p. 85).

Esta situação não é nova na dinâmica da produção do espaço urbano da RMSP e tem sua origem na histórica retenção especulativa dos terrenos. KOWARICK (*op. cit.*) referindo-se à Capital na década de 1970:

“Numa cidade como São Paulo a terra tem sido Fonte de volumosos e rentáveis negócios. Neste particular cumpre ressaltar que, nos últimos tempos, a rentabilidade real dos terrenos urbanos cresceu a uma média de 30% ao ano, praticamente o dobro da verificada no mercado de ações e muitas vezes superior ao das cadernetas de poupança”. (KOWARICK, *op. Cit.* p. 83).

Este processo que associa a retenção especulativa dos terrenos periféricos e ação ‘construtiva’ do Poder Público passa nas últimas décadas do século XX a ser um **fenômeno de dimensão metropolitana** cada vez mais intenso. O quadro ao fim da década de 1970 era alarmante. Os ‘vazios urbanos’ da cidade de São Paulo chegaram a 45% da área total (sendo em sua maioria compostos de grandes e médias glebas) (IDEM). Hoje, no entanto, grande parte destes ‘vazios’ estão ocupados por múltiplos usos e tornam-se cada vez mais escassos. Juntamente com a demanda por acessibilidades que a popularização do automóvel e a periferização criam o setor imobiliário demanda por mais espaço intra-urbano ‘livre’.

Neste processo a nova ‘fronteira’ da produção imobiliária transferiu-se aceleradamente para os anéis intermediários e para as periferias metropolitanas e um novo ciclo de retenção especulativa tem início. A mediação política decide a orientação dos investimentos em infra-estrutura de transportes e o ponto exato para a implantação dos novos acessos.

“Semelhante processo dá origem a uma produção do espaço urbano que só pode ter características nitidamente segregadoras” (IBIDEM)

Segundo a matéria “*cidade cresce em ritmo maior nos anos 90*” (FOLHA DE SÃO PAULO, 04/12/2000), baseado em estudos inéditos da SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO DE SÃO PAULO:

“O avanço desordenado fez surgir verdadeiros bairros onde, há oito anos, era deserto (...). O crescimento populacional não pode ser usado como causa da expansão. Em 1996, segundo o IBGE, a população da cidade crescia a taxas de 0,4% ao ano. Em 1980, o mesmo índice estava em 3,7%” (FOLHA DE SÃO PAULO, IDEM).

A matéria continua captando a mesma percepção anteriormente discutida:

“(...) O CENSO de 1996 indica que 2.708.845 pessoas mudaram de endereço dentro da cidade” (IDEM).

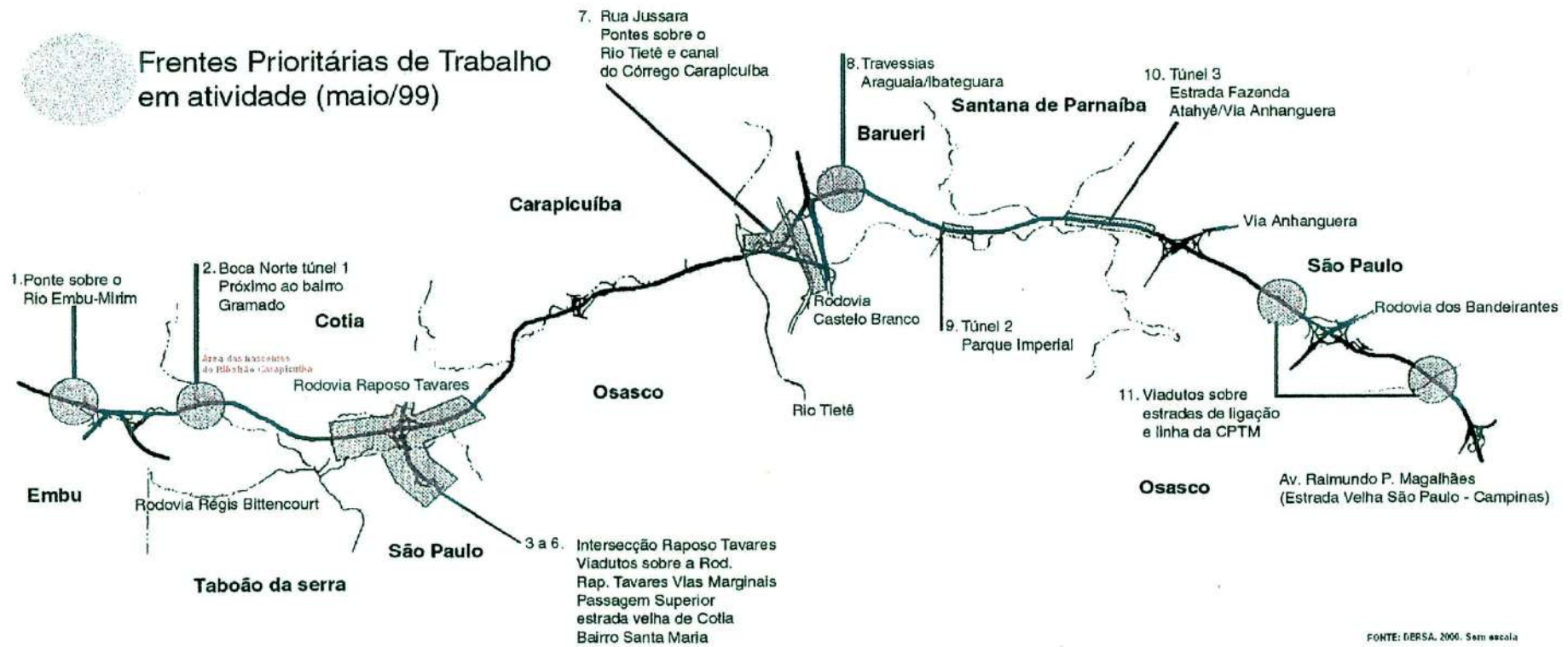
Este fenômeno migratório intrametropolitano e a dinâmica do setor imobiliário levou a uma diminuição da porcentagem de terrenos vagos sobre o total de área da cidade, contribuindo com a tese de que São Paulo está atingindo o limite da sua expansão territorial:

“Em 1991, estes terrenos representavam 25,82% do território paulistano; em 1999, restavam 18,38% de área vazia na capital (...)” (IDEM).

No caso do Trecho Oeste, sua localização intra-urbana em área com grande estoque de ‘terras vazias’, confere às acessibilidades criadas e futuras uma importância crucial. São nestas áreas em que a intervenção da DERSA concentra seus esforços, desperta os maiores interesses dos atores privados hegemônicos e concentra o maior contingente de ‘remoções’ populacionais.

MAPA 3: ROANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO - FRENTES PRIORITÁRIAS DE TRABALHO

FRENTES PRIORITÁRIAS DE TRABALHO: TRECHO OESTE



O Trecho Oeste também pode ser visto como mais um conjunto de ‘modernizações’, em um meio ambiente construído ‘palimpsestico’, sobre o qual os diversos atores projetam seus cálculos, fixos e fluxos. Seu poder urbanizador é assumido pelo RIMA (*op. cit.*) do empreendimento. Segundo o Relatório, as novas acessibilidades e articulações espaciais possibilitadas pelo Trecho Oeste irão

(...) reforçar os processos em curso, de expansão das áreas urbanizadas ao longo dos eixos radiais e **nos espaços intermediários**, contribuindo para a consolidação e **expansão das concentrações de comércio, indústria e serviços correlatos, e para o adensamento residencial nos locais mais valorizados** (RIMA, *op. cit.*, p. 81. Grifo nosso).

Localidades renovadas pela valorização do espaço têm como contraponto a remoção ou redefinição de fixos inadequados, processo este gerador, dentre outros, a formação ‘das modernas terras de ninguém’, não-lugares para o capital. Dentro de uma perspectiva da produção orientada do imobiliário, a não remoção, por exemplo, de aglomerados precários ou de lixões localizados nos futuros trevos, impediria a realização plena do valor do solo urbano, pois estes elementos são fatores de desvalorização imobiliária. Neste sentido, as importantes e originais acessibilidades geradas pelo anel viário nos eixos mencionados só podem realizar seu potencial imobiliário com a remoção de milhares de habitantes ‘interferentes’ e das melhorias das condições higiênicas. **Este processo de destruição e reconstrução são a base da nova valorização espacial e o estímulo a uma urbanização adequada aos setores dominantes.**

Consideramos o espaço urbano sob as relações específicas geradas pelo modo de produção capitalista. Desta maneira devemos nos remeter a uma economia política urbana e discutir algumas de suas categorias fundamentais. O espaço geográfico é, antes de qualquer coisa, um valor de uso, portanto satisfaz a necessidades humanas. Não é necessariamente produzido pelo trabalho humano, embora seja o receptáculo de trabalhos pretéritos (trabalho morto) que se acumularam desigualmente em sua superfície, fato que, entre outras coisas, torna-o uma condição de produção e reprodução social (MORAES & COSTA, *op. cit.*, HARVEY, 1980).

Na contemporaneidade capitalista, o uso que se imprime ao espaço geográfico torna-o fundamentalmente uma mercadoria de um tipo especial (HARVEY, *op. cit.*, p. 135).

“... A mercadoria é um valor de uso, mas como mercadoria, ela em si simultaneamente não é valor de uso”. (MARX, apud HARVEY, *op. cit.*).

Nesta forma específica, ela aparece ao seu possuidor meramente como o “depositário físico do valor de troca” (IDEM). Deste momento em diante, para se tornar valor de uso ela deve se realizar enquanto valor de troca, isto é, ser alienada no mercado como uma mercadoria qualquer. Podemos entender aspectos importantes do movimento do espaço geográfico pela forma-mercadoria, porém devemos tomar certos cuidados analíticos, pois a mercadoria-espaço é uma forma-conteúdo especial, compreendendo um acúmulo do trabalho social pretérito e de formas naturais, isto é, o resultado de uma natureza transformada em diversos graus em função das distintas pressões antrópicas. Portanto, ela não é uma mercadoria como as demais.

Segundo HARVEY (*op. cit.*), a especificidade do solo e de suas benfeitorias como mercadorias, estariam:

- Na sua condição de imobilidade, o que transforma o solo e suas benfeitorias em atributos com uma localização fixa (absoluta) algo que “confere privilégios de monopólio à pessoa que tem os direitos de determinar o uso nessa localização” (IDEM, p. 135).
- No fato de ser uma mercadoria da qual nenhum ser humano pode dispensar (moradia, trabalho, lazer...).
- No fato de Mudar de mãos com relativa pouca frequência, assumindo a forma mercadoria poucas vezes, embora “no setor de aluguel do mercado de moradias, em áreas ocupadas por proprietários de modo instável e no setor varejista (...) o solo e as benfeitorias assumem a forma mercadoria com muito mais frequência” (IDEM) Estas variações levam a constatação de que “a interpenetração dialética do valor de uso e do valor de troca na forma mercadoria não se manifesta no mesmo grau nem ocorre com a mesma frequência em todas as seções da economia urbana” (IBIDEM).

- “Em sua condição histórica de serem o repositório mais simples e importante de se obter bens de herança” (IDEM, 136). (...) Numa economia capitalista um indivíduo tem duplo interesse na propriedade. ao mesmo tempo como valor de uso atual e futuro e como valor de troca potencial ou atual, tanto agora como no futuro” (IDEM)

O espaço geográfico estudado, mesmo antes do anúncio oficial do Trecho Oeste, foi apropriado pelo discurso e pela prática imobiliária, algo que não parece apenas o ‘reforço’ de processos ‘inevitáveis’, o que levaria a mera constatação da aceleração de processos já em curso (RIMA, *op. cit.*, 81). Ao contrário, podemos apreender a rodovia como um agente ativo na estruturação de uma *nova espacialidade e uma nova temporalidade* para extensas porções da área oeste metropolitana. Uma espacialidade e temporalidade orientada e integrada aos interesses hegemônicos: as novas necessidades logísticas do capital neste momento específico da divisão social e territorial do trabalho (estocagem e circulação de mercadorias no espaço metropolitano/regional/internacional), a valorização capitalista do espaço urbano e seu imobiliário, especialmente da chamada metrópole externa, repleta de glebas e lotes a ‘espera’ de valorização.

As intervenções que possibilitam esta nova espacialidade (e de uma nova temporalidade) não se fazem de maneira homogênea ao longo do espaço geográfico, ao contrário, tem caráter pontual (notadamente próximas aos eixos de acessos) e por isto redefinem os ‘lugares opacos e luminosos’ que se reproduzem às margens da nova rodovia. Em 1997, o ano de anúncio do início das obras, houve um *boom* no número de pedidos por novos loteamentos na região do entorno²⁵. Nota-se o avanço da forma-mercadoria para os espaços ‘valorizados’, ao mesmo tempo em que os ‘espaços opacos’ se redefinem.

²⁵ A AELO (*Associação das Empresas de Loteamento e Desenvolvimento Urbano do Estado de São Paulo*), divulgou um estudo mostrando o aumento significativo no número de loteamentos em 1997,

O anúncio do início das obras do Rodoanel Metropolitano, marcado para o mês que vem, de certa maneira é responsável pelo grande número de loteamentos em glebas próximas ao traçado da nova via expressa. Várias empresas do setor imobiliário estão prontas para lançar condomínios residenciais, industriais e comerciais nos bairros e cidades vizinhas do Rodoanel, onde as terras se valorizaram muito desde o anúncio do projeto. A perspectiva de contar com uma via de trânsito fácil à porta de condomínios verdes passou a ser o melhor apelo comercial dos novos empreendimentos.

(O ESTADO DE SÃO PAULO, 20/março/1998).

Estas tendências de urbanização e adensamento recaem principalmente

- Nos municípios de Embu e Cotia, ao redor de suas áreas centrais e também nas periferias, através da implantação de conjuntos de condomínios fechados (...).
- Ao longo da rodovia Raposo Tavares e no vale do córrego Carapicuíba, em Cotia, Osasco e Carapicuíba, onde o adensamento por verticalização deve ocorrer inicialmente em terrenos vazios e posteriormente em lotes atualmente ocupados com habitações de um ou dois pavimentos:
- No norte do município de Osasco, e em partes do eixo conurbado integrado pelos municípios de Barueri, Jandira e Itapevi;
- Nos municípios de São Paulo, em partes do distrito de Perus e nas regiões servidas pela Avenida Raimundo Pereira Guimarães;
- Em Franco da Rocha e Francisco Morato. (EIA, Vol 4, p. 70).

Nas áreas citadas, a passagem do Trecho Oeste trouxe um processo dialético de valorização/desvalorização da terra. Diversos loteadores privados anunciam grandes glebas a preços milionários destinadas a Centros de Distribuição (CD's) e mesmo a futuros condomínios para a classe média.

Além desta ação empreendedora 'legal':

Os loteadores têm de enfrentar a competição desleal dos grileiros, que desrespeitam a lei, oferecem menos e por isto mesmo, cobram mais barato

atraindo um público que não pode esperar a escritura (...). A maioria dos empreendedores ressentem-se das vantagens competitivas dos grileiros (...) (GAZETA MERCANTIL, 16.03.98).

Assim, um processo vertiginoso de criação da cidade tem como um de seus maiores responsáveis a integração de certas porções do entorno rodoviário aos circuitos de acumulação imobiliária legal e a ação ilegal dos grileiros.

O “Rodoanel” passa a ser apropriado como um eficiente apelo publicitário para impulsionar as vendas e o processo de valorização fundiária. Seus maiores atrativos seriam, entre outros, a acessibilidade em relação ao Centro Expandido e a tranquilidade proporcionada pelas áreas verdes. Os acessos intra-urbanos da Raposo Tavares e da Castelo Branco são os mais divulgados nas propagandas imobiliárias

COMERCIAIS
VENDEM-SE E ALUGAM-SE
ALPHAVILLE,
TAMBORÉ E REGIÃO

RODOANEL TERRENO
 Com acesso, área 170.000m² p/
 logística F.4688-1731 HC

ÁREAS FRENTE AO RODOANEL

Dispomos de 300.000 m²., trecho oeste entre Rod. Bandeirantes e Raposo Tavares.

Estudamos parcerias com incorporadoras e construtoras de renome para troca de terrenos por áreas construídas no mesmo local. Falar com Francisco tel.: 227-4947 – horário 14 hs às 18hs.

GALPÕES - DEPÓSITOS E ÁREAS	
VENDA E LOCAÇÃO	
Castello Branco.....1.000 a 37.000m ²	RODOANEL - 1.400m ² AC c/ docas, pé direito alto - amplo pátio, depósito ou indústria. Z-6
Rod. Rap. Tavares...1.200 a 24.000m ²	
Anhanguera.....1.500 a 35.000m ²	MARGINAL - 5.000m ² AC. Pátio grande c/docas, pé direito 8m e vão livre. Excelente local.
Marginais.....1.500 a 20.000m ²	
Rodoanel.....1.000 a 35.000m ²	ZONA SUL - 2.650m ² AC. pátio grande, bom estacionamento, excelente galpão, vão livre e seguro.
BR 116.....1.000 a 12.000m ²	
Santo Amaro.....1.500 a 9.000m ²	
Barra Funda.....1.000 a 6.000m ²	
Lapa.....1.000 a 5.000m ²	

Cunha, Facuri & Teodoro
 Negócios Imobiliários
CFT F:3052-1272 / 9720-4747

RODO ANEL
 30200m² excel. Lotea. Ind., abx.
 Mercado Apenas R\$950mil perm.
 Ref:MR004.915-SM F.3744-9244

RODOANEL TERRENO
63.666 M2 - VENDO
 Ótimo,prox.Rodoanel,Km.292 Rap.
 Tavares,Itap.Serra,bairro Botuverá
 Região urbana, esquina c/estrada
 municipal no mesmo nível da Rodo-
 ovia.3083.7043 Sra.Marja Helena

RAPOSO TAVARES
 Terreno 93.000m²At, 296m frente
 p/ rodovia a 2km rodoanel. Ref.
 ORPA 135.892-0 F.4612-9355

“Áreas frente ao Rodoanel”, Gazeta Mercantil, 23/09/1997.

“Rodo Anel”, O Estado de São Paulo, 28/09/2003.

“Galpões – Depósitos e Áreas”, Jornal da Tarde, 27/03/2003.

“Rodoanel – terreno” e “Raposo Tavares – terreno”, O Estado de São Paulo, 01/02/2004.

Terrenos em Alphaville

Aqui você respira aliviado. Com o ar puro da Mata Atlântica e com os 48 meses para pagar.



Alphasítio Residencial. Terrenos residenciais a partir de 420 m² na melhor localização de Alphaville.



- 220 mil m² de Mata Atlântica preservada
 - Infra-estrutura completa
 - Pagamento facilitado em até 48 meses pela incorporadora
 - Obras em ritmo acelerado
- Garanta já o seu.**



Avenida Marcos Penteado de Ulioa Rodrigues, 811 - travessa da Avenida Alphaville.

Croqui ilustrativo de localização sem escala.

“Terrenos em Alphaville”, O Estado de São Paulo, 28/08/2003. Observe-se a destacada posição do Rodoanel no mapa de localização

Deste modo, ele é apropriado pelo discurso publicitário dos agentes imobiliários, **pois passa a ser um elemento integrado à produção, muito mais do que a obra ‘em si’, de novas localizações intra-urbanas e atua ativamente no processo produção da cidade.**

Assim, temos um produto específico do espaço intra-urbano:

“Os produtos específicos resultantes da produção do espaço intra-urbano não são os objetos urbanos em si: as praças, ruas ou edifícios, **mas suas localizações**”. (VILLAÇA, *op. cit.*, p. 24. **negrito nosso**).

Estas novas localizações produzidas se desenvolvem em um contexto intra-urbano tendo sua **lógica espacial orientada pelas novas acessibilidades produzidas.**

“A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura” (IBIDEM).

As transposições projetadas e efetuadas visando à construção do Trecho Oeste do anel viário beneficiam, entre outros, as localidades em Alphaville e Tamboré (Rodovia Castelo Branco) e Granja Viana I e II (Rodovia Raposo Tavares), por facilitar suas ligações com a Metrópole Interna.

Outra área beneficiada foi o bairro do Butantã, aliviado, em parte, do pesado tráfego de caminhões na Avenida Eliseu de Almeida e Rua Camargo. Menos de um ano após a inauguração do Trecho Oeste do anel, a rua Camargo teve uma redução de 16% na circulação de caminhões (DERSA, 2003). A Avenida Eliseu de Almeida aparece no Plano Diretor da Subprefeitura do Butantã como um futuro novo corredor de verticalização e serviços, como já ocorre com a Avenida Francisco Morato. Isto sem falar na redução das enormes descargas de poluentes e ruído nestas áreas em seu entorno.

Neste sentido, segundo avaliação do conselheiro consultivo do Sindicato de Habitação de São Paulo (SECOVI-SP), Cláudio Bernardes, os acessos ao Rodoanel podem determinar o volume de investimentos imobiliários na região. **Ele destaca como principal preocupação dos investidores a formatação final do projeto, que vai delimitar as saídas do Trecho Oeste.**

Diversas empresas já se transferiram para o entorno do Trecho Oeste²⁶. Segundo o ex-presidente da DERSA, Sérgio Pereira, supermercadistas, como o Carrefour e o Pão-de-Açúcar, começaram a investir na região.

“Também há um projeto de empresas de autopeças para se instalarem em um terreno entre a Régis Bittencourt e a Raposo Tavares” (FOLHA DE SÃO PAULO. 27.03.02).

EMPRESAS CRIADAS OU TRANFERIDAS PARA ÁREAS PRÓXIMAS (até 2 km) DO TRECHO OESTE DO RODOANEL MÁRIO COVAS (1998-2003)

- *Carrefour* (Centro de Distribuição em Osasco);
- *Panamco* (Centro de Distribuição. Km 18 da Rodovia Anhanguera);
- *Rodoborges Express* (Centro de Armazenamento e Distribuição associado à multinacional Osram do Brasil). Osasco. Início das operações: 2000;
- *Kolynos* - Centro de Distribuição (km 19 da Rodovia Raposo Tavares). Ano da transferência: 1998;
- *Helipark Carapicuíba* – Terminal de Helicópteros. Início das operações: dez. 2002, um mês após a inauguração do Rodoanel;
- *WT Castelo* – Centro de Distribuição. Rodovia Castelo Branco;
- *Parque Industrial Carapicuíba* – em construção.

²⁶ Em 2003, o Governo do Estado de São Paulo mais uma vez sinalizou que iria priorizar a região do Rodoanel ao anunciar a transferência do CEAGESP para as margens do anel viário, entre as rodovias Régis Bittencourt e a Raposo Tavares. Entretanto, a pressão dos expositores fez o governo recuar.

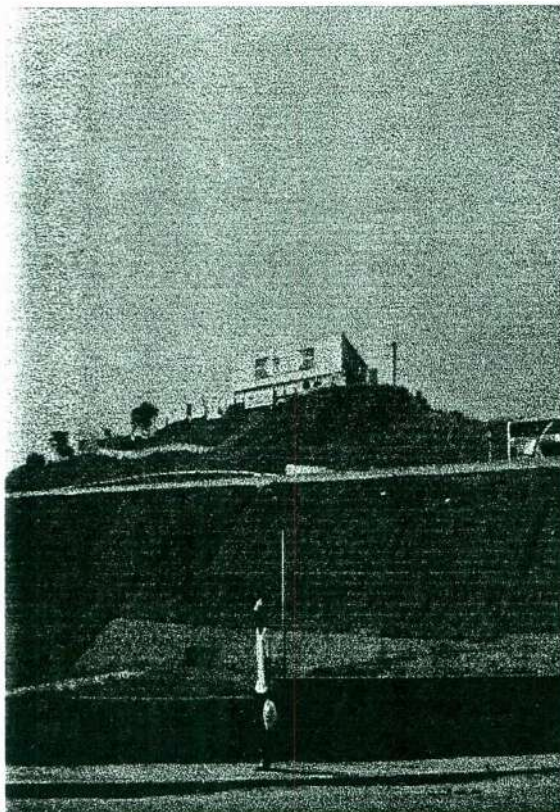


FOTO 15: O CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO 'RODOBORGES' A PARTIR DA MARGINAL AO RODOANEL, CARAPICUÍBA, 2004.

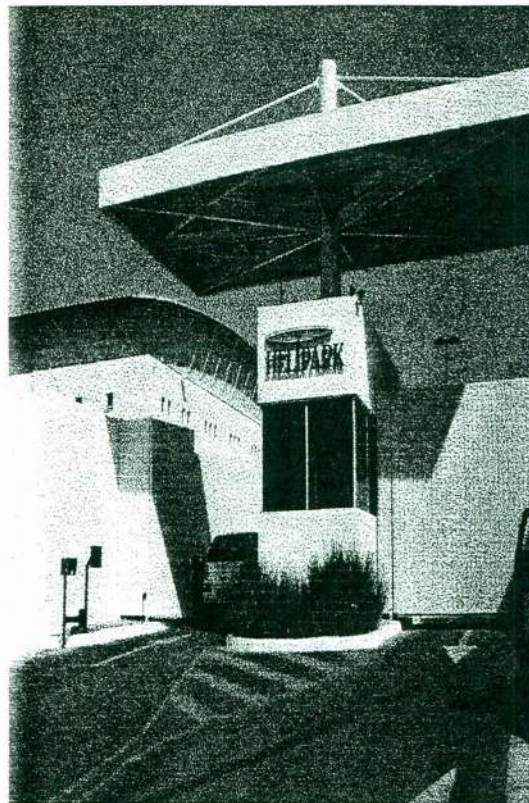


FOTO 16: HELIPORTO HELIPARK, CARAPICUÍBA, 2004.

No caso do heliporto, os proprietários esperaram a abertura do Trecho Oeste para inaugurar o empreendimento. Por sinal, o acesso pela rodovia é um dos chamarizes do Helipark. "Levamos dois anos até escolher esse local, distante o suficiente da concentração urbana e próximo do público-alvo. Quem sai da (Avenida) Cidade Jardim com a (Avenida Brigadeiro) Faria Lima leva de 22 a 28 minutos para chegar aqui", declara em entrevista Velloso, um dos proprietários.

Neste mesmo sentido, é interessante a fala de um dos primeiros investidores:

Assim que ouvi falar sobre a possível obra do Rodoanel, decidi arriscar. Comprei uma área de 8.210 m², até então desvalorizada no mercado imobiliário. Só havia mato e algumas casas construídas em área de risco. Alguns amigos chegaram a dizer que eu estava dando um tiro no escuro. **Na verdade, eu já apostava todas as fichas no Rodoanel.** (Depoimento de Armando Borges Batista, Diretor Presidente da Rodoborges Express, In JORNAL DO RODOANEL, nº 4, julho de 2002. Grifo nosso).

Mais uma vez nos ensina o professor Milton Santos:

“Não é demais lembrar que mercado e espaço, ou ainda melhor, mercado e território, são sinônimos. Um não se entende sem o outro” (SANTOS, 1993, p. 89).

Segundo o ex-presidente da DERSA, Sérgio Pereira, supermercadistas, como o Carrefour e o Pão-de-Açúcar, começaram a investir na região.

“Também há um projeto de empresas de autopeças para se instalarem em um terreno entre a Régis Bittencourt e a Raposo Tavares” (FOLHA DE SÃO PAULO, 27.03.02).

Assim, o setor imobiliário agita-se e já inicia a ocupação do entorno da rodovia, visando fundamentalmente, a montagem de terminais de carga, de centros logísticos de distribuição e zonas residenciais de padrão médio. Projeta-se uma realização especulativa e conseqüente urbanização de extensas áreas do espaço intra-urbano não previstas na concepção inicial de ‘via segregada’.

9 O ESTADO

A ação do Estado imprime contínuas modernizações técnicas ao espaço metropolitano de São Paulo. São novas e contínuas adaptações do espaço e da sociedade às 'necessidades' da 'mundialização capitalista acelerada' (SANTOS, 1997).

Assim, o Estado assume o paradigma da competitividade e da construção negociada de novas possibilidades de aceleração na esfera da produção, circulação e consumo.

Por outro lado, a máquina pública deve administrar uma relativa escassez crescente do espaço para circulação de pessoas e mercadorias e para a implantação de novos fixos industriais e comerciais. Deste modo, a construção de novas acessibilidades dentro do espaço metropolitano abre caminho para a valorização capitalista do espaço em extensos (e até então pouco valorizados) domínios periféricos. As relações existentes entre Estado e mercado, apesar de existência de contradições e 'ilegalidades', culmina com a abertura de novas possibilidades ao processo histórico de acumulação capitalista a partir da expansão das relações do valor de troca. Contraditoriamente, este processo também se opera com a reprodução de cenários de urbanização insustentáveis, tendo a poluição hídrica e o desmatamento de remanescentes da Mata Atlântica, a exclusão social e a segregação espacial entre seus tristes componentes.

Como exposto anteriormente, o Estado, ao precarizar as localizações de moradia das populações reassentadas, reproduz a desigualdade em novos moldes.

Esta ação empreendedora insere-se numa nova divisão do trabalho territorial, adequada aos fluxos e interesses hegemônicos, e, dado seu papel de ordenador territorial intra-urbano, gerador de novos fixos (terminais de carga, centros de distribuição etc), ao mesmo tempo em que 'realoca' fixos indesejáveis e beneficia agrupamentos privilegiados.

No complexo contexto da RMSP, a intervenção setorial e 'modernizadora' do Estado, embora não consiga controlar efetivamente o ritmo e a expansão metropolitana e nem atuar de modo a conter a especulação imobiliária (RESENDE, *op. cit.*, p. 226), deve ser cuidadosamente considerada ao moldar o espaço viário e projetar investimentos em infra-estrutura. Este espaço viário induz a expansão da

cidade em sua configuração metropolitana e sinaliza aos setores hegemônicos os vetores para o seu crescimento. Projeta-se, deste modo, um efetivo cenário intra-urbano (interno aos municípios afetados) e/ou interurbano (entre os diversos municípios afetados).

“A não-explicitação de uma política é, como se sabe, uma política. Assim, o abandono de definições claras sobre o conteúdo de uma política urbana não significa que o poder público foi inteiramente omissivo a esse respeito” (RESENDE, *op. Cit.*, p 226.).

A política urbana do Estado brasileiro deve ser entendida nos marcos do ‘rodoviarismo’ e, no caso da RMSP, de um modelo urbanizador problemático, isto é, em áreas inadequadas. Devemos buscar na primeira metade do século XX a adoção efetiva por parte do Estado de uma política rodoviarista (XAVIER, 2001), que se tornou:

“(...) um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado e para a circulação exigida pela nova divisão territorial do trabalho (...)” (XAVIER, 2001, p. 333).

O Estado assume um papel extremamente decisivo na constituição de uma metropolização expandida, dotando de infra-estrutura áreas próximas a mananciais, acarretando uma acentuação plena do fenômeno urbano e afirmando a megalópole como entidade espacial. Certamente a construção do Rodoanel está intimamente associada às novas dimensões espaciais assumidas pela indústria paulista nas últimas décadas, marcadas por uma tendência à dispersão geográfica e à reestruturação produtiva²⁷, bem como pela ligação com lugares cada vez mais distantes.

No caso estudado, o Estado moderniza as bases materiais do espaço e estimula novos fluxos e fixos em áreas periféricas controladas por loteadores privados interessados na urbanização²⁸. Flexibiliza o território, aumenta sua macro-fluidez e a ‘produtividade espacial’ (SANTOS, 1997). Do ponto de vista dos fixos, atrai grandes empresas, comércio e moradias.

²⁷ Estas questões encontram-se em NEGRI (1996); SASSEN (1988), HARVEY (1992), entre outros.

²⁸ Em março de 2004, a Câmara Municipal de Osasco alterou o zoneamento das áreas próximas ao Rodoanel, permitindo a instalação de fixos industriais. No mesmo período, uma portaria do Governo do Estado de São Paulo, publicada no Diário Oficial autorizou para um pequeno grupo de grandes empresas localizadas entre as rodovias Anhanguera e Bandeirantes, a abertura de novos acessos ao trecho oeste do rodoanel. Desnecessário dizer que estes acessos locais não estavam previstos no projeto original.

10 CENÁRIOS POSSÍVEIS DE URBANIZAÇÃO

Inicialmente é importante ressaltar as limitações em se trabalhar com cenários de urbanização para o caso estudado. Isto porque o Trecho Oeste é uma estrutura recente (1997-2004) e em processo de estruturação intra-urbana contínuo. Sempre que vamos ao trabalho de campo descobrimos novos impactos gerados pela rodovia. Os elementos derivados da análise, portanto, não esgotam um real infinito, não sendo possível uma plena objetividade, mas permite pensar cenários de urbanização possíveis.

Como dito anteriormente, temos em um plano 'ideal' a projeção de dois distintos 'quadros de referência', ou como preferimos chamar, 'cenários sócio-espaciais' para a Formação Metropolitana de São Paulo. Um primeiro cenário, necessário, seria ligado à sustentabilidade ambiental e ao combate do processo de espoliação urbana. Outro cenário, bastante diverso, é ligado a um quadro preocupante, pois não projetado pelo Estado na formulação de suas políticas urbanas. Infelizmente, mesmo o EIA/RIMA, principal instrumento para esta projeção de cenários, não traz uma análise efetiva sobre a sub-bacia do Carapicuíba ou a de Cotia ou sobre o processo de especulação imobiliária em curso e formas de controlá-la.

Assim, o Trecho Oeste projeta sobre o setor oeste da metrópole cenários sócio-ambientais distintos. Podemos caminhar para um cenário de sustentabilidade, conforme definido anteriormente, ou para a **reprodução de cenários de urbanização insustentáveis**. Neste último a projeção da superfície impermeabilizada, o estímulo ao uso do automóvel, associados ao desmatamento florestal dos últimos remanescentes da Mata Atlântica e os conseqüentes impactos hídricos, ampliação das ilhas de calor metropolitanas, bem como os processos sociais de exclusão econômica e a segregação espacial, entre outros aspectos, fornecem um quadro sobre o qual as Políticas Públicas devem estar atentas. Efetivamente, no entanto, os vetores de expansão orientam-se para as novas periferias e projetam cenários intra-urbanos e/ou interurbanos pouco ou nada orientados pela sustentabilidade ambiental e pela qualidade de vida de seus habitantes.

Também devemos mencionar o perigo que se projeta para a Sub-bacia do Rio Cotia e seu Reservatório, o soterramento de cursos d'água, nascentes e mananciais subterrâneos, através do asfaltamento, novas erosões e assoreamentos.

E a sociedade considerada 'ilegal', que demanda o reconhecimento do seu direito à cidade e ao espaço? Há diversas novas ocupações irregulares em terrenos próximos ao Trecho Oeste do Rodoanel. Diversas famílias mudam-se para as margens da rodovia na esperança de uma indenização, de uma moradia com boa acessibilidade ou para protestar. "Cerca de 200 famílias do Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto (MTST) foram retirados (...) de um terreno a beira do Rodoanel em Osasco" (JORNAL DA TARDE, 26/09/2003).

Em nosso caso podemos dizer que o cenário intra-urbano está ligado ao gerenciamento político da rodovia: será ela uma estrutura segregada ou com acessos intra-urbanos abertos, como o existente na Rodovia Dutra ou Castelo Branco? Os interesses das municipalidades e do setor privado por desenvolvimento urbano pressionam por novos acessos. Caso isto se realize, teremos um cenário viário voltado ao contexto intra-urbano, com acessos locais liberados, processo este que induzirá urbanização não controlada nestas áreas.

A partir destes dados e reflexões, traçamos dois fortes e prováveis cenários futuros para o anel viário, visando apenas formar um quadro de referência, destacando os traços mais fortes. Em um certo sentido, estes cenários dão bastante relevância ao aspecto viário e são influenciados pela percepção de que o gerenciamento desta estrutura é um aspecto a influir em direção a sustentabilidade. Trabalharemos com uma projeção de dois cenários fundamentais: o de uma via segregada²⁹ e um cenário de via com acessos intra-urbanos abertos (neste caso, temos como referências principais os cenários 'insustentáveis' das Marginais).

²⁹ Apesar da concepção inicial de via segregada já existem seis acessos intra-urbanos liberados ao longo do Trecho Oeste do Rodoanel. No entanto, preferimos trabalhar com um cenário 'ideal' de via segregada.

CENÁRIO 1: RODOVIA SEGREGADA

- INTEGRAÇÃO DOS PRINCIPAIS EIXOS MODAIS RODOVIÁRIOS COM ACESSOS SOMENTE NOS CRUZAMENTOS COM AS RODOVIAS PRINCIPAIS;
- ARTICULADORA DE FLUXOS RODOVIÁRIOS ESTADUAIS, REGIONAIS E INTER-REGIONAIS (TRÁFEGO DE PASSAGEM);
- URBANIZAÇÃO E CONURBAÇÃO CONTROLADOS: BAIXO PODER URBANIZADOR E CONURBADOR DO ENTORNO;
- **Forte ação regional e inter-regional no qual o transporte de cargas, de alto valor agregado, exerce um papel prioritário;**
- **Baixa ação intra-urbana e fortalecimento de um cenário sustentável.**

CENÁRIO 2: RODOVIA COM ACESSOS ABERTOS

- ESTÍMULO AO DESENVOLVIMENTO INTRA-URBANO/ ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA SOBRE ÁREAS DA SUB-BACIA DO RIBEIRÃO CARAPICUÍBA;
- REMOÇÃO DE FIXOS INDESEJÁVEIS;
- SOBREPOSIÇÃO DE FLUXOS VIÁRIOS;
- AUMENTO DAS PRESSÕES SOBRE AS INFRA-ESTRUTURAS PRÉ-EXISTENTES;
- AMPLIAÇÃO DA ESPOLIAÇÃO URBANA;
- PROBLEMAS AMBIENTAIS DIVERSOS;
- ESTÍMULO À URBANIZAÇÃO 'A BEIRA DE ESTRADA' DE CARÁTER RAREFEITO, DISPERSO, PORÉM, CONCENTRADO NAS ÁREAS PRÓXIMAS DAS ALÇAS DE ACESSO;
- **Forte ação intra-urbana afetando negativamente a ação regional e inter-regional ao induzir uma urbanização não controlada ao longo do anel viário;**
- **Fortalecimento de um cenário em direção à insustentabilidade.**

Estes quadros são simplificações da realidade e podem variar bastante. Não são encontrados em estado puro, mesmo no futuro. A variação de cenários está ligada ao poder urbanizador da rodovia e ao gerenciamento político da rodovia.

Trata-se de uma realidade dinâmica, em que objetivos conflitantes em disputa, em um jogo de interesses e concepções de planejamento urbano, divergem no interior dos setores do poder público. Temos o exemplo das disputas entre a prefeitura de SP e o Governo do Estado em torno do traçado do Trecho Norte. Também as distintas frações da classe dominante, apesar das alianças estratégicas, possuem diferentes concepções e interesses. A importância deste embate é enorme, pois dele dependerá o gerenciamento da rodovia e o futuro cenário sócio-espacial do entorno e, numa cadeia de conseqüências, o mesmo poderá alterar qualitativamente o ordenamento atual do espaço metropolitano e/ou ampliar a problemática urbana.

O predomínio do **cenário 1** representaria o êxito de uma Política Pública Metropolitana mais restritiva, atendendo a uma solução prioritariamente regional e de ‘contenção’ física da expansão periférica. Neste contexto, a perspectiva do Estado, voltada ao direcionamento dos fluxos de cargas, prevaleceria, fazendo a escala macro-regional se destacar, algo que representaria o controle político dos municípios interessados em mais uma ‘urbanização a beira de estrada’ (YÁZIGI, *op. cit.*). Assim, as maiores implicações urbanas ficariam limitadas aos entornos dos acessos.

No **cenário 2**, temos novos acessos abertos para os municípios atingidos, realizando as expectativas do setor imobiliário e de membros das municipalidades e adensando conurbações não previstas e até mesmo indesejáveis. A solução regional ficaria comprometida e a rodovia acabaria por gerar inúmeras localizações intra-urbanas (novos fixos) e fluxos sobrepostos. Nas palavras da Doutora Cibele R. Hummel, presidente da GRAPROHAB:

“Muitas localidades atingidas, principalmente aquelas mais marginalizadas do desenvolvimento, correm atrás para pegar uma carona no Rodoanel, aliás, uma boa carona. Há a possibilidade de atrair empregos e indústrias” (informação verbal).

Neste último caso, a ação intra-urbana e metropolitana seria bastante intensa, significando um forte elemento de (re) estruturação de novas localizações e fluxos. A rodovia-avenida seria apropriada para os deslocamentos **dentro** do espaço metropolitano e condicionaria o surgimento de fixos intra-urbanos á beira da estrada, principalmente das marginais. Infelizmente este é o cenário projetado com maior vigor, pois em função da nova rodovia inter-radial e intra-urbana, diversos novos fixos surgem e no começo de 2004 o Estado libera novos acessos.

11 CONCLUSÕES PARCIAIS

O Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas não é uma puramente uma rodovia ‘segregada’ e de ‘passagem’ como previa sua concepção original.

Frente a uma obra que vai se consolidando no tecido intra-urbano há elementos para a construção de cenários possíveis de urbanização, podendo derivar daí um farto campo de pesquisas empíricas e análises sociológicas e geográficas.

Mais do que a obra ‘em si’ é a possibilidade de criação estrutural de novas localizações e acessos intra-urbanos o grande ingrediente ‘urbanizador’ do Rodoanel Mário Covas. Estes acessos contribuem decisivamente para o condicionamento de novas localizações intra-urbanas e possibilita a projeção de um cenário sócio-espacial insustentável, já existente em outras porções da Bacia Hidrográfica do Rio Tietê. Estimula um processo de urbanização não prevista sobre o fundo do vale do Ribeirão Carapicuíba, na conurbação Cotia x Osasco x Carapicuíba.

Ao longo deste tecido urbano conurbado, durante o período 1998-2004, observamos elementos para a projeção de um cenário de urbanização induzida tendencialmente problemático e não-planejado. A predominância deste cenário de urbanização induzida e não-controlada pelo poder público tende ao agravamento dos desequilíbrios sociais, ambientais e espaciais no interior da formação metropolitana e pode ser projetado embrionariamente a partir das novas marginais. Efetivamente, a ‘Marginal Ribeirão’, localizada ao longo da conurbação Osasco x Carapicuíba, têm levado de maneira incipiente a uma acumulação de fluxos viários locais e regionais, estimulando o uso do automóvel individual em deslocamentos intra-urbanos e o surgimento de novos fixos (comerciais, industriais e residenciais), transformando, assim, a paisagem urbana, seus lugares e habitantes.

Temos a dominância de uma Política Urbana (implícita ou explicitamente) marcada por um rodoviarismo sempre renovado e de expansão das relações mercantis sobre os remanescentes da natureza e populações carentes. Dialeticamente, a ação modernizadora do Estado recria carências urbanas historicamente acumuladas, reinventa segregações sócio-espaciais e possibilita o adensamento ou formação de novas aglomerações precárias.

A nova rodovia passa a ser mais um dos múltiplos elementos a condicionar o processo de estruturação da formação metropolitana paulistana, condicionando novas e múltiplas localizações intra-urbanas. Assim, a estrutura viária estudada sinaliza embrionariamente vetores para o crescimento urbano metropolitano e possibilita a criação dialética de novos lugares e ‘não-lugares’, adequados à dimensão do mundo do valor de troca. Orienta novas localizações intra-urbanas e revela, mais uma vez, a primazia massacrante da circulação sobre a vida social, do econômico sobre todas as demais dimensões (LEFEBVRE, *op. cit.*, p. 29).

O Estado ‘empreendedor’, através da DERSA e da construção do Trecho Oeste, orienta os vetores da expansão urbana e aprofunda a criação de uma nova espacialidade metropolitana, adequada aos interesses hegemônicos. Gera novos fixos (terminais de carga, centros de distribuição etc), ao mesmo tempo em que ‘realoca’ fixos indesejáveis (favelas, lixões, etc). Os trabalhos de campo e as entrevistas permitem elencar elementos específicos de intensificação no processo de espoliação urbana vivenciados pelos grupos de moradores reassentados nos Conjuntos Habitacionais considerados.

Neste sentido, ao longo da conurbação Cotia x Osasco x Carapicuíba o Trecho Oeste segrega o tecido urbano, nega espacialidades e temporalidades, cria novos lugares e não-lugares no interior da formação metropolitana de São Paulo.

No interior da formação metropolitana de São Paulo, observamos o Trecho Oeste como um elemento (re) estruturador sócio-espacial e ambiental de áreas em um processo de ‘conurbação insustentável’ e futuramente irreversível. Neste cenário se destacam os processos de periferação intrametropolitanos (migração), de espoliação urbana, a ação ‘empreendedora’ do Estado e a ação dos principais atores privados a orientar a expansão urbana (setor imobiliário, construção civil, indústria e logística). Em um contexto de esgotamento de ‘terrenos livres’ e baratos e de demanda por novas acessibilidades, o Trecho Oeste do Rodoanel, através de seus sempre novos acessos e marginais é incorporado à trama intra-urbana.

A construção de novas acessibilidades dentro do espaço metropolitano abriu caminho para a valorização capitalista do espaço nestes extensos (e até então desvalorizados) domínios periféricos e revela mediações entre Estado x mercado. Esta expansão urbana conurbada se projeta para a Sub-bacia do Ribeirão Carapicuíba e seus diversos afluentes não-poluídos.

Delineiam-se novas possibilidades ao processo histórico de acumulação capitalista a partir da expansão de um 'urbano' inadequado às condições naturais do meio ambiente e da sociedade local. Neste processo, dialeticamente, temos o Estado agravando o processo socialmente perverso de exclusão social e espoliação urbana. Populações no caminho estreito da valorização/circulação capitalista negociada são reassentadas em áreas precárias do ponto de vista da infra-estrutura e da localização, entre outros. Laços de vizinhança dentre outras sociabilidades são rompidos, a localização precariza-se ainda mais, derivando daí estranhamento e agravamento nas condições materiais de vida nos moradores reassentados. Assim, o poder público acaba por reproduzir as desigualdades sócio-espaciais em novos moldes e induzir o crescimento desordenado da metrópole.

Neste complexo contexto o Trecho Oeste do Rodoanel torna-se indutor de uma urbanização não controlada pelas políticas públicas oficiais e do ponto de vista sócio-espacial contribui decisivamente para a ampliação do fenômeno de uma metropolização 'conurbadora' em áreas inadequadas e sensíveis do meio ambiente urbano.

A criação da rodovia em um contexto intra-urbano marcado pela dispersão e de caráter rarefeito contribui para a projeção de uma nova 'fronteira' metropolitana, tendo como alvo principal o grande estoque de terrenos privados vazios próximos aos novos acessos e como 'obstáculos' população a serem 'interferentes na obra' a serem 'removidas'.

12. BIBLIOGRAFIA

AB'SABER, Nacib Aziz. "Bases conceituais e papel do conhecimento na previsão de impactos". IN: Ab'Saber, MULLER-PLATENBERG (org.). **O estudo de impacto no Leste, Oeste e Sul: experiências no Brasil, na Rússia e na Alemanha**. São Paulo: EDUSP, 1994.

_____. **Trecho oeste do rodoanel: uma peritagem não governamental**. São Paulo: *mimeo*, *s.d.*

AJARA, César. "A abordagem geográfica: suas possibilidades no tratamento da questão ambiental". In: Olindina Vianna Mesquita & Solange Tietzmann Silva (org.) **Geografia e questão ambiental**, Rio de Janeiro: FIBGE, 1993. p. 9-11

BAENINGER, Rosana. **Redistribuição da população e meio ambiente: São Paulo e Centro-Oeste**. Campinas: UNICAMP, Núcleo de Estudos da População, 2000. 200p.

BASE. **Município de São Paulo: cobertura aérea de 24/06/2000**, Escala 1:25000

BERMANN, Marshall. **Tudo o que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade**. 18ª edição. São Paulo: Companhia das letras, 2001. 362 p.

CARLOS, Ana Fani A. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001a. 368 p.

_____. **A Cidade**. 6ª Ed. São Paulo: Contexto, 2001b. 102 p.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Coleção pensamento crítico vol. 48, 1ª reimpressão. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000. 592 p.

CESAD (São Paulo). **RMSP, Evolução da mancha urbana 1881-1985**. FAU/USP, 1997. escala 1:1000000.

CORBUSIER, Le. **A carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec-Edusp, 1993, 1 v.

CORREA, Roberto Lobato. "Meio ambiente e a metrópole". In: Olindina Vianna Mesquita e Solange Tietzmann Silva (org), **Geografia e questão ambiental**, Rio de Janeiro: IBGE, 1993a. p. 25-30

_____. "O espaço geográfico: algumas considerações". In: Milton Santos (org). **Novos rumos da geografia brasileira**, 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1993b.

CUNHA, J.M.P., **Migração intrametropolitana em São Paulo: características de um fenômeno multiface**. São Paulo: ABEP, 1990.

DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A. (DERSA). **Frentes prioritárias de trabalho: trecho oeste**. São Paulo, 2003, sem escala.

_____. **Trecho oeste: mapa das áreas interferentes e reassentamentos**. São Paulo, 1999, sem escala.

_____. “Empresários apostam no sucesso do rodoanel”. *Jornal do Rodoanel: Trecho Oeste*, N 1, 03/2002.

_____. “Quem circula no trânsito de São Paulo anda devagar e perde US\$ 7,5 bilhões por ano”. *Jornal ‘O Rodoanel e Você’, NÚMERO 3*, 07/1999.

_____. **Rodoanel Metropolitano de São Paulo**. Disponível em <http://www.dersa.com.br> acesso em: 27/06/1997.

DIMENSTEIN, Gilberto. “O futuro de uma cidade está escrito nas calçadas”. *Jornal Folha de São Paulo, Caderno Cotidiano*, 11/01/04.

EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA (EMBRAPA).

Projeto: o Brasil visto do espaço. Disponível em: <http://www.cdbrasil.cnpem.embrapa.br.sp> acessos em: 02/10/03 e 17/06/04

EMPRESA METROPOLITANA DE PLANEJAMENTO DA GRANDE SÃO PAULO S A (EMPLASA). **Complexo Metropolitano Expandido**, Sem escala. São Paulo: EMLASA, em <http://www.emplasa.sp.gov.br> acesso em 27/04/03

_____. **Consolidação dos planos diretores de drenagem e diretrizes metropolitanas de drenagem de águas pluviais**. São Paulo: EMLASA, 1981. 24 p. 2 mapas

FUNDAÇÃO ESCOLA DE SOCIOLOGIA DE SÃO PAULO (FESP). **Rodoanel metropolitano de São Paulo, trecho oeste: relatório de impacto ambiental – RIMA**. Volume único. São Paulo, 1997. 89 p.

_____. **Rodoanel metropolitano de São Paulo, trecho oeste: estudo de impacto ambiental – EIA**. 4º volume. São Paulo, 1997. 93 p.

FUNDAÇÃO IBGE. **Censo demográfico de 2000**. Rio de Janeiro, 2002.

_____. **Censos industriais, 1960, 1970, 1975, 1980**. Rio de Janeiro, 1982.

FUNDAÇÃO MATA ATLÂNTICA. **Atlas da Mata Atlântica**. Disponível digitalmente em <http://www.sosmatatlantica.org.br?secao=atlas> acesso em 25.06.2004

GUALDA, N.F.G. **Transporte e meio ambiente**. In: 7º FÓRUM DE DEBATES/OAB SEÇÃO SÃO PAULO –TEMA RODOANEL, São Paulo, mimeo, 1999.

GIDDENS, Anthony. **Sociologia: uma breve, porém crítica introdução**. Zahar editores: Rio de Janeiro, 1984. 136p.

GRUPO DE APROVAÇÃO DE PROJETOS HABITACIONAIS (GRAPROHAB/ESTADO). **Informações sobre protocolos**. São Paulo, 06/2003.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Ed. Loyola, 1992. 351p.

_____. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980. 293p.

HUMMEL, Cibele. **Entrevista concedida ao pesquisador**. São Paulo, GRAMPROHAB/Secretaria da Habitação do Estado de SP, 2003-07-04, 45 minutos.

JORNAL DA TARDE. “*Polícia espulsa Sem-teto de invasão no Rodoanel*”. 26/09/2003.

_____. “*Uma bica d’água no meio do Rodoanel*”. 16/07/2003

JORNAL ‘FOLHA DE SÃO PAULO’. “*Radiografia do globo inclui cinturão de SP*”. 29/01/2003

_____. “*Rodoanel agita os negócios*”. 27.03.2002

_____. “*Cidade cresce em ritmo maior nos anos 90*”. 04/12/2000

JORNAL ‘GAZETA MERCANTIL’. **Relatório Especial Rodoanel**. São Paulo: AAVV, 23/09/1997

JORNAL ‘O ESTADO DE SÃO PAULO’. “*Córrego degradado preocupa os moradores de Cotia*”, 25.01.2001

_____. “*Restam apenas 5% de Mata Atlântica em São Paulo*”. 27/05/2001

_____. “*Área de entorno do Rodoanel tem valorização de 35%*”. 27/05/2000

_____. “*Especialistas destacam a importância de transporte coletivo*”. 27/07/1999

_____. “*Riscos para o Rodoanel*”. 20/03/1998

JORNAL DA SERRA. Disponível em <http://www.jornaldaserra.com.br> acessos de 2000 a 2004.

JÚNIOR, Caio Prado. **A cidade de São Paulo**. 2ª ed. Coleção Tudo é História nº 78, São Paulo: Brasiliense, 1993. 95 p.

KOWARICK, Lúcio. **Escritos urbanos**. São Paulo: Ed. 34, 2000. 144 p.

_____. **A espoliação urbana**. Coleção Estudos Brasileiros, 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993. 208 p.

LAGO, Antonio, PÁDUA, José Augusto. **O que é ecologia**. Coleção Primeiros Passos. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. 112p.

LAUGENBUCH, J. R. **A estruturação da grande São Paulo, estudo de geografia urbana**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971. 527 p.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

MARTINS, Carlos B. **O que é sociologia**. Coleção Primeiros Passos, 3ª edição, São Paulo: Ed. Brasiliense, 1983. 99 p.

MEADOWS, Dennis L., MEADOWS, Donella H., RANDERS, J. & BEHRENS, William W. **Limites do crescimento; um relatório para o Projeto do Clube de Roma sobre o dilema da humanidade**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1972. 203 p.

MORAES, A. C. Robert & COSTA, W. Messias da. **Geografia crítica: a valorização do espaço**. Coleção geografia teoria e realidade, São Paulo: HUCITEC, 1984. 196 p.

MORSE, Richard. **Formação histórica de São Paulo**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.

NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)**. Campinas: Ed. UNICAMP, 1996.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2000**. Disponível eletronicamente em <http://www.pnud.org.br>. Diversos acessos.

REIS, Nelson Goulart. **Habitação popular no Brasil: 1880-1920**. São Paulo: FAU/LAP/USP, 1994. 48p.

RHEINGANTZ, Eduardo. "A megalópole da periferia". *In: Temas de direito urbanístico*, São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000. p. 161-167.

RIBEIRO, L. C. de Queiroz. "Acumulação urbana e cidade: reflexões sobre os impasses atuais da política urbana". *In: Ciências sociais hoje*, AAVV, São Paulo: Cortez Editora, 1986. p 53-78

ROSS, Jurandyr L. Sanches. **Qualidade da água subterrânea no espaço urbano da Grande São Paulo**. Dissertação (mestrado), São Paulo, 1981. 120 p.

SAIA, Luis. **Morada paulista**. 3ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1995. 311p.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Edusp, 2002. 288p.

_____. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 3ª edição. São Paulo: Editora Hucitec, 1997. 192p.

_____. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes Ltda, 1979a. 156p.

_____. "Do espaço sem nação ao espaço transnacionalizado". *In: Brasil 1990: caminhos alternativos ao desenvolvimento*, Ratter, Henrique (org.), São Paulo: ed. Brasiliense, 1979b. p.143-161.

SÃO PAULO (município). Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente (SVMA). **Rodoanel: considerações acerca do EIA/RIMA (Trecho Oeste)**.

Disponível eletronicamente em:

http://www.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/meio_ambiente/bacias/parecer_svma_im_pactos.rtf, acesso em 13/02/2004 às 15:00.

SÃO PAULO (Estado). Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). **Coleção São Paulo no limiar do século XXI: cenários de urbanização paulista**. Vol 6, março de 1992. 228 p.

_____. **Um mundo chamado São Paulo**. Imprensa Oficial do Estado. 1996. 62 p.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Transportes. **Rodoanel de São Paulo** (versão preliminar). São Paulo, nov/2000. 120 p.

_____. **Por um Transporte Sustentável**. Secretaria do Meio Ambiente, 1997.

SASSEN, S. **The mobility of labor and capital**. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.

SCARLATO, Francisco Capuano. **Metropolização de São Paulo e o terceiro mundo**. 2ª ed., São Paulo: Iglu, 1989. 123 p.

_____. “População e urbanização brasileira”. Jurandyr L.S. Ross (org.), **Geografia do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1996. p. 381-463

SIMMEL, Georg. “A metrópole e a vida mental”. VELHO, Guilherme O. (org.), **O fenômeno urbano**. 2ª ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. p.11-25

SOJA, E.W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1993.

SORRE, Max. **El hombre en la tierra**. Barcelona: Labor S.A., 1967. 322 p.

SOUZA, Maria Adélia. **A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1994. 260 p.

TASCHENER, Suzana Pasternak. “Favelas do município de São Paulo: resultados de pesquisa”. In: **A luta pelo espaço: textos de sociologia urbana**, 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1979. p. 125-147

WEBER, Max. **Sobre a teoria das ciências sociais**. 3ª edição. Lisboa: Ed. Presença, 1904. 196 p.

WILHEIM, Jorge. **São Paulo, metrópole 65: subsídios para o seu plano diretor**. São Paulo: Difusão europeia do livro, 1965.

VILLAÇA, Flávio. **O espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Ed. Studio Nobel, 1998. 373 p.

VIEIRA, Paulo Freire. “A Problemática Ambiental e as Ciências Sociais no Brasil (1980-1990)”. ANPOCS, **Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais**, no 33. São Paulo: Relume Dumará, 1992. p 3-32

XAVIER, Marcos. “Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira”. In: Milton Santos e Maria Laura Silveira (org) **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3ª ed., São Paulo: Record, 2001. p. 329-343.

YÁZIGI, Eduardo. **Urbanismo e cultura de beira de estrada**. São Paulo, *Mimeo*, 2002.

ANEXO: entrevistas com moradores reassentados. Osasco, Jun/03.

NOTAS DO DIÁRIO DE CAMPO

Na entrada o entorno se revela típico de periferia: favelas, moradias em áreas de risco, diversos 'botecos'. Ouve-se um som de RAP vindo de um carro. Porcos e cavalos caminham livremente. Há duas carcaças de carros abandonadas. Parte do muro está derrubada e a entrada do conjunto lembra-me o de uma favela: lixo espalhado, sem portão, a terra batida...Um afluente do Carapicuíba, transformado em córrego poluído pelos esgotos, lixo e entulho despejados, corre mansamente a céu aberto.

No interior do novíssimo Conjunto Habitacional surgem dezenas de casinhas uniformes, coloridas e enfileiradas. Trata-se do maior do maior aglomerado para destinado aos reassentados, constituído por 568 casinhas há menos de um ano liberado para a ocupação dos reassentados. Muitos deles, durante o período de 'transição' estavam em casas de parentes ou pagando aluguel subsidiado pelo Estado. Aguardavam o término das obras. A DERSA, não se decidiu pelo CDHU, pois os prazos foram considerados muito longos. A rodovia precisava passar, e rápido. O progresso não pode parar. A própria DERSA fez o projeto e o gerenciamento geral.

O conjunto é cercado por trilhas espontâneas feitas pelos recém-moradores. Há uma disputada partida de futebol em um descampado. O conjunto de casinhas de 40m², ainda bastante homogêneas, em forte contraste com o entorno, constituído por casas dos mais variados formatos, tamanhos. As casas do entrono demonstram algo típico na periferia: a autoconstrução e a dificuldade em se comprar os caros materiais de acabamento.

Rua de terra batida, animais soltos e o cheiro fétido do córrego indicando problemas ambientais.

Em uma casa várias ervas e verduras. Uma placa de vende-se pendurada em outra. Há uma viva atividade nas ruas, crianças correm, pessoas conversam nos muros. Dois indivíduos tentam consertar um carro quebrado. Uma corrente de solidariedade é formada em torno de uma menina doente, que segundo a angustiada avó, vomita há dias e não há quem possa levá-la ao longínquo hospital. Vejo um morador encostado no muro da casa em frente, na parte de dentro da propriedade. Identifico-me e peço seu depoimento. Ele aparenta 30 e poucos anos e chama-se Luís Oliveira dos Santos, morava no jardim das Margaridas.

Ele parece ficar feliz a possibilidade de poder ser ouvido.

GLOSSÁRIO DAS ENTREVISTAS

P - Pesquisador

De boca – compromisso verbal e particular de compra e venda dos imóveis que pode ter ou não um documento escrito embasando-o

Montar umas bancas – trabalhar de ambulante

Perril – vigilante noturno

Peão – trabalhador da construção civil

Bulir com – mexer com alguém, no sentido de provocação.

observação: as falas originais dos moradores foram integralmente preservadas.

P - Aonde o senhor morava antes?

Luís - Eu morava em Carapicuíba, num barraco. Eu sou de onde é a maioria daqui, lá de onde saiu todos aqueles barracos. Mas tem gente de outros lugares. Acabou que juntou todo mundo aqui. Veio todo mundo pra cá. Eu tinha um barraco lá também e também acabei vindo. Que foi com a indenização que a gente pegou estas casinhas aí.

P - O senhor escolheu a casa?

Luís - Escolhi sim.

P - E como foi a negociação com a empresa?

Luís - Foi tudo certo. A gente passou mais de um ano pra vir, ficou recebendo uns meses, ficou um tempo até sair as casas. E quando saiu as casas a gente veio.

P- Você veio direto para cá?

Luís - Não. Quando tava fazendo as casas eu tava lá pra Jandira. E eles foram pagando os aluguéis pra gente certinho.

P - E como era sua vida antes, na favela?

Luís- Tava um pouco difícil pra nós. Lá nós tava na favela. Nós não... tinha comunicação, tá igualmente aqui agora.

P-Como assim?

Luís - Lá nós não tinha um CEP. Aqui também não tem.

P-Não tem?!

Luís -Aqui não. Nós tamo precisando dele aqui. Nós aqui não tem endereço. Ta quase igual lá na favela aqui. E na rua também. A iluminação de rua pra nós aqui ta embaçada. Não tem iluminação de rua. Tem umas ruas por aqui que vem e apaga (energia elétrica). Em outras não vem. Tem casa que vem a conta de luz e outras não vem igual na minha lá. Desde que a gente veio pra ai, tem quase um ano, a gente não recebe.

P - É como se vocês não existissem?

Luís -Ainda é assim. E nós queria ver era isso. Receber um CEP, que aqui nós não temos comunicação ainda e a energia da rua.

P - Na favela vocês tinham alguma associação de moradores, algum tipo de organização?

Luís - Lá um tempo tinha uma associação só que eu não participei. Eu passei lá pouco tempo.

P - E aqui tem?

Luís -Ah, aqui não tem associação de morador, tem não.

Começa a formar-se um pequeno grupo de curiosos. A entrevista estava sendo dada na porta da casa do Sr. Luís. De repente um senhor, Sebastião Reinaldo de Sales, aposentado, vivaz e falando pausado, começa a falar.

Sebastião - Aqui é o seguinte: nós estamos, pelo menos numa quadra 8, por sinal minha casa é aqui, que é do Carlos Antonio, 46 é o número, faltam a luz nos postes, mas aqui vem o cobrador pra água, o da energia, passa o carro da limpeza pública, o carro da limpeza passa duas vez por semana e aqui quem conhecer recorre. Muitas vez não tem a quem recorre. Se eu tivesse, eu já tinha era pedido uma casa ao governo ou quem quer que seja pra ver se eu tinha onde morar. Aqui eu to na casa de um enteado e por sinal ele tá noivo e vai casar e eu vou ficar mais a mãe dele sem saber nem aonde.

P-A casa é pequena?

Sebastião - A casinha é pequena e não cabe todo mundo. E eu sai de Exum, junto com a mãe dele pra aqui, mas aqui agora ele se encontra noivo e eu não sei quando ele casar que qui é de mim.

Então o que eu queria *muito* (**ênfase**) era conseguir...(pausa) já quiseram me chamar pra eu ir aqui pra dentro com eles...mas eu não sou homem desse tipo de coisa, de mora debaixo de moita, procura fazer mal aos fazendeiros e dá trabalho ao governo.

Luís acompanha atentamente do muro. A entrevista, a partir daí, vai se tornando aberta.

P - Sr. Luís, o que melhorou e o que piorou?

Luís - Aqui pra nós melhorou bastante sobre a moradia. Agora uma coisa: nós pegamos as casas também aqui sem acabamento por dentro.

P – Todas estão assim?

Luís-Todas elas.

P-Você tem idéia de quantas?

Luís - Aqui tem mais de 500 casas. E a gente pegou todas elas sem acabamento.

P – tem outros problemas?

Neste momento já havia um pequeno grupo a nossa volta. Esta pergunta faz com que as pessoas, cerca de 5, (sem contar as crianças e observadores distantes) comecem a falar simultaneamente. Neste momento vários tentam falar. Há crianças brincando, algo que tumultua um pouco mais a entrevista, que neste momento passa a ser uma troca de idéias e tem momentos de embrião de assembléia popular, com confronto de opiniões e percepções. Um jovem do grupo, Nilton apenas observando até então, decide falar.

Sua mulher, Regiane, está grávida, ao seu lado.

P – Como é seu nome?

Meu nome é Nilton. Eu sou morador aqui.

P-Aonde você Morava antes?

Nilton - Ali no Km 19,5 da Raposo.

P – onde?

Ali na favelinha perto da Raposo, no Parque Ipê.

P – E como era sua vida lá?

Nilton -Minha vida era melhor do que aqui. Porque aqui eles enterraram a gente mais pra dentro, aqui a gente não tem a quem pedir um recurso, entendeu? Lá a gente já tinha como se locomover melhor entendeu? Aqui pra onde a gente vai sair é totalmente contra-mão, porque a gente era acostumado ali na área do Butantã, agora a gente veio mais pra dentro de Osasco e aqui a gente não se adaptamos, nê.

P – Você morava lá e trabalhava ali naquele pedaço?

Nilton - Isto. Eu trabalhava ali mesmo. Mas não era trabalho registrado. Era bico. Mas era mais fácil conseguir o bico.

P-E quais eram os bicos que você fazia?

Nilton - Ali eu já fiz bastante coisa. Trabalhei na área de pintura, já trabalhei ali na borracharia e ultimamente eu tava trabalhando de balconista. Agora aqui...até agora não arrumei *nada!* (**ênfase**)

P- É mais complicado arrumar por aqui?

Nilton - É mais complicado e justamente para mim que sou pai de família, tenho seis (**ênfase**) filhos, né meu? tou precisando de arruma um serviço.

P – Você pensa em sair daqui?

Nilton - Eu penso. Se eu tiver condições de juntar um dinheiro ou alguma coisa assim pra mim ir embora daqui eu vou sim, com certeza.

P – Há quanto tempo você está aqui?

Nilton - Aqui eu já tou quase um ano.

P – E já está pensando em sair?

Nilton - Lógico.

P-E você pode vender a casa?

Nilton - Nós não podemos. Eles deram pra nós falando, prometendo a escritura, você me entendeu? E até hoje não saiu nada. E aqui a gente ta precisando de um, sei lá, de um socorro. Se sair a escritura, acho que muita gente sai daqui.

P – Eu estou vendo uma placa de vende-se na casa aqui em frente. Como vai ser a venda?

Nilton - De boca, nós não temos a escritura.

Luís – já está dando este problema aí. Vários casos. Aqui já foi vendido. (refere-se à casa onde está hospedado) As vezes é porque não tem jeito da gente sobreviver aqui e com este problema de não ter um CEP, não tem nada...já é difícil pra gente, já veio de um lugar difícil, fica mais difícil ainda. A rua não tá iluminada. Muita gente já chega assim de próximo e já que sai, né? . Quer sair porque...quer ter um...Nós já veio pra ter uma melhora, e de repente...prometeram bastante coisa aqui, que ia ter uma coisa e outra e de repente esqueceram da gente e você vê como ta esse mato ai, o matão ta ai, tudo mudando e vai ficar ficando pior pra gente. Esta energia eu não sei qual o problema que tem nas ruas. Às vezes a gente passa a noite, chega do serviço tarde ta tudo escuro. Anoi-teceu fica um breu.

Regiane – As casas também não tem acabamento. Ta no papel e tudo, eles prometeram acabamento.

P – E um ano depois não cumpriram?

Nilton - Nada. Eles disseram que quando as casas fossem entregues, seria com acabamento, com tinta, com azulejo no chão e tudo. E quando entregaram foi assim.

P - Eles só pintaram?

Regiane - Só pintaram por fora.

Nilton – E cheia de problemas. Entupimento pra tudo quanto é canto. É entupimento de esgoto, a água que desce da caixa pro chuveiro ta tudo entupido. A maioria das casas é *tudo* (**ênfase**) com problema.

P – Então fica até difícil vender?

Nilton - Vai ser difícil vender. E sem a escritura pior ainda. E eles tinha prometido com este acabamento e tudo, entendeu? Este pessoal ta querendo sair daqui, porque aqui é do jeito que eu falei, ta difícil pra tudo. Até pra comunicação ta difícil, não tem um CEP, não tem nada, não pode receber uma carta. Você entendeu?

Luís – É por isso que muita gente vendeu casa por ai. E tem pra vender ainda.

P – mas vendeu foi de boca?

Luís - De boca, mas vai no cartório e registra. É o que ta acontecendo com a gente aqui

E vai fica de um jeito que quase eles que vieram de lá vai obrigado a dar um espaço pra outros vim que às vezes tem mais condições, taí com emprego fixo né?

Regiane – Todo mundo que já ganhou a casa geralmente não vai ser mais...quando for daqui até o final do ano, os próprios que são os donos das casas, quando for passar o valor, sei lá, para fazer avaliação, não vai ser o mesmo.

P – Você acha que haverá muitas mudanças?

Regiane - já vai ter mudado todo mundo.

P - Porque?

Regiane - Porque aqui é difícil. É difícil o emprego, porque a água aqui...a taxa mínima deles é de 16 reais, e tem desempregado que não vai pagar isto aí, nem conta de água, nem de luz. Minha sogra paga cento e lá vai fumaça.

P - E na favela antes?

Regiane - Na favela você não pagava nada.

P - Aqui tem de pagar todos as taxas, impostos...

Regiane - todo mês água e luz, você não tem como...

P - E o trabalho?

Regiane - Antes a gente arrumava serviço em qualquer lugar, um bico, casa de família. Aqui não tem condições. Quem trabalha lá pro Centro tem que tomar três ou quatro conduções.

P - É por estas coisas que vocês estavam na favela antes?

Regiane - Era porque a gente precisava. Não tinha pra aonde a gente pudesse ir. Vai pra favela né? Não tinha moradia, teto, ai ia pra favela. E o rodoanel passou, tirou nós de lá pra por aqui.

P - Houve resistência da parte de vocês, houve briga?

Regiane - Resistência não teve não. Todo mundo quer...Veio uma parte, foi indenizado uma parte e a outra parte ganhou casinha.

P - Você se arrepende de ter aceitado a casinha e não a indenização?

Regiane - Se eu tivesse aceitado a indenização, nestas horas eu poderia estar de novo nas ruas, ai eu caia na favela de novo, né? Não estaria na casa...mas acho que me arrependo de ter pegado esta casinha, porque esta casinha dá dor de cabeça.

P – Você voltaria para a favela?

Regiane - Ganhava um dinheirinho e ficar em outra favela.

P - Aonde?

Regiane - No Butantã. Lá pros lados da cidade.

P - Você se sente excluída aqui?

Regiane - Acho que eles excluíram a gente. Porque qualquer coisinha que a gente precisasse, um leite, uma coisa, a gente ia à prefeitura de São Paulo e a gente conseguia. A gente vai aqui em Osasco e não consegue nada. Remédio vai procurar e não tem...

Sra. Raimunda da Silva, aposentada e esposa do Sr. Sebastião da Silva.

P - Foi bom vir para cá?

Raimunda - Por um lado foi. A moradia lá era muito desagradável, sem pintura. Não tinha higiene, não existia nada.

P - De onde a senhora veio?

Raimunda - Eu vim do norte, de Pernambuco, e tou morando aqui com meu filho. Sou viúva, meu marido faleceu. Este é meu segundo esposo. Então eu vim morar com meu filho, ele é solteiro. Então eu achei uma melhora muito grande sobre a moradia, porque ele já arrumou a casa, colocou azulejo e umas coisas, mas recebe assim...sem...acabamento nenhum né?

P – O que a senhora acha de morar aqui?

Raimunda - O que eu acho aqui? Caro, viu. Outra coisa que a gente ta muito sufocada aqui é com esta falta de energia, a gente só tem dentro da casa. As ruas ficam escuras, a água a gente ta pagando uma taxa, que pra um lugarzinho, um

bairrozinho que nem esse, eu acho que tá caro é 20, 20 e tantos. Tem pessoas que paga até 40 reais aqui.

P-Seu marido trabalha?

Raimunda - Meu marido ta desempregado.

P - E seu filho trabalha?

Raimunda - Trabalha em uma chácara na Serra da Cantareira.

P - Ele sai daqui e vai até a Cantareira?

Raimunda – *É!* (ênfase) Pra pode trabalha!

P - E ficou muito longe?

Raimunda - Ficou muito longe! Ficou muito difícil. Ele pega um ônibus aqui, pega 2 trem pra pode chega. Ele vai na segunda-feira cedo pra melhora mais as condições do ganho dele. Ele monta umas bancas ai no shopping, em Mauá, por isto ficou mais difícil ainda, de lá ele então já vai para a Serra da Cantareira, e se torna difícil. E outra coisa o que eu acho aqui também precário é o modo da segurança. Não tem segurança.

P - Antes seu filho tomava quantos ônibus?

Raimunda – Antes ele só tomava dois ônibus. Mas agora, devido a ele ter arrumado este serviço, ele tem que tomar trem e tudo pra poder chegar até o serviço. Então ele sai na segunda-feira às 4 horas da manha de casa, e volta na sexta-feira à noite. A gente fica aqui preocupada dele chegar depois da meia-noite, porque trabalha lá até as 6 horas da noite, sabe? Então se torna um pouco difícil. Agora sobre o ponto da melhora sobre a casa foi porque...Olha só os barraco que meus filho morava? Eu agradeço a Deus muito por eles ter tido esta oportunidade, não só este filho solteiro que eu tenho, como o pai desta netinha que está doente, mora aqui também e outro filho meu recebeu a indenização e comprou uma casa lá no Jardim Veloso, então eu acho que o governo fez muito por este lado, a DERSA fez muito. Agora só não entregou foi no modo que era pra ser entregue. Ai houve falha, nê?

Luís observa a conversa e resolve desabafar

Luís – tinha conta de água pra pagar quando eu peguei a casa. Não tava morando nem 15 dias, 150 e poucos reais, abusaram, morava gente dentro da casa, trabalhando na casa, e ai menino, nem 15 dias eu tinha morado, eu sozinho usando água, nem chuveiro eu liguei, 150 e tanto. Eu fui lá na DERSA, no plantão, depois eu fui lá na SABESP, deixaram eu parcelar 125 real, depois eu nem pude pegar parcelada porque veio uma em cima da outra, eu precisei alugar a casa, minha água ta cortada lá, porque a conta veio alta demais. Minha água foi cortada porque eu não tive condições nem de pagar a outra. Eu tive que arrumar pra um rapaz pra morar lá, pra vê, e o rapaz não ta tendo condições também.

Nilton – a minha água também veio 152 reais num mês. E ela (refere-se a sua mulher) já tinha feito aquele tal de... Acho que é renda mínima, que não pode pagar mais do que o tanto que ela ganha, entendeu? E o que ela ganha não chega nem a

um mínimo, porque ela mexe com papelão, essas coisas assim, ela cata o papelão, ferro, cobre, metal, essas coisas, né? E ela não tem condições. Ela abriu esta renda mínima ta vindo 9,18 pra ela, ce entendeu? É metade da água e metade do esgoto. E esta última que veio foi de 152 reais e todo mundo tem certeza que é tudo economizado.

Regiane – Quando eles entregaram a casa aqui os peão colocaram até roupa suja, roupa íntima dentro da caixa d água.

Nilton – Dentro da caixa d água e entupiu os encanamentos.

Regiane - A minha menina pegou bactéria na água e teve que parar na USP, ela ficou 15 dias internada na USP com bactéria da água.

P – Eu ouvi vocês comentando que teve casos de dengue aqui já? Antes no parque Ipê havia?

Regiane - Em plena favela e nunca teve. E aqui que eles dizem que é casa, que é organizado, que é civilizado teve dengue. Porque eles falam: “vamos tirar vocês da favela porque lá não é lugar pra gente morar. Favela não é um lugar próprio pra uma família morar, que tem criança, filhos. Vamos mandar vocês pra um lugar organizado, limpo e tal”.

Mas depois de entrar aqui, você não vê limpeza. A limpeza que tem é a limpeza urbana das ruas, que é o lixeiro que passa duas vezes por semana, mas você vê, não tem iluminação, as crianças não tem um playground, eles prometeram também.

P – Não tem uma área de lazer?

Regiane - Não tem...

P - E a segurança? Onde é mais seguro, aqui ou na favela?

Regiane - Na favela acho que era melhor porque todo mundo conhecia todo mundo. Aqui tem VÁRIAS (ênfase) favelas, entendeu? Não tem só uma. Então tem pessoas que você não conhece. Na favela não, todo mundo conhece todo mundo. Se chega alguém estranho já sabe. Aqui todo mundo é estranho. Você não sabe se seu vizinho é pai de família ou é bandido. Você não sabe.

P– Isto dificulta a organização de vocês?

Regiane - Dificulta bastante. Tem que começar do zero.

Nilton – tanto é que nem comunidade não tem.

P – E na favela tinha?

Nilton - Na favela tinha uma comunidade. Nós mesmos montamos. Quando a DERSA chegou lá pra cadastrar não tinha comunidade, mas a gente montamos.

P – Vocês montaram em função das desapropriações?

Nilton - Isso. E foi rápido pra organizar. E aqui não tem organização nenhuma, nenhuma mesmo.

P- E o tamanho das casas aqui?

Regiane – tem só 40 metros e é pouco. Eu tenho 6 filhos, e você não cria 6 filhos numa casa de 2 cômodos.

P- Na favela quantos metros tinha a casa de vocês?

Regiane - A minha casa era um barraco grande, dava 3, pegava esta parte todinha (faz um amplo movimento).

P- E os gastos eram menores?

Regiane – Eram menores, a gente não pagava IPTU, água, luz...então 10 reais que você ganhasse, na favela, era vantagem, porque você podia comprar um arroz a mais...Aqui se você ganha 100 reais por mês e tem 6 filhos não consegue se manter, não consegue.

Luís – Minha casa eu comecei com o acabamento, a metade. Ai não deu mais pra mim segui.

P - Muita gente já vendeu a casa?

Luís - Já. Tem muita casa vendida por ai, muitas mesmo.

P – Porque?

Luís – é este problema da energia de rua, este problema ai deste CEP que eles nunca arruma pra gente, as escritura que era pra sai também não sai...e problema sobre emprego também e tudo cada vez desorganizando, ta desorganizado...esqueceram tá esquecido por um lado. Ninguém veio aqui mais, não falaram mais nada pra gente. Podia ter ficado um plantão ai pra vê, ter alguém olhando, acompanhando os problemas que ta passando. Ficou assim...cada qual tem que fazer pra si. Tinha uma planta ai pra fazer o muro, mas ta todo mundo fazendo diferente. Outros que vão comprar também não sabem como é a planta, como que é, não entende direitinho, já vai modificando tudo e tudo vai mudando. Com o tempo vai cada vez ficando tudo...vai mudar né?

P – E esta casa que você esta?

Luís - Eu estou passando uns dias aqui, porque na casa que eu estava não teve como fica.

Eu fiz uns biquinhos pra ganha um dinheirinho e vê se segurava a casa. Ai veio a conta de 150 e tantos. Ai eu fui lá eles tiraram um pouco mais, parcelaram pra mim, mas as coisas arruinou mesmo. Foi arruinando pra mim. Ficou de um jeito que o jeito foi arrumar um rapaz pra morar, tirar um dinheiro pra vê se adiantava pra mim na água. E eu já pensei rapaz...pensei em até vender, pensei em até vende a casa. Porque não tem como.

Falaram que ia ter um posto médico aqui, que ia ter uma coisa e outra...e parou tudo.

Antes falaram que ia ter uma quadra de esporte, uma coisa pra incentiva, uma associação, e nada, nada, nada... Não tem uma creche...Nem nossa moradia ficou terminada. E até hoje esqueceram de nós, não vem ninguém aqui mais. É uma coisa...Nós tinha também uma moradia lá dentro, nós sobrevivia também lá dentro... era um barraco, tá certo que era barraco, mas a gente sobrevivia lá dentro

também. Que nos veio mora aqui e do jeito que ficamos aqui foi a mesma coisa que fica num barraco, porque aqui a gente não tem um endereço. A luz a mesma coisa. Só tinha dentro de casa.

Raimunda – mesmo para os alunos que estudam ficou mais difícil, porque os colégios ficam mais longe. Quem estuda a noite, que nem uma mocinha minha que tem uma neta ai, ta parada de estudar porque tem *medo* (**ênfase**) de ir a noite, tudo apagado, o maior perigo, então aqui falta uma escola, porque esta que tem aqui já não dá pra todos, falta assistência médica, porque aqui tinha que ter um posto de saúde aqui *dentro* (**ênfase**). Acredito que dava pra consegui. A gente ta assim, de mãos atadas, que se adocece uma pessoa, se não tem um carro próprio, fica muito ruim, porque a gente sabe como anoitece e não sabe como amanhece, não sabe porque aparece doença de madrugada, a gente não tem pronto-socorro aqui. Então são estas coisas que tão faltando. Foi bom, não tou dizendo que foi mau as casas, foi bom. A gente deve agradecer muito a deus, só que falta muita coisa.

P – E a distancia?

Raimunda - Aqui ficou difícil demais pra nós.

P – Luís é sua profissão?

Luís – Eu trabalho de pedreiro. Sou pintor de autos também. Mas meu problema...agora que eu vim pra ai eu nem tou podendo trabalha de pedreiro, porque tou com problema de hérnia e nem tou podendo pegar peso.

P – Você está com quantos anos?

Luís - Estou com 43. E estas contas eu não pude pagar por problemas de saúde, ai não tenho forças de nada.

De repente o Luís (dos Santos) me convida para entrar e conhecer a casa onde está hospedado. Há um rapaz jovem, de 20 e poucos anos, hospedado lá também. Identifico-me.

P – Como você se chama?

Meu nome é Luís também. Luís Santana.

P - Você é morador aqui?

Luís Santana - Sou. Eu arrumei uma mulher aqui e vim morar aqui, entendeu? Mas antes tinha socorro aqui, quando eu trabalhava de perril. Mas o pessoal devido ao desemprego não pode paga o perril.

P – No conjunto não tem um segurança?

Luís Santana - Pelo conjunto não tem nada não. Só miséria.

P – E você está trabalhando agora?

Luís Santana - Estou fazendo um bico de vigilante. Comecei *ontem!* (**ênfase**) e acabei de chegar.

Senhora Inalda, aposentada, é a vizinha de ambos os Luís. Morava na 'área livre' do jardim do Porto. Fica apoiada no muro de separação das casas, observando com olhinhos atentos e curiosos. Identifico-me e peço seu depoimento.

P - A senhora morava na região do Rodoanel?

Inalda - Morava lá no 21. Pegado do Jardim das Margaridas. Aquilo lá foi uma tristeza. A gente passamos foi dois anos de sofrimento.

P – E como é aqui agora?

Inalda - Meu filho mandou carta com foto, com tudo e não chegou aqui.

P - Como é nome desta rua aqui?

Inalda - Agora chama quadra oito. O número aqui é 31. Aqui foi uma benção que Deus me deu. Eu agradeço muito a deus, porque o lugar que eu morei era triste. Mas foi como a moça falou aqui ainda tá faltando muita coisa. Eles prometeram tudinho: disseram que ia ter um posto policial e depois que ia fazer uma creche, e...e tudo eles prometeram, só que tudo isto aqui está faltando.

P - A senhora é aposentada?

Inalda - Sou.

P – E o que a senhora como idosa sente falta aqui?

Inalda - Sinto falta de um posto de saúde mais próximo, né? Não tem um carro, quem tem seus carros não vai ficando carregando ninguém, né? Eu sou uma que eu sempre vou no médico direto eu saio daqui pra Carapicuíba pra passa na médica do Sanatorinho. Lá é muito longe. Eu vou com a minha filha. Onde eu estava era mais próximo. Neste aspecto era melhor.

Aqui tem que pegar este ônibus, descer lá no 18, pegar outro...ah...é distante demais. Agora mesmo tenho consulta marcada pro dia 4 do mês que vem e tem que sair daqui nem sei que horas, porque a gente ainda chega lá e tem que vê as horas que eles chama, né? E se tivesse aqui um posto policial...eu vou falar porque precisa mesmo...e um posto de saúde! Era o melhora pra nos! Dar mais vida pra gente. Também a luz neste postes. A gente aqui quando anoitece...Eu sempre vou na igreja e quando a gente vê tá tudo escuro por aqui. E aqui não é o que a gente pensou e nem o que falaram, que aqui nós ia ter paz, aqui ia ser uma comunidade, não ia haver esta violência...mas...

P – No Jardim das Margaridas, havia comunidade?

Inalda - Todos que moravam ali, nenhum bulia com o outro, ali dormia varal de roupa e tudo sabe? Agora acontecia que estas pessoas que vinha entra ali, que tem esta qualidade de gente, né? Mas mesmo morando ali dentro ele não tinha...ninguém fazia mal um ao outro não. Agora estes que vem de fora, estes bandidos...Nós conhecia. Mas aqui é mais difícil, né? Depois que eu to aqui dentro...tá vendo esta marca ai?(aponta para a parede da entrada, acima da porta). Foi um tiro...Tava com dois meses que eu tinha chegado aqui. Meu marido passou

até cal. Teve um tiroteio aqui de frente a minha casa. Pessoa que veio de fora...Eu sei que bateu uma bala ai...foi tanto tiro...Eu tenho problema de nervo, já tenho pressão alta e ai eu passei mal, no outro dia precisaram me levar pra um posto ai, toma remédio ai, e eu me assustei...umas três horas da manha foi um tiroteio ai. E eu: "Jesus"!...Não foi o que eles prometeram. Aqui ninguém vai ter paz desse jeito, vai ter? E de lá pra cá já houve uns tiroteios por ai de novo. Outro dia deste teve outro de novo.

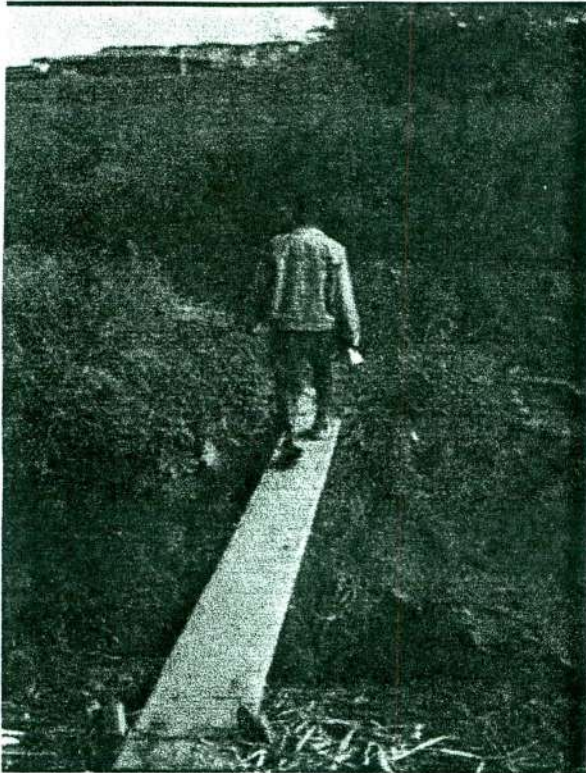
P – O que melhorou?

Inalda - O que melhorou foi a morada. Umas casas boazinhas, tá certo que a gente pegou sem acabamento. Não vai comparar com o lugar que nós estava né? Lá é pior do que aqui, lá era tudo barraco, era só de tábua. Nós só se assustava com os tiro que vinha. Tinha tiro demais.

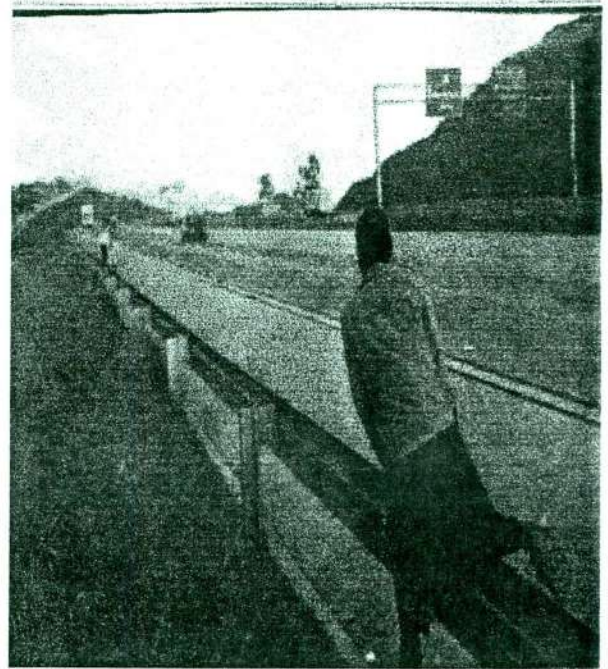
E eu fiquei doente, problema de nervo. Eu ia pro médico e ele passava dias pra mim dormi e eu dizia: 'vou embora pro norte', porque eu sou de lá né? Mas nos tinha os barraco e eles não quiseram...Assim, eles prometeram o dinheiro pra aqueles que tinham umas casa melhor,

ANEXO B

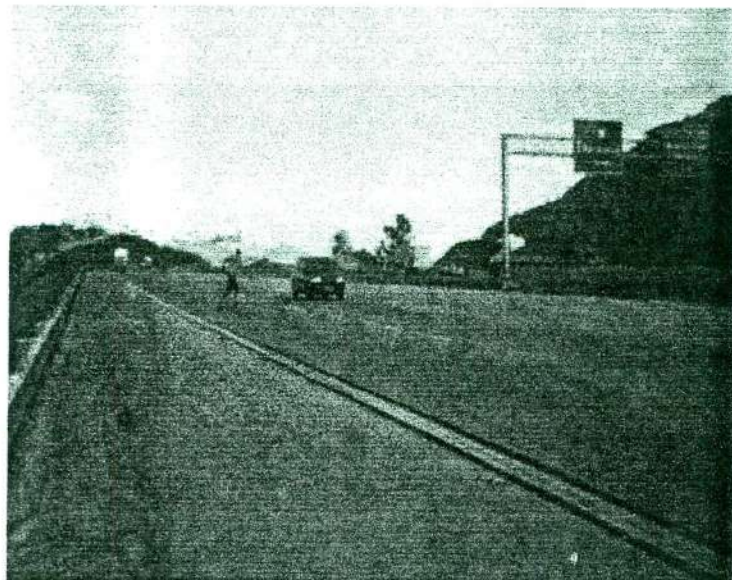
1



2



3



Fotos 1,2 e 3. Trajeto diário de morador de favela 'não removida'. Apesar de difícil e arriscado, acessar o 'outro lado' é vital: lá se localizam os serviços básicos do pequeno comércio e os serviços públicos essenciais, como pontos de ônibus, escolas e postos de saúde. Para isto a única forma é atravessar perigosamente as movimentadas pistas do Trecho Oeste já que a passarela mais próxima está cerca de 2 km de distância. (trabalhos de campo realizados em meados de 2003).

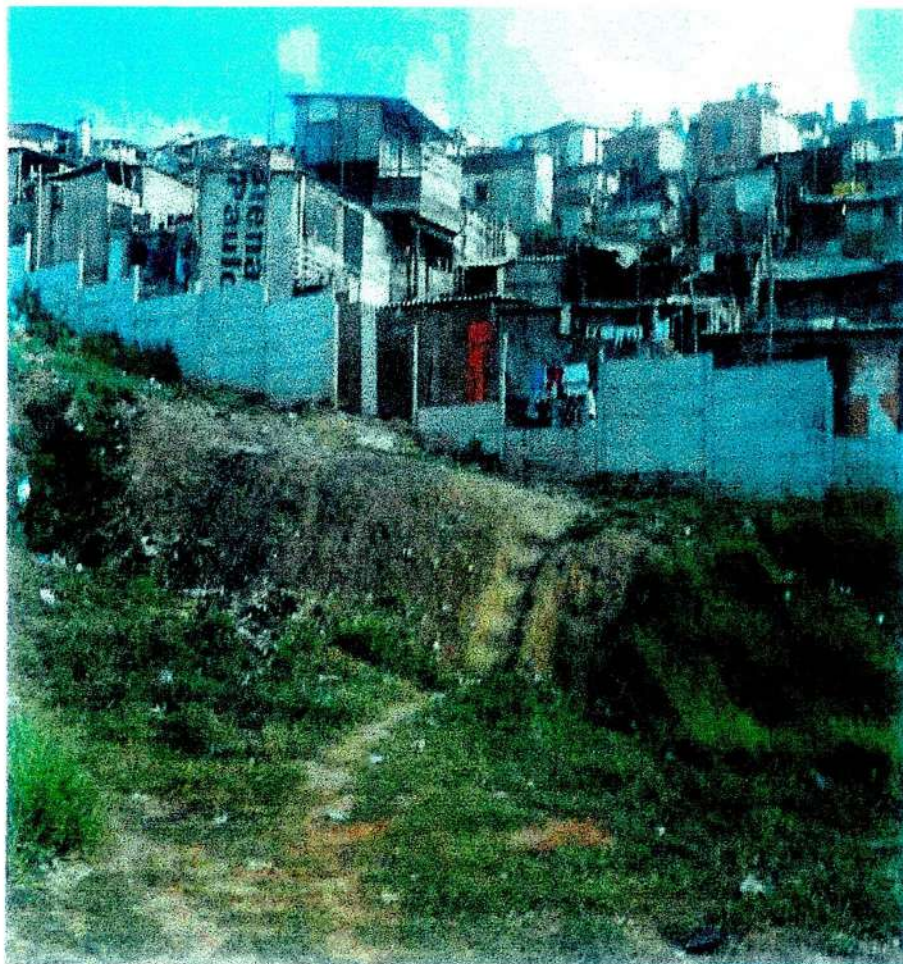
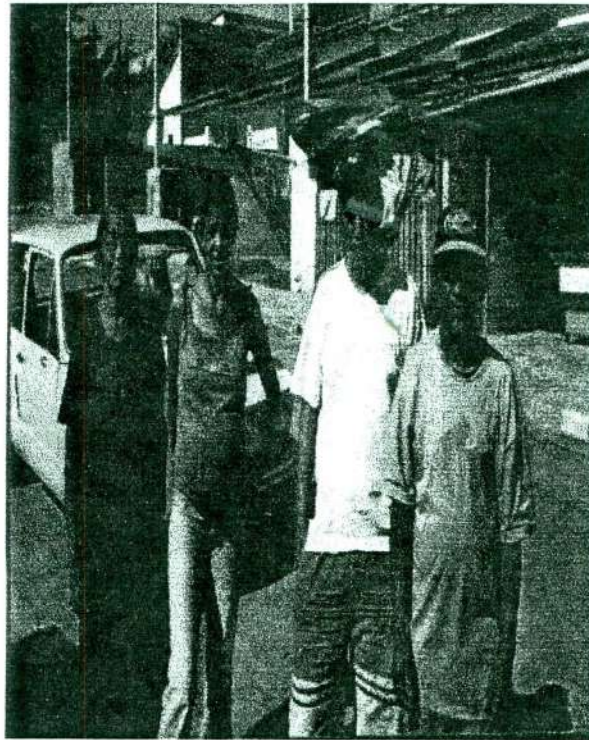
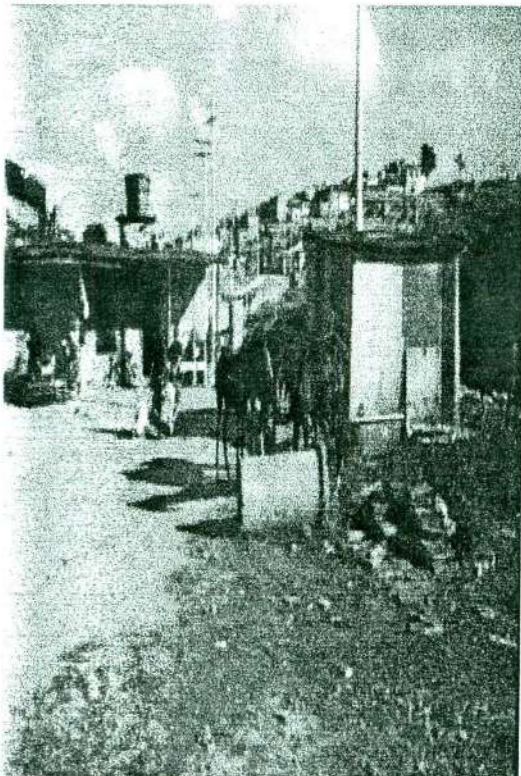


Foto 4: aglomeração precária em área de 'Influência Indireta' do empreendimento é 'isolada' por muro de contenção da DERSA. Note-se o muro derrubado pelos moradores e a escada sobre o talude dando acesso à pista e ao mundo 'do outro lado'.



6



7

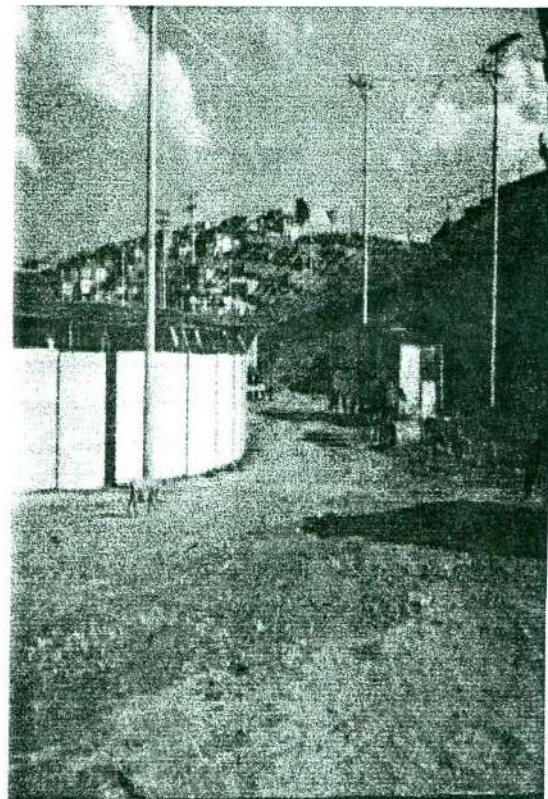


Foto 5: Moradores do Conjunto Habitacional Rodoanel entrevistados pelo pesquisador. Da esquerda para direita: Sebastiana, Regiane, Nilton e Luis (entrevistas em anexo).

Fotos 6 e 7: Entrada do Conjunto Habitacional Rodoanel indica precariedades. À direita da foto 13 o poluic Córrego Carapicuíba passa ao longo do empreendimento e é utilizado pelos animais soltos.

8



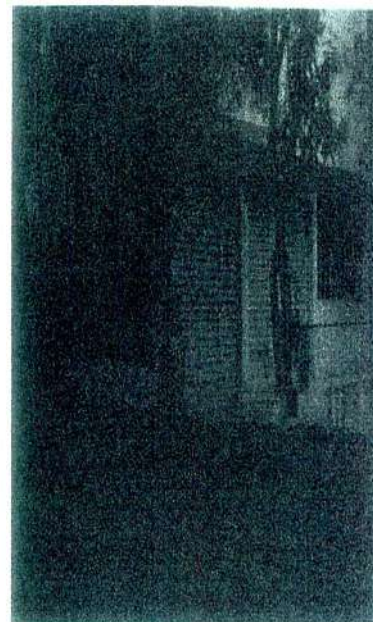
9



10



11



Fotos 8 e 9: Parque Privado 'Recreio de Cotia'. Localizado nas cabeceiras do Carapicuíba, após a construção do Trecho Oeste perde o acesso direto à rodovia Raposo Tavares (2002-2003).

Fotos 10 e 11: Racho da Pamonha e Restaurante do Parque Recreio de Cotia são fechados e postos à venda ou locação. (2002-2003).

12



13

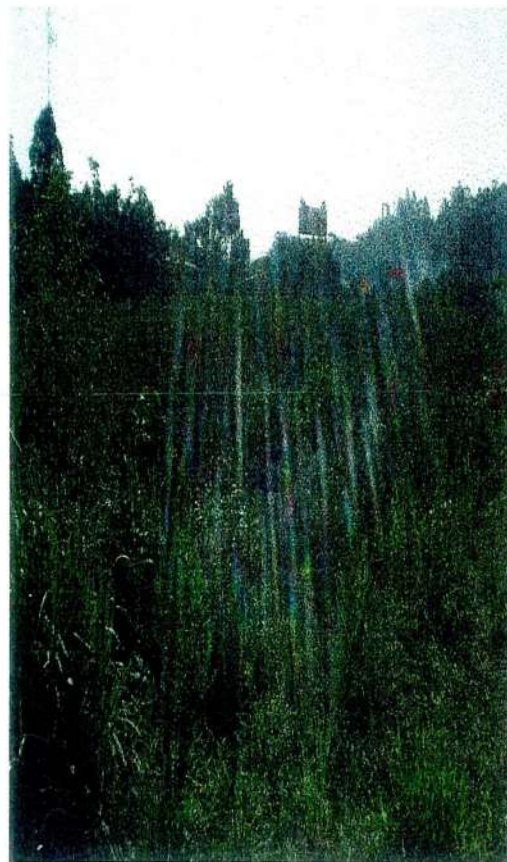


Foto 12: Em 2002 a Lagoa do Parque Recreio de Cotia, antes local de lazer, praticamente desaparece após o assoreamento provocado pelos deslocamentos de terra originada das obras de terraplanagem do Trecho Oeste.

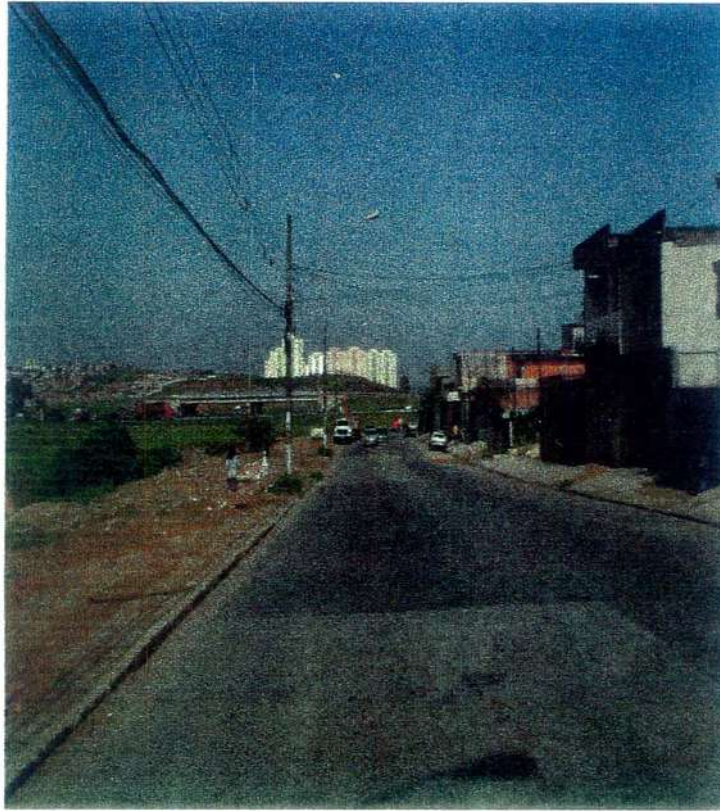
Foto 13: Em 2004 a situação da lagoa se agrava. No entanto, segundo o site <http://www.guiagranjaviana.com.br> “O Parque Ecológico Recreio de Cotia finalmente poderá ter seu cartão postal recuperado. Assoreado em função das obras do Rodoanel, o lago será novamente preenchido por água, ao invés da terra e do mato que tomam conta de sua totalidade. O desassoreamento será feito escavando três metros de profundidade de toda sua área e limpando a drenagem. Assim a água fluirá até enchê-lo”. Até julho de 2004 nada havia sido feito.



Foto 14: 'Seu' Lima é funcionário do Parque há décadas e testemunhou o desaparecimento da Lagoa e do público. O parque foi desativado e seus companheiros perderam o emprego. Ao seu lado, o Ribeirão Carapicuíba, limpo na área do Parque.



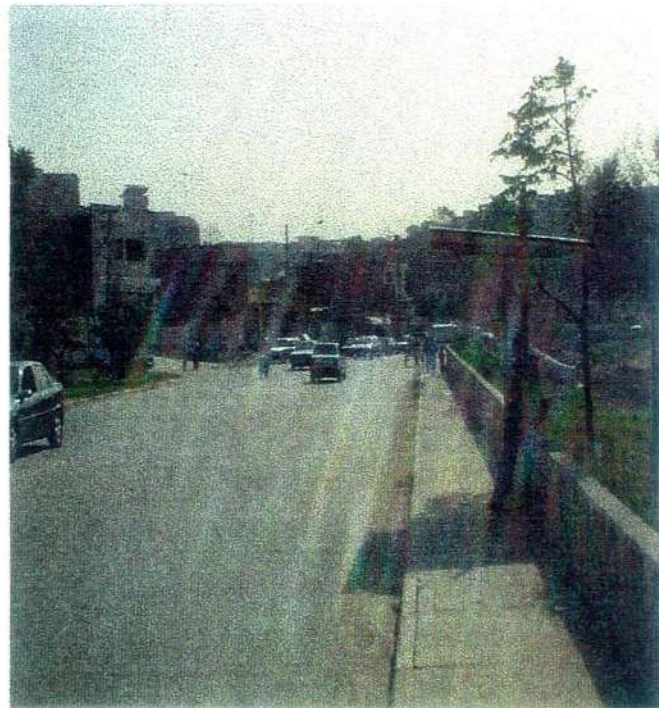
Foto 15: Condomínio de apartamentos para a classe média em Osasco



17



18



Localizada ao longo da várzea do Ribeirão Carapicuíba (**fundo da foto 17**), a marginal possui trechos sem calçamento (**foto 16**) e um intenso fluxo de automóveis (**fundo da foto 18**).

ANEXO C: ANÚNCIOS

Obs. Os anúncios a seguir foram coletados nos jornais 'O Estado de São Paulo', 'Folha de São Paulo' e 'Jornal da Tarde' no período de 23 de março de 2003 a 25 de janeiro de 2004.

OSASCO/RODOANEL GALPÃO - ALUGO

3.000m² a.c., 9.000m² terreno, 2.000m² vão livre, 500m² área apoio, 7m pé dir. (refeit./ vest./ amb./sanit.), 350 KVA, cab. primária, à 500 mts da Rodovia. Estudo carência. R\$ 15mil. Ligue, temos outras opções. F:4612-8000 Cr.16662]. www.g3i.com.br

OSASCO

Galpão paralelo Rodoanel c/
700m² cond. fech. fácil acesso
SRLGV008.312-C.F. 4612-9355

OSASCO/RODOANEL ALUGO-R\$15MIL

Galpão 3.000 a.c.-9.000m² terreno, 2.000m² vão livre, 500m² a. apoio, 7m pé dir. (refeit. vest. amb. sanit.), 350 kva, cab. primária. À 500 mts da Rodovia. Est. carência. Temos opções. F:4612-

ANHANGUERA

Px. Osasco e Rodoanel, em desnível, 26.000 m² km 18, sentido interior-capital, R\$ 950mil. 3826-3288

OSASCO - 7.200m² AT PRÓX. RODOANEL

4.100m² AC, Km 18 Anhanguera, pé direito, ideal para lojistas, temos outras opções. ref. 151.989 Fone: 5522-9522 cred 10071

CARAPICUÍBA ALUGO

Áreas c/ ou s/ galpão, a 200m Rodoanel. 9644-7347/4187-2404

**JARDIM DO LAGO
KM.RAP.TAVARES**

48.000m², em frente ao Carrefour. Próximo Rodoanel/Politécnica. Z-6 F:3894-1000 (MA-1343)

**RAPOSO TAVARES
COND. INDUSTRIAL**

Km29, à 10 min. Rodoanel. Lotes à partir de 1250m². 36x p/ pagar, infra-estrut. pronta. F. 4612-2599 www.sanjose.com.br Cr 10918-J

**RAP. TAV. - RODOANEL
GALPÃO - R\$ 7,00M2**

Alugo, 2.000m² constr., 5.000m² terr., 6mts. pé dir., trif., pátio de mon., infra estr. total, excepcional local. I.S.S. reduzido.F:4612-8000 Cred 16662]. www.g3i.com.br

**RAPOSO TAVARES
LOTEAM. FECH. KM29**

Único! A 10 kms do Rodoanel. Infra estrutura completa. À partir de 1250m² prontos p/ construir. 36 meses p/ pagar. Galpões prontos p/ locação/venda. Vide fotos + detalhes www.sanjose.com.br F. 4612-2599 Cred 10.918-J Proinvest - Via Rap. Tav. km22

RAP TAVARES KM 18,5

Alugo galpão indl, Z6, 3.000m² a.t, 660m² a.c, 4mts pé direito, próx., Rodoanel. F:5044-9766.

**RAPOSO TAVARES
COND. INDUSTRIAL**

Km29, à 10 min. Rodoanel. Lotes à partir de 1250m². 36x p/ pagar, infra-estrut. pronta. F. 4612-2599 www.sanjose.com.br Cr 10918-J

RAPOSO TAVARES

Km 28,5 - 10km do Rodoanel, 6.964m². Totalmente plano. Zup-1. F:(11)6917-1954

**GRANJA VIANA - ALUGO
GALPÃO-P/ALIMENTOS**

1.200m2 constr., 1.000m2 a. fabril (todo azulejado), 3.000m2 terr., 6 mts. pé direito, ref., vest., amb., I.S.S. reduzido, infra estr. compl., px. Rodoanel.F:4612-8000
Cred 16662j. www.g3i.com.br

LANÇAMENTO

KM 30 Raposo Tavares, infra estrutura, portaria, segurança, lindo local, junto a Granja Viana-SP II, próximo ao Rodoanel, facilto pag., ótimo preço! Venda urgente. www.gpdesurb.com.br

Fone: 4703-6321

**COTIA - RODOANEL
GJ. VIANA - GALPÃO**

Alugo.1.000m2 a. fabril, 1.800m2 ac., 400m2 escr., 3.000m2 terreno, 7mts. pé dir., tráf., próx. Rodoanel, pátio mon. I.S.S. reduz. infra estrutura completa. F:4612-8000
Cred 16662j. www.g3i.com.br

Terrenos

COTIA - ÁREA INDL.

VENDO - 100% PLANO

6.500m2 terr., 90mts de frente, a 500mts. da Rodovia, infra estr. total, px. Rodoanel, exc. local, I.S.S. reduzido, est. peq. parc. F:4612-8000
Cred 16662j. www.g3i.com.br

COTIA-PX. RODOANEL

VDO-OPORTUNIDADE

Galpão com 3.000 área constr., 11.000 a. terreno, cab. primária, refeit., vest. ambul., à 500 mts da Rodovia, topografia, 100% plana. Aceito parte permuta coml., infra estrut. total. Ligue!! F: 4612-8000
Cr.16662j. www.g3i.com.br

RAP. TAVARES/COTIA

1.800MTS - A. TERR.

Vendo - indl. ou resid., topogr. 100% plana, infra estrut. total, px. Rap. Tav. e Rodoanel, R\$ 80./m2. Oportunidade! Ligue! F:4612-8000
Cred 16662j. www.g3i.com.br

COTIA - VENDO

GALPÃO - OPORT.

3.000ac. 10.000terr., 6mts. pé dir, cab. prim., 200mts escr., ref./vest./ amb., topogr. 100% plana, a 300 mts. da Rap. Tav., px. Rodoanel. I.S.S. reduzido. F:4612-8000
Cred 16662j. www.g3i.com.br

COTIA

29.000M2 - KM 22 RAP. TA.

Disponos p/ venda imediata, c. exclusividade, excei. área. fit. p. Rod. Rap. Tav. px. Rodoanel, c. potencial p/ serviços, comércio, indústria e resid. Marcar visita c. corretor. Ref. 8947.



RAP. TAVARES/COTIA

3.300MTS - R\$ 80M2

Vendo Indl, 2matric., topogr. 100% plana, infra estrut. total, próx. Rap. Tav. e Rodoanel R\$80,00 Vendo tudo ou parte. F:4612-8000.
Cred 16662j. www.g3i.com.br

EMBU DAS ARTES

BR116, área indl. 7.000m²ac. plana a 1 km Rodoanel. R\$500mil. MRGV 006.365-0 F. 4612-9355

EMBU - RODOANEL

Vide área de 120.000m², anexo a rod. Regis Bitten. (11)6702-9868

RODOANEL TERRENO

63.666 M2 - VENDO
KM 292 BR 116, Itap. Serra,Urbano, esquina c/estrada municipal (11)3083.7043 Sra.Maria Helena

**TERRENO
TABOÃO DA SERRA**

Área mista, terreno plano 3.270m² Próximo Régis Bittencourt e Rodoanel.

FONE (11) 4787.0144

**TABOÃO DA SERRA
PRÓXIMO RODOANEL**

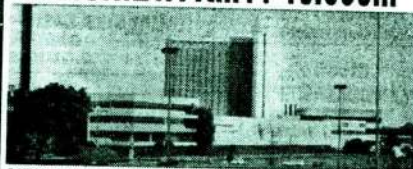
Alugo/vendo Galpão pré moldado. PD 7m, Km 18 Rod. Regis Bittencourt. A/C 2.870m² AT 4.233 m². Acesso fácil, retorno. Av.Mar. Castelo Branco,230. F.3168-0385

**TABOÃO DA SERRA
VENDO / ALUGO**

Junto ao Rodoanel BR 116. Galpão 440m² 3771-3404 crec 6639

TABOÃO DA SERRA

galpão junto ao rodoanel, terr. 500m², constr. 414m², 3746-0845

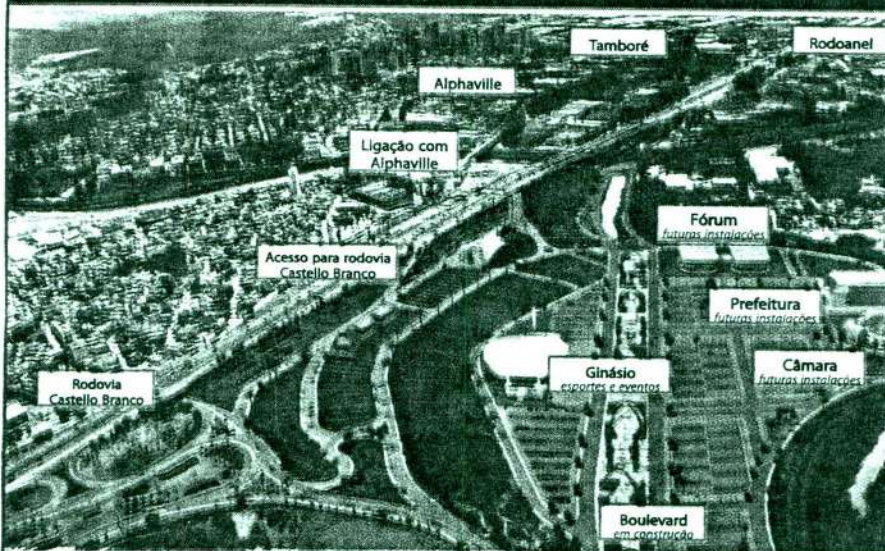
V.ANCHIETA Km11-10.000m²

VENDO/ALUGO, Z-6-041, A.IND 8.000m², pé direito 7m, cab. Prim. 300kva, A.ESCR. 2.000m² dividido em salas e show-room, 150gar. Exc. P/Industria, frente p/Via Anchieta, px. Carrefour e futuro rodoanel.

(11)5071-5000 CENTER IMÓVEIS

bethaville

Terrenos em Barueri de 250 a 3.000m²
 prontos para receber edificações comerciais,
 empresariais e prédios de apartamentos



**Em frente às futuras instalações do Paço Municipal,
 Câmara dos Vereadores e Fórum da Comarca**

**O melhor índice construtivo do Estado
 permite construir até 8 vezes a área**

**Financiamento em até 60 meses
 direto com o empreendedor**

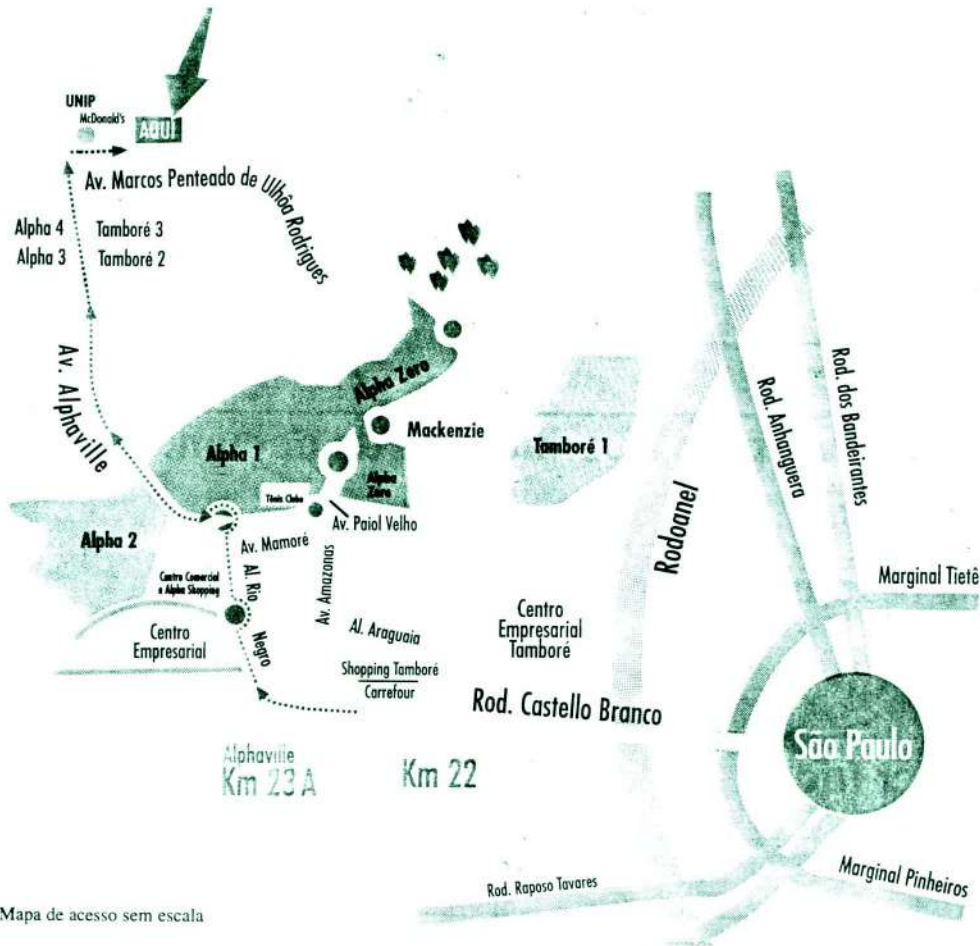
Visite o Escritório de Vendas
 Avenida Anápolis, 540 - Bethaville - Barueri - SP
 Paralelo à rodovia Castello Branco, saída 26 A
 em frente ao Posto da Polícia Rodoviária,
 acesso pelo trevo de Barueri, pista interior/capital

Informações
(11) 4198-2000
www.bethaville.com.br



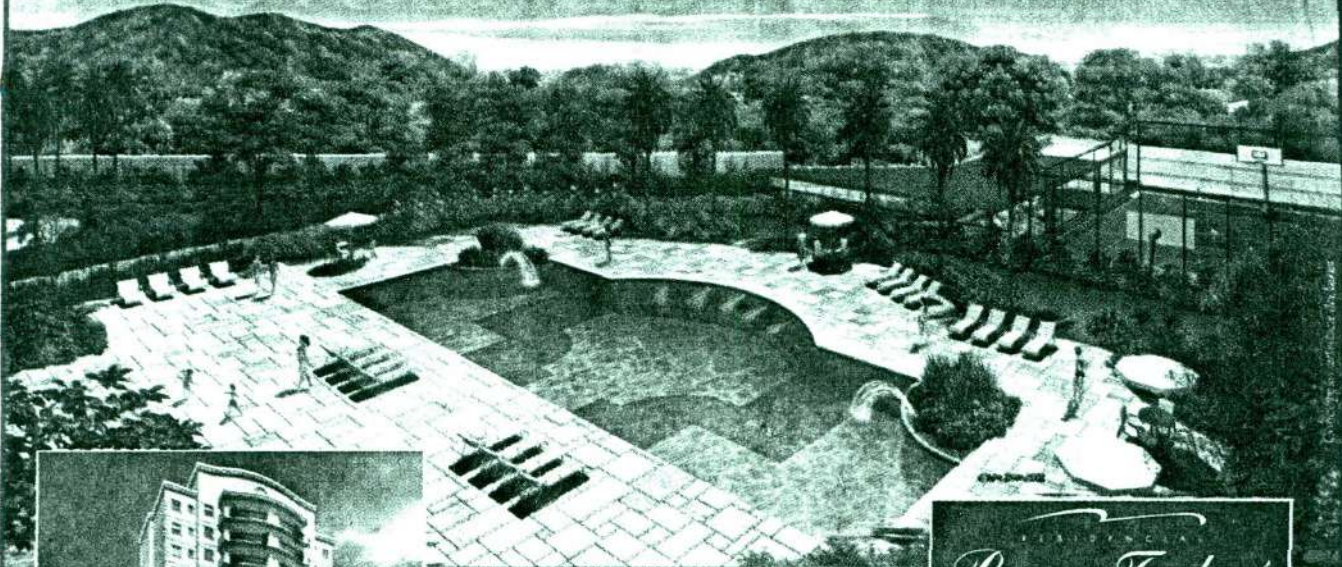
Loteamento devidamente registrado no Cartório de Registro de Imóveis de Barueri, sob as matrículas 14.112/R18 e 14.119/R17 (30.07/2001) - Croci: 16.988-J

RESIDENCIAL
Parque Tamboré



16 mil m² de área com
muito espaço e lazer

16 mil m² de jardins e lazer



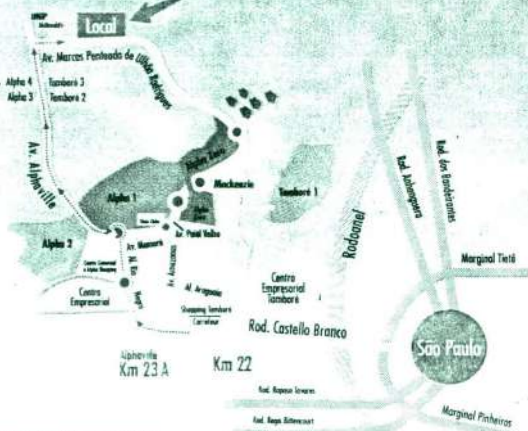
Parque Tamboré

4 Dormitórios (2 Suítes)
 2 ou 3 vagas na garagem • Várias opções de planta

139 m² DE ÁREA ÚTIL por **RS 198 mil***
Conheça e Compare



Concepção artística da fachada



Mapa de acesso sem escala

**VISITE
 DECORADO
 NO LOCAL**

AV. MARCOS PENTEADO DE ULHÔA RODRIGUES, 1001
OU LIGUE: 3066-1200
www.parquetambore.com.br

Realização: _____ Vendas: _____

MPD
 Engenharia

KC
 Imobiliária

TAMBORÉ

**FERNANDEZ
 MERA**
 alto padrão em negócios imobiliários

Fernandez Mera Negócios Imobiliários - R. Colômbia, 635 - Jd. América - São Paulo-SP - e-mail: fmeri@fernandezmera.com.br
 Creci: 16.664-J - Incorporação registrada sob o nº R.06, na matrícula 106.169 em 29.11.01, no Cartório de Registro de Imóveis de Barueri - SP
 *Preço promocional a vista, com desconto, válido até 31.05.03, para aptos do 2º ao 5º andar. Detalhes condições no estande de vendas

EXCLUSIVE HOUSES
TAMBORÉ

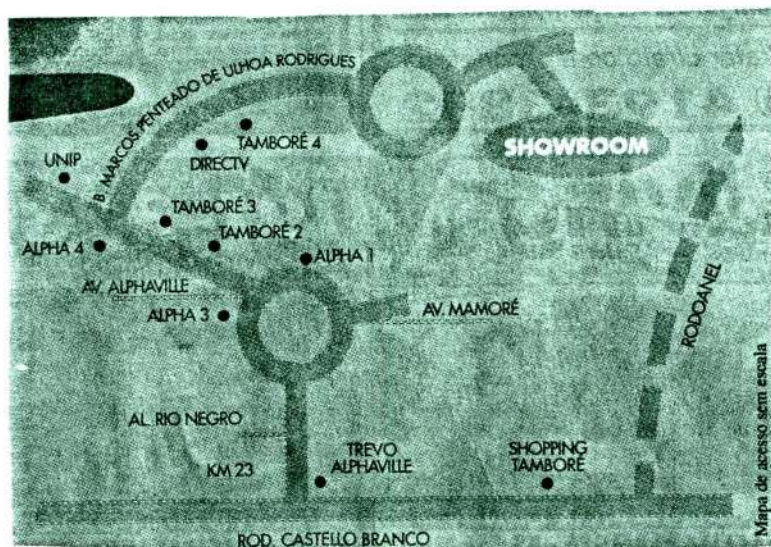
Casas Isoladas

4 e 5
suítes,
de 230 ou 460m²
de área privativa.

Tudo o que você e sua família
precisam já está aqui:

- 3 Shoppings • 4 Supermercados
- 9 Salas da rede Cinemark • Locadoras
- Mais de 14 instituições de ensino
- 3 Universidades • Completa estrutura de saúde
- Rede bancária • Mais de 80 Restaurantes nacionais e internacionais
- Padarias, Cafés e Docerias • Lazer e esportes

a apenas
15 minutos da
Faria Lima.



CASAS PRONTAS E EM CONSTRUÇÃO EM CONDOMÍNIO

• 4 Suítes + Home Theater • 3 Dormitórios (1 Suíte) e sala

Ou através das facilidades do Sistema Fácil, agora com escolha imediata do seu imóvel.

Sistema Fácil®.
A forma mais simples, moderna e segura de adquirir seu imóvel.

SISTEMA FÁCIL

www.sistemafacil.com.br

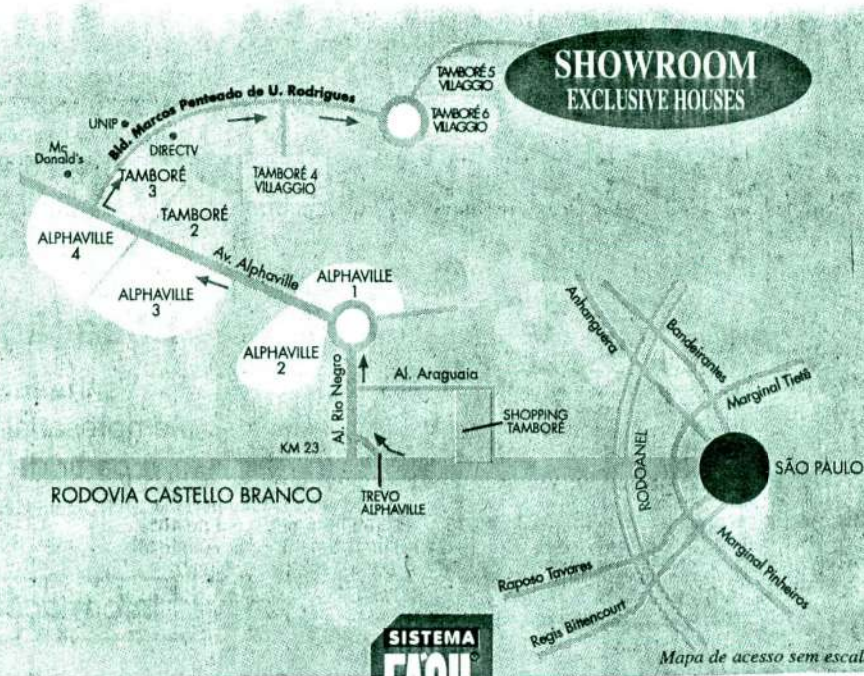
- Sem burocracia
- Sem avalista
- Sem comprovação de renda
- Seguro-desemprego
- Seguro de vida
- Garantia de entrega

Preço total à vista a partir de R\$

255.550,*

VISITE CASAS DECORADAS
LIGUE: (11) 3066-1000

Boulevard Marcos Pentead de Ulhoa Rodrigues - acesso pela Av. Alphaville, altura do Tamboré 3 e Alphaville 4.



realização:

exclusividade de vendas



Fernandez Mera Negócios Imobiliários - R. Colômbia, 635 - Jd. América - São Paulo-SP - e-mail: fmera@fernandezmera.com.br - www.fernandezmera.com.br, Creci 16.664-J.

Memorial de Incorporação nas matrículas 105.698, 110.587, 109.241 do Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Barueri/SP. *Referente à casa Tamboré 5 unidade 195. Tabela base setembro/2003.



Mapa de acesso sem escala

A digitalização deste documento foi possível graças ao investimento do Programa de Pós-graduação em Geografia Humana (PPGH-FFLCH-USP) e realizada com recursos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Essa ação integra as atividades de comemoração dos 50 anos do PPGH no ano de 2021. Para mais informações sobre o PPGH e sua história, visite a página do programa: <http://ppgh.ffeilch.usp.br/>.



1971-2021