

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Mateus Alvim Vera

Acesso à mobilidade urbana e processos de segregação espacial

São Paulo

2017

MATEUS ALVIM VERA

Acesso à mobilidade urbana e processos de segregação espacial

Trabalho de Graduação Individual
apresentado ao Departamento de Geografia
da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências
Humanas da Universidade de São Paulo
para a obtenção do título de Bacharel em
Geografia.

Orientadora: Prof. Dra. Simone Scifoni

São Paulo

2017

Agradecimentos

Agradeço a professora Simone pela atenção e paciência durante a realização deste trabalho. Desde o primeiro contato, ainda sem tema definido para minha pesquisa, passando pelo desenvolvimento de minha iniciação científica, até o surgimento deste TGI, contei com os momentos de aprendizado de nossas conversas que muito ajudaram a execução do trabalho. A ela, o meu muito obrigado.

Agradeço o pessoal lá de casa, minha mãe, meu pai, Maria e Frederico. Eles estiveram comigo durante todo o caminho da graduação, me apoiando e me ajudando em diferentes momentos. Também estiveram presentes nessas últimas etapas, me apoiando e me confortando em momentos turbulentos. Obrigado por estarem comigo, amo vocês.

Aos meus amigos, só tenho a agradecer pelo companheirismo, pelos momentos de alegria e pelo amor que compartilhamos. Aqueles que estão comigo desde a época da escola, Bruna, Lucas, Roberto, Bea, Bia, Paula, Dan e Livia, vocês são incríveis.

As pessoas queridas que conheci ao longo da graduação, agradeço pela parceria durante nossos estudos. Em especial, Amanda, Renato, Ju, Fernando, Marília, Ricardo, Ju, Leidi, Caio, Brunão, Vic, Sofia, Letícia, Rafa, Leo, Rodrigo, Will; obrigado pelas conversas que ajudaram a construção desse trabalho. Obrigado também pelos mais diversos papos, pelas risadas, pelas angústias compartilhadas, enfim, pelos momentos que passamos juntos e que marcaram todo meu caminho da graduação.

Resumo

VERA, Mateus Alvim. Acesso à mobilidade e processos de segregação espacial. 2017. 65 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

A reivindicação pelo acesso ao transporte público e por sua melhoria é pauta dos movimentos sociais nas cidades do Brasil, que se mostra como uma das frentes na luta pelo direito a cidade. Ao realizar o resgate histórico do caso paulistano, nota-se que o tema do transporte público está relacionado ao desenvolvimento da indústria e a moradia da classe operária, e com ela atrelada nos diferentes momentos históricos da cidade. Em contexto de produção capitalista do espaço urbano e do par centro-periferia, discute-se neste trabalho como o transporte público se dispõe na cidade e como é tomado enquanto elemento de valorização espacial. Para tanto, toma-se como objeto de estudo a construção do monotrilho da Linha 15 do Metrô, no bairro de São Mateus, na zona leste de São Paulo. Ao pensar a produção do urbano enquanto crítica, a pesquisa tem por fim compreender as contradições da produção do espaço que se manifestam no transporte público e na mobilidade urbana na cidade.

Palavras chave: Mobilidade urbana. Transporte público. Urbanização. Periferia.

Abstract

VERA, Mateus Alvim. Access to urban mobility and spatial segregation processes. 2017. 64 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

The demand for access to public transportation and for its improvement is the agenda of social movements in the cities of Brazil, which is shown as one of the fronts in the struggle for the right to the city. In carrying out the historical rescue of the case of São Paulo, it is noted that the theme of public transportation is related to the development of industry and the housing of the working class. In the context of capitalist production of space and the center-periphery pair, this paper discusses how public transport is available in the city and how it is taken as an element of spatial valorization. To do so, the object of study is the construction of the monorail of Line 15 of the Metro, in the neighborhood of São Mateus, in the eastern zone of São Paulo. When thinking about the production of the urban as a critic, the research aims to understand the contradictions of the production of space that are manifested in public transportation and urban mobility in the city.

Keywords: Urban mobility. Public transport. Urbanization. Periphery.

Sumário

Introdução	6
Capítulo 01 - Breve histórico da ocupação periférica	12
1.1. <i>A autoconstrução e a mobilidade do trabalhador</i>	20
1.2. <i>O ônibus como “elemento dinamizador”</i>	23
1.3. <i>Caso de São Mateus</i>	26
Capítulo 02 - A produção do espaço urbano: urbanização e expropriação	28
2.1. <i>Indústria e produção do espaço</i>	29
2.2. <i>Centro x Periferia e Urbanização Crítica</i>	34
2.3. <i>A mobilidade e constituição da cidadania</i>	37
Capítulo 03 – O monotrilho em São Mateus	42
3.1. <i>Trabalhos de campo</i>	46
3.2. <i>Movimento de renovação do espaço urbano: o monotrilho que chega a periferia.</i>	50
3.3. <i>São Mateus no movimento de reprodução do espaço urbano e a mobilidade do sujeito periférico.</i>	53
Considerações finais	58
Bibliografia	62

Introdução

O presente trabalho surgiu a partir de observações de movimentos urbanos que ocorreram em todo o país, impulsionados pelo aumento da tarifa do transporte público. As jornadas de junho de 2013, como foi denominado todo o movimento, esteve presente em diferentes cidades brasileiras e instigou reflexões, quanto a sua pertinência no estudo de constituição do urbano e da relação da população com a cidade. O presente trabalho leva em consideração as observações do movimento popular e as reflexões que foram se desenvolvendo, do trabalho de iniciação científica primeiramente desenvolvido até o momento.

Essa insurgência popular às ruas das cidades teve como seu mote o aumento no preço das passagens do transporte urbano e, com a reação por parte do Estado e de sua polícia militar, mais pessoas se juntaram ao movimento e mais pessoas saíram às ruas. Entretanto, o movimento se mostra como uma desordem ideológica sem coesão, possivelmente resultante de um mal-estar generalizado da metrópole. Disso pode-se pensar que, seja qual for a bandeira levantada, houve uma unidade de luta urbana contrária a uma cidade alheia a seus habitantes, que não é produzida para eles.

O espaço urbano tomado como mercadoria do modo de produção capitalista, é essencial para a realização e reprodução do capital, e, em função disso, o seu valor de troca sobressai o seu valor de uso. Nesta relação, o sujeito é alienado em sua interação quando pensamos a cidade em seu sentido clássico. A cidade e seu centro, como local do encontro, do debate e do diálogo¹, são deixados de lado para dar lugar à cidade como espaço de negócios. O acesso ao espaço urbano se faz por mediação do mercado, estando o sujeito, assim, alienado, condicionado a sua reprodução mecânica de suas relações no plano do cotidiano. A condição de

¹ “É aquele que reúne os diferentes sem motivos definidos, pelo simples fato de existirem.” (CARLOS, p. 6, 2014).

privação do sujeito em sua relação com os espaços da cidade o restringe a situação de submissão, em que apenas se relaciona com a cidade enquanto trabalhador urbano, na mera manutenção enquanto força de trabalho para o sistema produtivo.

Nesse sentido, pode-se pensar as restrições no plano do corpo em relação a cidade. O corpo é a menor escala de análise das relações sócio-espaciais e tem sua função de mediação social, de se relacionar com o espaço em suas também diferentes escalas. O corpo transita pelos planos da casa, da rua, do bairro até a uma escala de análise maior, da cidade e de suas relações constituintes. O corpo que transita e se desloca por diferentes escalas está sujeito a ordenação do espaço urbano, nas barreiras impostas e nas condições de seu deslocamento.

Por um lado mais pragmático da análise, o trabalhador urbano se desloca pela cidade e se relaciona com os elementos do espaço urbano. A mobilidade do trabalhador, desta forma, se insere como necessária a realização das atividades produtivas, no plano prático de seu deslocamento de seu local de moradia ao seu local de trabalho. Pela própria ideia do espaço urbano, ordenado e pensado em seu valor de troca, diferentes barreiras são impostas impedindo o acesso pleno do sujeito à cidade e seus conteúdos. Nesse sentido, a mobilidade é tomada como essencial para a reprodução da força de trabalho, e apenas isso, com o espaço urbano e serviços de infraestrutura urbana voltados para essa ideia. Como é no plano do corpo que o sujeito se relaciona com a cidade, são necessárias condições para que este consiga acessá-la de maneira completa, de modo a estar integrado e participante da constituição da cidade, em seus mais diferentes sentidos. A mobilidade, portanto, é fator de construção do sujeito, ao possibilitar acesso a diferentes oportunidades no espaço urbano, e, se não há o acesso a mobilidade satisfatório, pode-se dizer que há uma privação a oportunidades e atividades (ULIAN, 2008).

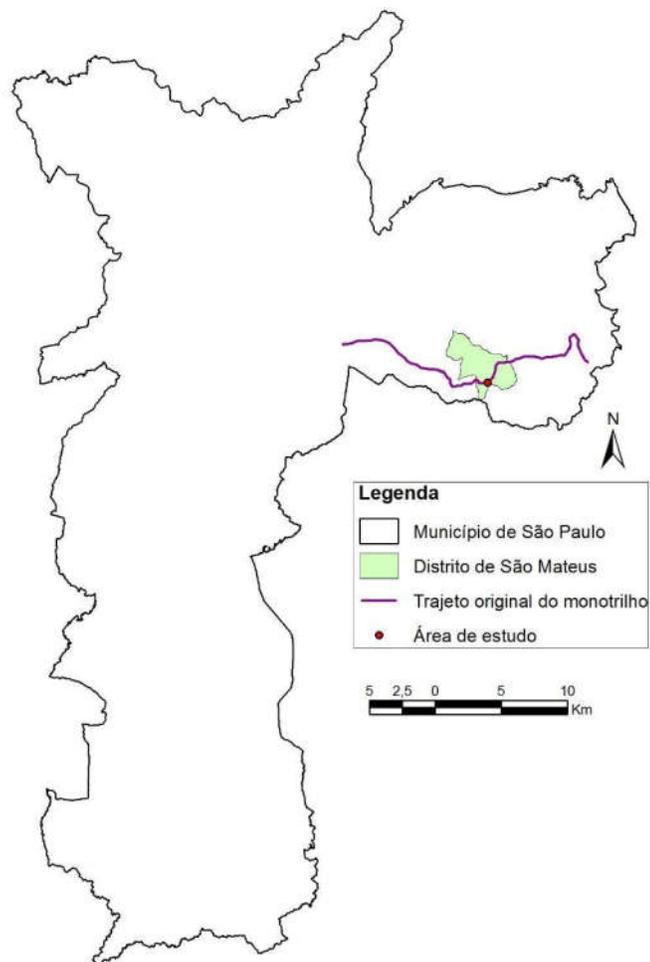
Por outro lado, ao passo que o habitante urbano é reduzido a mero consumidor do espaço (CARLOS, 2014), os serviços de infraestrutura urbana se constituem como também mercadorias, acessadas desta maneira por intermédio do mercado, e não por todos de maneira igualitária. Assim, o serviço de infraestrutura surge como elementos de diferenciação espacial, sendo acessado não por todos de maneira igualitária e satisfatória, mas por apenas parte da população urbana.

As contradições próprias do modo de produção capitalista se mostram mais latentes no plano do cotidiano, que impõem à cidade suas estruturas que mais contribuem para a reprodução do espaço urbano. Como parte da imposição da cidade e de suas estruturas, o transporte é fator determinante da mobilidade do indivíduo como aquilo que aponta a forma como este acessa o espaço urbano, como se relaciona com ele e como organiza suas atividades sobre o espaço público. Assim sendo, a mobilidade do indivíduo sobre o espaço urbano é um atributo social, e o acesso a essa mobilidade espelha as contradições inerentes do processo de reprodução espacial e como se mostram as políticas sócio espaciais da cidade.

Assim, a questão central da pesquisa é partir da discussão da mobilidade e do transporte na cidade de São Paulo para entender as contradições da sociedade e da produção do espaço, que se materializam no plano do cotidiano, aqui tomados a partir do transporte público.

Para tanto, foi selecionado o caso específico para balizar a pesquisa, do monotrilho da zona leste de São Paulo. Tomou-se o exemplo do bairro de São Mateus, onde será construída uma estação da Linha 15 – Prata, operada pelo Metrô (Mapa 01). A chegada do transporte sobre trilhos de maior capacidade, tal como é o monotrilho, já aponta modificações no plano da mobilidade, mas, para além disso, transformações nas dinâmicas espaciais da população com a chegada de novas atividades.

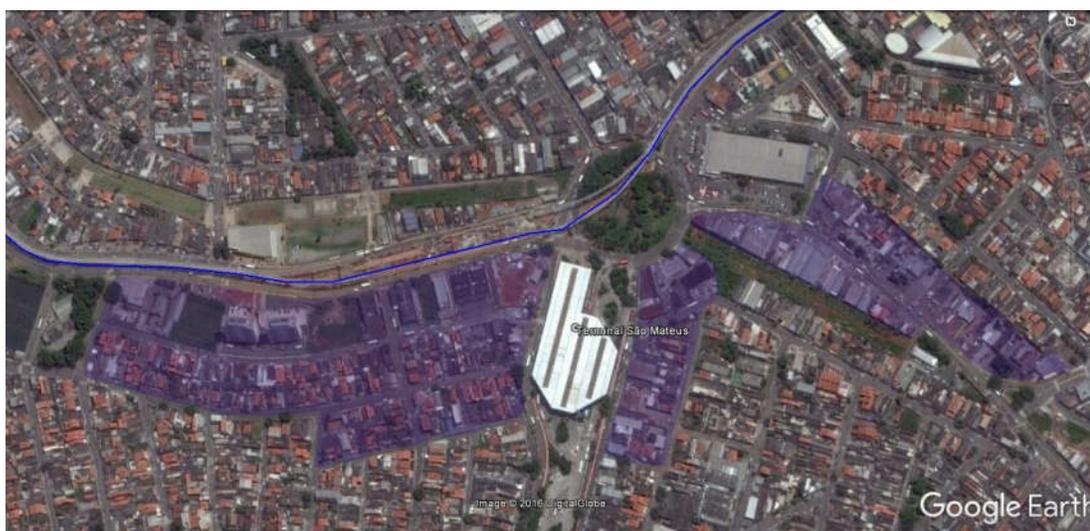
Localização da área de estudo, na cidade de São Paulo



Mapa 01 - Localização da área de estudo. Fonte: Prefeitura de São Paulo. Organização: Mateus Alvim Vera

A pesquisa partiu da leitura de diferentes autores de diferentes áreas a fim de realizar o resgate histórico da constituição da mobilidade do trabalhador urbano, tal como se apresenta hoje, além de ter uma observação ampla sobre o assunto. Além deste momento, foram realizadas saídas a campo, que serviram a relacionar as

teorias e as leituras realizadas com o plano do empírico (Figura 01). Daqui, surgiram observações e questionamentos, que contribuíram para o desenvolvimento da pesquisa no debate e na construção do pensamento crítico, tencionando a teoria com o que se via no plano do percebido, no bairro de São Mateus, em transformação iminente durante a realização do estudo. Para a construção desta pesquisa, a realização dos trabalhos de campo se insere na busca de elementos que se relacionam com os debates da produção do espaço e com elementos da mobilidade urbana na zona leste da cidade de São Paulo.



**Figura 01 – Áreas selecionadas para a realização do trabalho de campo (em roxo), no distrito de São Mateus, próximas ao monotrilho, da Linha 15 do Metrô (aqui representado em azul).
Fonte: Google Earth.**

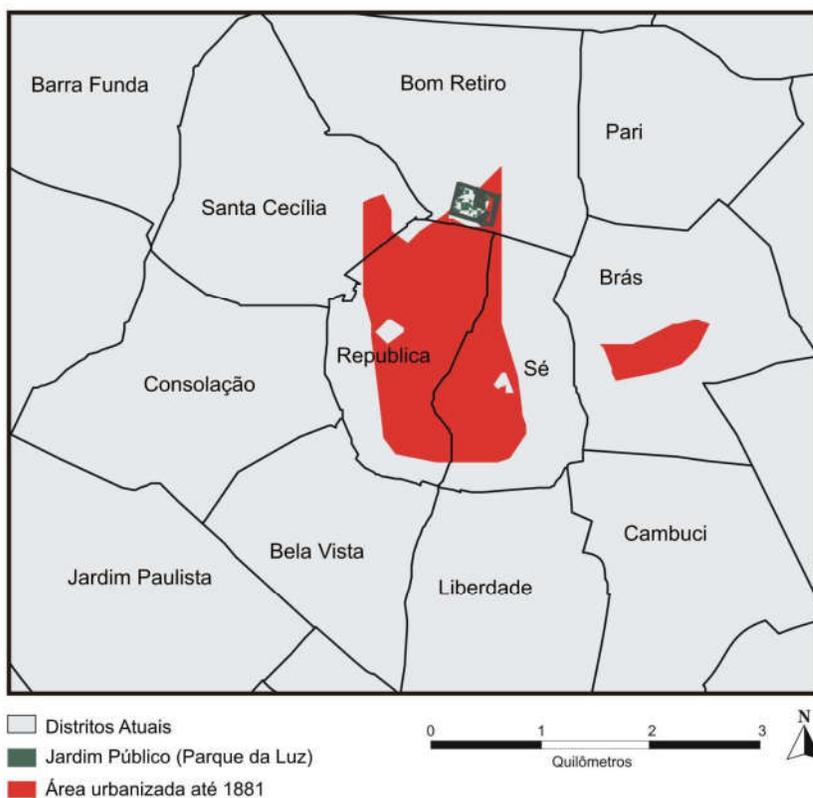
Após a busca de dados e elementos que pudessem apoiar a discussão realizadas, foi elaborado o presente trabalho, na relação das informações coletadas e das reflexões realizadas a partir disso. Assim, o trabalho se apresenta estruturado nesta Introdução, em três capítulos com o desenvolvimento do trabalho, mais as considerações finais. No primeiro capítulo do desenvolvimento do trabalho, são abordados os aspectos históricos na formação da periferia da cidade de São Paulo, apontando o papel do transporte do trabalhador urbano ao longo deste momento e

sobre as relações que se estabelecem entre o desenvolvimento industrial na cidade, o transporte sobre trilhos dos trens e dos bondes e o processo de abertura de loteamentos periféricos com as primeiras linhas de ônibus na cidade. No segundo capítulo são levantados elementos para o debate sobre o processo de produção do espaço, de sua valorização e da expansão da mancha urbana; nesse processo, discute-se o posicionamento do sujeito no movimento de segregação socioespacial e, em decorrência disso, a sua mobilidade pelo espaço urbano e como ele interage e se apropria da cidade. Já no terceiro capítulo do desenvolvimento do trabalho, volta-se para o caso do monotrilho no bairro de São Mateus, pontuando alguns elementos mostrados sobre o seu projeto, sobre aquilo visto nas saídas de campo e, a partir disso, levanta-se discussão de seu papel no processo de expansão das relações de produção e de valorização do espaço urbano.

Capítulo 01 - Breve histórico da ocupação periférica

A ideia inicial que acompanha todo o caminho histórico da ocupação periférica em São Paulo é o processo de industrialização da cidade, nas primeiras décadas dos anos de 1900. As mudanças ocorridas nesse processo como um todo estão presentes nas novas relações de produção decorrentes e, como consequência, nas novas dinâmicas urbanas que vão se estabelecendo. A indústria em São Paulo é capaz, assim, de alterar não só as formas da cidade, mas também as relações sociais, principalmente de seus trabalhadores com a cidade.

Área urbanizada na cidade de São Paulo (1881)



Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa.
Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.
Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/Dipro

Mapa 02 - Área urbanizada da cidade de São Paulo no ano de 1881. Fonte: Prefeitura de São Paulo.

A área urbana da cidade de São Paulo para o ano de 1881 (Mapa 02) se concentrava na região dos bairros da Sé e República, hoje chamados de centros velho e novo de São Paulo. No momento de estabelecimento da indústria, em escala nacional, temos o crescimento da cidade de São Paulo ao redor destas áreas já urbanizadas. Nesse referido período, a população de São Paulo cresce de maneira expressiva, ainda mais quando comparada a população total nacional (Tabela 01). Esses fatos podem ser explicados pelos grandes fluxos migratórios, atraídos pelas atividades que aqui se desenvolviam, mais especificamente pela demanda crescente da força de trabalho do operário.

Ano	São Paulo	Brasil
1872	31.385	10.112.061
1890	64.934	14.333.915
1900	239.820	17.318.556
1920	579.033	30.635.605
1940	1.326.261	41.236.315
1950	2.198.096	51.944.397

Tabela 01 - População absoluta na cidade de São Paulo e no Brasil nos anos de levantamento censitário. Fonte: Prefeitura de São Paulo.

Em curto período de tempo, a população na cidade de São Paulo tem aumento bem marcado. Em um período de dez anos (entre 1890 e 1900), a população paulistana mais que triplica, de 64.934 habitantes para 239.820. Os vinte anos seguintes também estão marcados pelo intenso crescimento da população, passando a ter nos anos de 1920 cerca de 579 mil habitantes. O crescimento da cidade de São Paulo é bem expressivo no período destacado (Tabela 01), com taxa de crescimento bem acima da nacional para o mesmo período – indicativo, assim, do grande crescimento da população e, também, da grande presença de imigrantes na cidade.

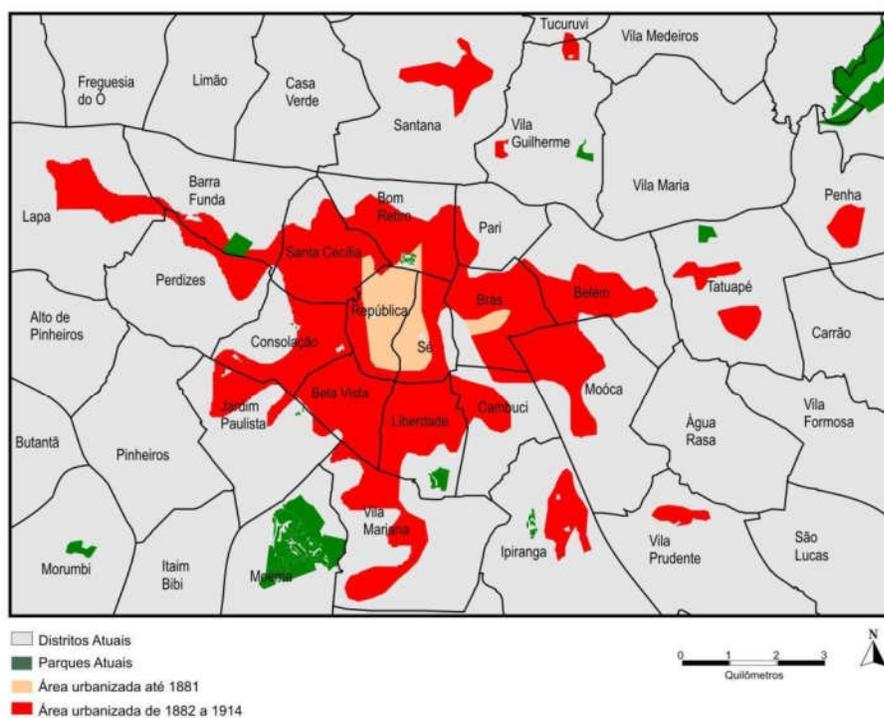
Como condição para o desenvolvimento econômico-industrial, a reprodução da força de trabalho deve ser garantida e assistida, em seus diferentes níveis e características – em aspectos básicos como moradia do trabalhador e de sua família. A habitação operária, como uma dessas condições para a reprodução da mão de obra operária, está ligada à indústria e à iniciativa privada, provida e explorada, assim, por estes agentes industriais e por outros participantes no setor rentista. Estas unidades de habitação comuns a esse momento são representadas pelas vilas operárias e pelos cortiços, na região central da cidade. A partir do já mencionado crescimento populacional deste período na cidade, a demanda pela moradia operária fica bem demarcada nesse momento.

Sampaio (1994) irá relacionar a habitação popular desse momento com o desenvolvimento da rede de transporte urbano na cidade, apontando como ambos estavam interligados. A habitação dos trabalhadores da época não estava distante do provimento de transporte; sendo os dois essenciais para a reprodução da força de trabalho do operário, quando a própria escala da cidade do momento e sua área urbanizada permitiam tal proximidade. A autora comenta que esses núcleos de ocupação operários estavam dispostos em um raio de 10 km do centro da cidade e que estavam, pois, próximos das unidades fabris. Estes núcleos estavam também muito influenciados pela estrutura das vias férreas da cidade, uma vez que as vilas operárias estavam dispostas ao longo das linhas de trem, sem maiores auxílios por parte do Estado.

A autora ainda fala que a concentração desse tipo de habitação permanece como tal até meados da década de 1920, influenciadas pelos eixos de transporte na cidade, em áreas mais distantes do centro ou em áreas de várzea, já apontando para uma tendência de crescimento da mancha urbana e de ocupação periférica da cidade. Além de circunscrever a área central, vê-se principalmente a expansão da mancha urbana a oeste, para os bairros da Barra Funda e Lapa (Mapa 03). Mais tarde, o crescimento se estende radialmente ao centro antigo da cidade, com

destaque para porção sudoeste, ao bairro de Pinheiros, para porção norte, ao bairro de Santana e para leste, aos bairros do Belém, Mooca e Tatuapé (Mapas 03 e 04). As linhas de trem, nesse momento, se constituem como elementos irradiadores da urbanização conduzindo, de certa maneira, novos adensamentos populacionais e adensamentos industriais pela cidade.

Área urbanizada da cidade de São Paulo (1914)



Mapa 03 - Área urbanizada na cidade de São Paulo, entre os anos de 1882 e 1914. Fonte: Prefeitura de São Paulo.

Kowarick (1993) fala das moradias voltadas aos trabalhadores industriais, no momento do estabelecimento da indústria na cidade de São Paulo. As residências e vilas operárias contíguas às fábricas surgiam em bairros de maior atividade industrial, onde ainda se encontram elementos da paisagem que remontam essa

época, tais como os bairros da Barra Funda, do Bom Retiro, do Brás, Belém e da Mooca (Mapa 03). Essas unidades de habitação fornecidas pela própria empresa, permitiam a redução de seus salários, uma vez que os custos de sobrevivência do trabalhador e de sua família eram também mais reduzidos. Essa solução é viável para os investidores industriais pela pequena quantidade de mão de obra a ser alocada, que cuidavam, assim, dos custos da reprodução da força de trabalho não só quanto a moradia da família, como também em termos de sua mobilidade ao seu posto de trabalho.

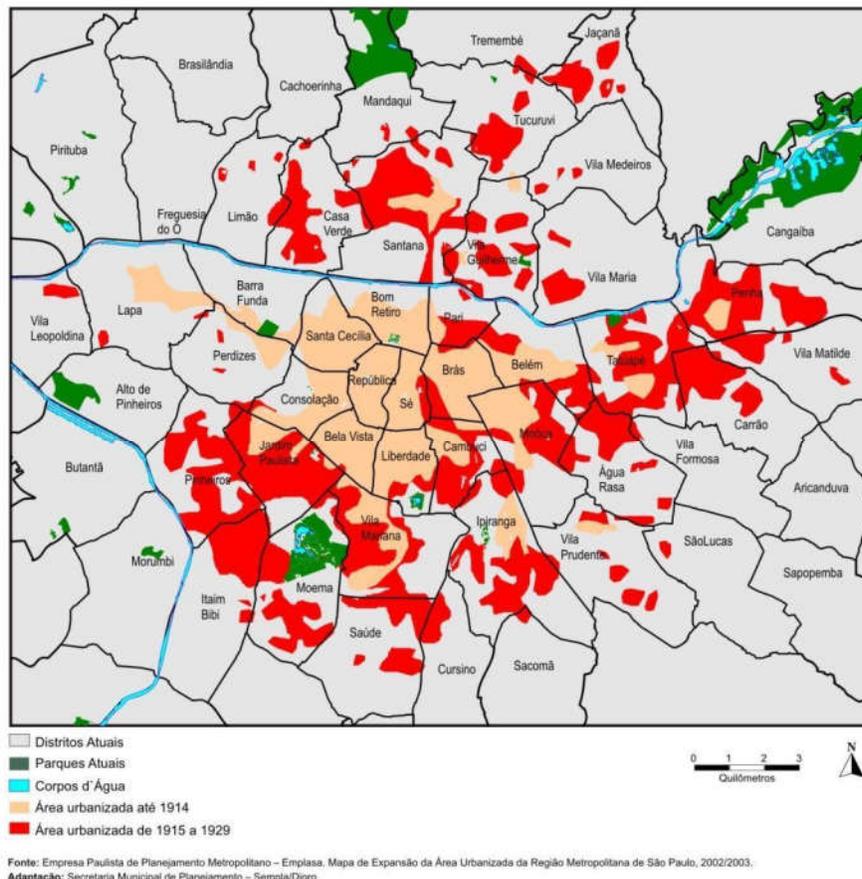
Esse modelo se mantém até a maior intensificação da industrialização, quando, com crescimento no número de trabalhadores e a decorrente maior demanda sobre habitação popular. A isso se somam a valorização dos terrenos das fábricas e das residências operárias e o excedente da força de trabalho na cidade, dado o fluxo migratório neste período. O aumento dos custos por estes fatores levam os industriais a transferir ao próprio trabalhador os custos da reprodução de sua força de trabalho - da moradia e do transporte; ao Estado, cabe o provimento de serviços ligados à infraestrutura urbana, de modo a garantir a sobrevivência do trabalhador na cidade (KOWARICK, 1993). É nesse contexto de crescimento e expansão da cidade que se pode falar na ocupação periférica em São Paulo:

A partir de então surge no cenário urbano o que passou a ser designado de periferia: aglomerados distantes dos centros, clandestinos ou não, carentes de infraestrutura, onde passa a residir crescente quantidade de mão-de-obra necessária para fazer girar a maquinaria econômica (KOWARICK, 1993, p. 35).

A definição de Kowarick (1993) de periferia está condicionada aos estudos da sociologia urbana, tendo como objeto a cidade dos anos 70 e 80, em que a periferia é vista dentro do processo histórico de formação da cidade. É na relação entre indústria e a cidade que se desenvolve esses estudos, quando se pensa o par entre desenvolvimento do capital industrial e a força de trabalho que se concentra na

periferia. Desta concepção de análise de centro e periferia que Burgos (2008) disserta sobre a periferia como processo constituinte do urbano. Para além da noção de distanciamento de seu centro e como aquilo de fora, a periferia, segundo a autora, é parte do processo de formação do urbano. A periferia não é o outro da cidade; ela é a cidade e o urbano está ali presente, "ainda que pleno de constrangimentos" (BURGOS, 2008, p.42).

Área urbanizada na cidade de São Paulo (1929)



Mapa 04 - Área urbanizada na cidade de São Paulo, entre os anos de 1915 e 1929. Fonte: Prefeitura de São Paulo.

A ocupação da periferia da cidade, desta forma, se dá pela relação indústria e reprodução da força de trabalho, essencial às atividades produtivas. A questão da

habitação e a ocupação de áreas mais periféricas se realizam através da abertura de loteamentos, de antigas chácaras, dispostas em regiões mais distantes do centro da cidade, que vão sendo adquiridas e divididas, para se tornarem moradia para a população trabalhadora. Para esse movimento, vale apontar alguns fatos que levaram para a abertura destes lotes ao redor do centro da cidade.

O já mencionado eixo irradiador em potencial da urbanização pelas vias férreas na cidade diz muito nesse momento sobre o crescimento da mancha urbana de São Paulo. A exemplo disso, pode-se apontar os bairros de Santana, Tucuruvi e Jaçanã, na porção norte da cidade, pela influência da Tramway da Cantareira, que partia da região central de São Paulo sentido Serra da Cantareira; também, mais a leste da cidade, em continuidade aos adensamentos das vilas operárias ao redor das indústrias, maior expansão da mancha urbana pelos bairros da Mooca, Tatuapé e Penha, dado os ramais suburbanos da Linha de Ferro Central do Brasil, hoje as Linhas 11 e 12 da CPTM (Mapa 04).

Além de contar com agrupamentos e núcleos ao redor das paradas e estações ao longo da linha, são eles que vão permitir o deslocamento da classe trabalhadora já dentro da dinâmica urbana, no deslocamento trabalho-moradia. Já é indicativo, pois, do modelo de ocupação radial-concêntrico, com terras mais baratas quanto mais distantes do centro da cidade (SAMPAIO, 1994).

Outro aspecto, pensando a conjuntura internacional, a atividade cafeeira não se mostra mais tão interessante quanto antes, dada a tendência de queda do preço do café. Os antigos cafeicultores passaram cada vez mais a investir no ramo imobiliário que se mostrava mais próspero nesse momento. Pela alta demanda por moradia, o mercado imobiliário estava em alta e fazia do aluguel o modelo predominante na moradia urbana. Desta forma, o investimento nesse setor se mostrava mais estável e seguro que no setor cafeeiro. Como forma de ampliar seus lucros, esses investimentos aplicados no setor imobiliário irão estimular, tal como

mencionado por Sampaio (1994), o “brutal regime do inquilinato” (SAMPAIO, p. 21, 1994).

Bonduki (2004) afirma que os loteamentos surgem como investimento do capital privado, não necessariamente dentro de um plano de moradia, voltado a população da cidade. A isso, se justificam as intensas divisões dessas áreas em glebas sem aprovação jurídica, sem registro em cartório e sem a infraestrutura necessária às moradias. Nesse sentido, os investidores imobiliários estavam mais interessados na especulação dessas áreas, antes de sua ocupação, para sua valorização. Bem como apontado por Sampaio (1994), o crescimento da cidade e a especulação do preço da terra urbana já desenhavam a tendência da ocupação periférica, com a expulsão do trabalhador e da camada mais pobre da população para fora da cidade.

Sampaio (1994) e Bonduki (2004) comentam do posicionamento de Prestes Maia² no momento de grande crescimento da periferia e do aumento do número de loteamentos na cidade. Ambos comentam das críticas por ele realizadas, quando a intensa fragmentação em lotes sem a devida preocupação urbanística para isso. Prestes Maia dizia que a maior participação do Estado nesse processo, quanto ao Executivo estar junto da coordenação das ações da iniciativa privada, era primordial para que a cidade crescesse sem grandes problemas e ônus para a população³.

² Francisco Prestes Maia foi Engenheiro Civil, assume a prefeitura da cidade de São Paulo por dois mandatos, entre os anos de 1938 a 1945 e entre 1961 a 1965. Propõe seu projeto do Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, nos anos de 1930. Na ocasião de sua declaração, era engenheiro da Secretaria de Viação e Obras Públicas, e, posteriormente, diretor do setor de Obras Públicas (DOP). Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa4511/prestes-maia>> Acesso em: 09 out. 2016.

³ “A expansão da cidade tem sido obra da iniciativa privada que, sobretudo pelo sistema de vendas a prestação, provocou o arruamento de zona imensa e em desproporção flagrante com as necessidades reais da população. E essa dispersão desordenada vem encarecer ainda os serviços públicos, especialmente calçamentos e canalizações.” (PRESTES MAIA, apud BONDUKI, p. 285, 2004)

A expansão da cidade de São Paulo nesse momento, bem marcado pelo crescimento industrial e pelo provimento de moradia para a população também em crescimento, estava em grande parte ligada pela ação do capital privado. Os investidores industriais, os agentes provenientes das atividades cafeeiras e os então investidores imobiliários eram aqueles que agiam e ditavam os usos do solo urbano e as formas da cidade em expansão. Não raro, podia-se observar que esses agentes também estavam ligados a setores do Estado, ocupando cargos públicos no legislativo e no executivo (SAMPAIO, 1994). Em outras palavras, a mesma classe que investia e ditava as transformações do solo urbano de São Paulo, é aquela que elaborava leis e concediam incentivos à atividade de construção e da fragmentação em loteamentos na cidade.

Além da questão habitacional propriamente dita, nos loteamentos periféricos e abertura de terrenos para a moradia do trabalhador, o capital privado se ocupa de serviços de ordem básica para os cidadãos, se valendo do contexto jurídico da cidade e da atuação precária do Estado no provimento desses serviços de infraestrutura.

1.1. A autoconstrução e a mobilidade do trabalhador

Até os anos de 1920, alguns fatores ainda se colocavam a frente do avanço dos loteamentos periféricos na cidade de São Paulo, como empecilhos para a efetiva ocupação desses terrenos e para processo de autoconstrução da moradia pelo trabalhador. Deste momento em diante, novas medidas vão permitindo a ocupação dessas áreas pela população de mais baixa renda.

Dentre os fatores apontados por Bonduki (2004), destacam-se maiores facilidades econômicas e o provimento de serviços de transporte nessas áreas mais afastadas do centro da cidade. Se por um lado, o financiamento da compra dos terrenos permitiu maior acesso a compra, mesmo por aquelas famílias de baixa renda, ainda eram necessárias medidas que permitissem o deslocamento dos

trabalhadores aos seus locais de trabalho, nas regiões centrais da cidade. O transporte se colocava, então, como fator essencial para a baixa ocupação dos loteamentos periféricos da cidade (BONDUKI, 2004).

Por mais que as linhas de trem serviram como eixo irradiador da urbanização na cidade (SAMPAIO, 1994), nesse momento de expansão industrial, a ocupação por elas estimuladas se restringia a pontos específicos em seus eixos e nas proximidades de algumas estações e, logo, não acessava outras áreas para onde se expandiam os loteamentos. As linhas de bonde, em complemento às linhas de trem, deixaram de crescer substancialmente a partir dos anos 1920, se restringindo as áreas mais urbanizadas, nas regiões centrais da cidade.

Em meados da década de 1920 surge o ônibus como meio de transporte e como fator essencial para a ocupação da periferia da cidade: com menor capacidade quando comparado aos outros modais existentes na época, porém com maior possibilidade de inserção na cidade dada a capilaridade no sistema de transporte. Totalmente impulsionado pela iniciativa privada, o desenvolvimento do ônibus não pode ser visto separado do processo de loteamento da periferia da cidade e de sua ocupação.

Inclusive, são os agentes loteadores que muitas vezes são os investidores do transporte na periferia. Logo com a abertura de novos loteamentos, já se proviam linhas que ligassem a periferia com a região central da cidade e com as linhas de bondes ali dispostas, de modo a permitir o deslocamento do trabalhador ao seu posto de trabalho – e apenas isso.

O provimento dos serviços e infraestruturas essenciais para a reprodução da vida do trabalhador nessas áreas que iam se abrindo na cidade – aqui destacados o transporte e a mobilidade da população - não acompanha a expansão da periferia e o crescimento da população. É nesse contexto que os investimentos do capital privado se voltam para essas áreas, em consonância com os investimentos na

abertura dos loteamentos e na moradia da população trabalhadora. No crescimento da “cidade ilegal” (BONDUKI, 2004), sem devidas regulamentações jurídicas de escrituras e registros de arruamentos e vias que se abriam, o trabalho do Estado na expansão das obras de infraestrutura pouco se desenvolve, que tem a seu favor a argumentação da inexistência de documentos e outros termos burocráticos que apontem a regularização desses adensamentos. Nesse momento de impasse legal e burocrático da ação do Estado que o capital privado se realiza, ao atuar também em atividades ligadas ao setor imobiliário, gerando grande disparidade centro-periferia da cidade que crescia⁴.

Como já mencionado por Sampaio (1994), os mesmos agentes loteadores estavam em instâncias do governo, respondendo legalmente por ações por eles mesmo praticadas. O Estado aqui serve de respaldo legal para a realização dos interesses do capital privado no crescimento da periferia da cidade. O movimento de expansão da cidade e o modelo de ocupação periférico característico respondem, portanto, a interesses do capital privado – industrial, que se desenvolve na cidade de São Paulo neste momento, com o Estado não separado dessas ações:

“A despeito dos evidentes e conhecidos problemas que esse modelo de ocupação (ilegal, clandestina, antiurbana, insalubre, precária e contrária aos princípios da técnica urbanística) traria para a cidade no futuro, formou-se uma espécie de conluio branco entre loteadores, compradores, Executivo, Legislativo e Judiciário para não se criar empecilhos ao livre desenvolvimento desse tipo de empreendimento. A liberdade com que processou, durante décadas, a transformação, sem projetos nem obras, de glebas rurais em lotes teoricamente urbanos, foi decisiva para a difusão do sistema de auto empreendimento.” (BONDUKI, p. 286)

⁴ A saída da questão habitacional pela qual passava a cidade de São Paulo no referido momento, pela abertura dos loteamentos, pela autoconstrução e pela expansão da periferia da cidade, a partir do livre desenvolvimento do capital privado nessas atividades, leva Bonduki (2004) a usar o termo da “cidade-ilegal”, que cresce concomitante ao crescimento da cidade de São Paulo, em termos econômicos e populacionais. Isso acontece, segundo o autor, pela ausência do Estado neste processo.

1.2. O ônibus como “elemento dinamizador”

Como já dito, o ônibus como transporte do trabalhador foi importante fator que consolidou o modelo de ocupação periférica, nos loteamentos da cidade, principalmente pela sua característica de permitir maior conexão com o sistema de transporte já existente e de se chegar até as áreas da cidade não assistidas pelas linhas de trem ou bonde. Sampaio (1994) ressalta a importância do ônibus nesse momento, chamando-o de “elemento dinamizador”, por compor o sistema de transporte urbano existente e por permitir maior capilaridade da mobilidade do trabalhador urbano⁵.

Do surgimento desse modal de transporte – como investimento da iniciativa privada, cabe uma colocação sobre o termo usado pela autora. Se por um lado foi um elemento dinamizador no que diz respeito a ocupação do solo, foi também dinamizador dos investimentos do capital privado, nos loteamentos, na abertura de linhas de ônibus e em outros serviços ligados a essas atividades. É sinal da ação do capital privado nos diferentes fatores que garantem a reprodução da força de trabalho do operário: na habitação, no transporte e nos outros serviços de infraestrutura urbana.

Em contrapartida, a ocupação do solo para a moradia popular não se dinamizava, ficava sujeita ao crescimento do tecido urbano e, logo, a expansão das franjas da cidade; a habitação popular, então, está relacionada a expansão da periferia da cidade de São Paulo, cada vez mais distante de sua área central – movimento característico até nos dias de hoje. Pela própria condição da ocupação periférica, o acesso ao conjunto de serviços urbanos se dá de maneira precária.

Como apontados pelos autores (BONDUKI, 2004; SAMPAIO, 1994), a realidade do serviço de transporte na periferia era precária, com poucas linhas

⁵ “O ônibus permitiu que se estruturassem relações entre os subúrbios – estações e bairros que estavam fora do domínio ferroviário ou longe dos trilhos” (SAMPAIO, 1994, p. 23).

disponíveis, com horários e itinerários pouco regulares e com frota insuficiente para atender a população. Inclusive, o transporte tinha grande peso dentro do orçamento familiar, dado seu alto custo para o usuário.

A mobilidade da população que ali se estabelece se torna cada vez, portanto, mais dependente de agentes do capital privado que coordenavam a distribuição e horários de linhas. Desta forma, pode-se falar que a mobilidade do cidadão pouco se dinamiza com o crescimento da rede de ônibus, uma vez que as linhas que são abertas nesse momento têm o intuito de atender o deslocamento do trabalhador ao seu posto de trabalho, em empresas nas regiões centrais da cidade ou ainda nas fábricas já espalhadas pela cidade. Sinal disto é o empenho dos loteadores de também agir no ramo dos transportes para garantir a venda de seus terrenos para a grande massa trabalhadora na cidade.

A mobilidade da população, portanto, está vinculada a mentalidade do trabalho e a ideia de que é fator essencial para a reprodução da força de trabalho, e somente a isso. A interação do trabalhador com a cidade está condicionada ao seu grau de mobilidade pelo espaço urbano (ULIAN, 1999), e, neste momento de estabelecimento das atividades industriais na cidade de São Paulo, ela estava a permitir que o trabalhador chegasse ao seu posto de trabalho – seja qual fosse a condição deste deslocamento, seja quanto isso significasse em suas relações com a cidade e com a comunidade.

Em pesquisa realizada no ano de 1939 pelo então prefeito Prestes Maia, pela Comissão de Estudos dos Transportes Coletivos de São Paulo, apontou-se que por volta de 7% da população da cidade habitava em áreas não assistidas por nenhum sistema de transporte coletivo – por volta de 94 mil pessoas (PMSP⁶, 1943 *apud* BONDUKI, 2004, p. 293).

⁶ SÃO PAULO (Município). O transporte coletivo na cidade de São Paulo. Pesquisas, recenseamento e estudos técnicos. São Paulo: PMSP, 1943.

Bonduki (2004) relaciona a crise da habitação do trabalhador na cidade de São Paulo com o que ele chama de crise no transporte. Reconhece-se, assim, a importância do transporte na reprodução da força de trabalho do operário, essencial, portanto, para a realização da atividade industrial e para a consolidação do modelo de ocupação periférica.

O rápido crescimento urbano e econômico de São Paulo tornou urgente a reorganização de seu sistema de transportes, um elemento vital na reprodução da força de trabalho. E, para a mentalidade da época, nada era mais natural que a estatização do setor. (BONDUKI, p. 93, 2004)

A partir da pesquisa feita durante a gestão Prestes Maia, sobre a condição de moradia do trabalhador e de sua mobilidade, discute-se a organização do transporte coletivo na cidade. Em 1946, a partir dos estudos preliminares, é criada a CMTC – Companhia Municipal de Transportes Coletivos, órgão público responsável pela organização do transporte público na cidade. A empresa é criada com o propósito da exclusividade da operação do sistema de transporte na capital, que foi justificada, segundo Lopes (1985), pela:

- importância da unificação completa; (...)
- atendimento a todos os setores da cidade com tarifas equitativas, justas e razoáveis, proporcionando bons serviços mesmo a bairros mais pobres onde as linhas seriam deficitárias e não atrairiam a iniciativa privada;” (LOPES, p. 43, 1985).

Como consequência do período da 2ª Guerra Mundial (1939-1945), havia dificuldades na manutenção do sistema e dos ônibus que circulavam, quanto a importação de peças e novos automóveis. Apesar da proposta de ter maior controle do transporte e, logo, maior atendimento a população quanto a mobilidade sobre o espaço urbano como um todo, a CMTC demonstrou dificuldades de atuação no gerenciamento da atividade. Em 1958, após pressões de empresas privadas interessadas em regressar na operação de linhas de ônibus, a CMTC autoriza a

participação dessas companhias e, desde então, o transporte em São Paulo tem atuado em conjunto com a iniciativa privada no atendimento a mobilidade da população (LOPES, 1985).

1.3. Caso de São Mateus

O aspecto da ocupação periférica do bairro não está ausente na história de São Mateus, área selecionada para a realização deste trabalho. Antiga fazenda em área rural da cidade de São Paulo é loteada no final dos anos 1940 pela família Bei, cujos lotes são vendidos e logo se valorizam. O transporte da população se restringe aos paus de arara até o ano de 1952, quando surge uma linha de ônibus na região, pela empresa Cometa. O transporte coletivo se desenvolve na região também por agentes privados, ligados aos loteamentos do bairro e a empresas privadas, mais adiante⁷.

Somente no ano de 1988 há a construção do Terminal São Mateus, de onde partem importantes linhas de ônibus que servem de conexão do bairro e da região com o restante da cidade. A pertinência do terminal para a região é mostrada também na influência para a região do ABC paulista. Fato é que existe a linha de trólebus que conecta a região com o bairro do Jabaquara, na zona sul da cidade, passando pelas cidades de Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema e Mauá⁸.

⁷PREFEITURA DE SÃO PAULO, Subprefeitura São Mateus. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao_mateus/historico/index.php?p=438> Acesso em: 21 mai. 2016

⁸EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S.A. Histórico. Disponível em: <<http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/redes-de-transporte/corredores-terminais/corredor-metropolitano-abd/historico.fss>> Acesso em: 22 mai. 2016

Corredor Metropolitano ABD (São Mateus - Jabaquara)

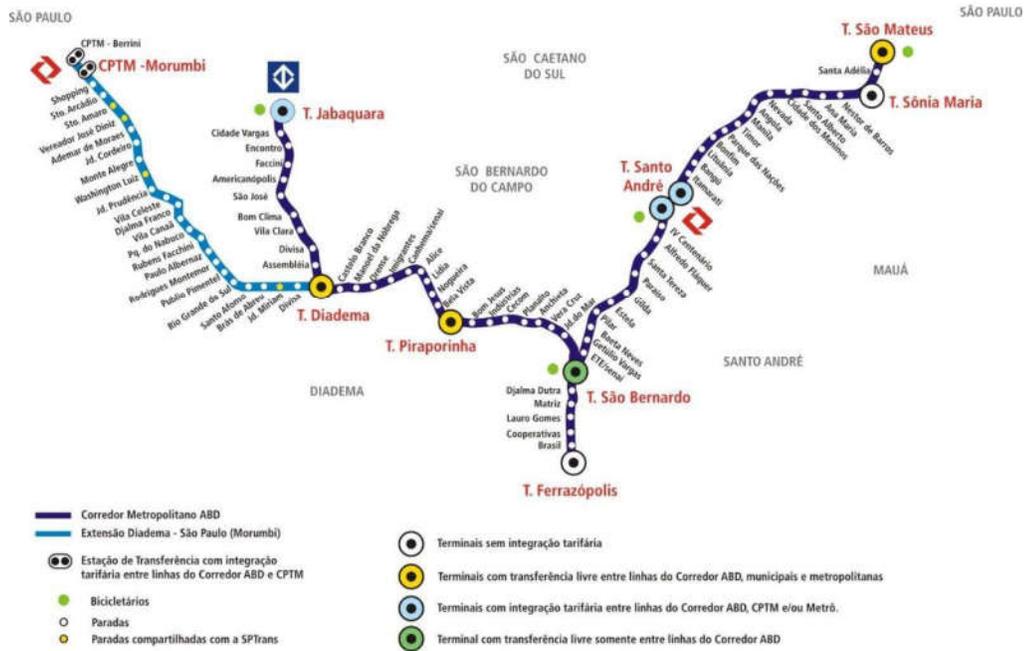


Figura 02 - Mapa do traçado do corredor do trólebus, que liga o Terminal São Mateus, na zona leste da cidade, ao Terminal Jabaquara, a zona sul, passando pelas cidades de Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema e Mauá. Fonte: EMTU

A demanda pelo transporte público na cidade, e na região, é evidenciada pela construção do monotrilho do Metrô, que pretende ligar a Linha 2- Verde do Metrô com o bairro de Cidade Tiradentes, também na zona leste da cidade. Como de se esperar, a chegada desse meio de transporte implica em mudanças na paisagem urbana e nas relações estabelecidas na região, principalmente no que tange ao processo de reprodução do espaço urbano e da produção da segregação social na região. Esse tema circunda o trabalho como um todo e será melhor explorado mais adiante.

Capítulo 02 - A produção do espaço urbano: urbanização e expropriação

Ao longo da história, através do pensamento geográfico, há a passagem da análise espacial, de localização dos fenômenos à noção de espaço enquanto produto social e de sua organização por grupos humanos (CARLOS, 2011). Somada a perspectiva materialista-dialética adotada pela Geografia, nos idos dos anos 70, a crítica no âmbito da ciência e a crítica da construção do pensamento orientam à elaboração da noção de 'produção do espaço' (DAMIANI, 2012). Isso muito se deve a Henri Lefèbvre, autor marxista que propôs pensar o espaço como indissociável do pensamento da formação social e econômica, na reprodução capitalista⁹. Dentro da Geografia, sua influência é bem evidente e leva a pensar a produção social capitalista em sua totalidade. Desta forma, ajuda-nos a pensar a produção capitalista e a reprodução de suas formas de produção em seu sentido espacial e social. Nesse sentido, está a noção da produção do espaço como mercadoria, já inserido na lógica da produção capitalista.

Alguns aspectos históricos da reprodução da sociedade vão apontando o movimento da constituição da cidade, como tratado por Carlos (2009), da produção do espaço como mercadoria até a produção da cidade como a mercadoria, derivando assim, a mudança no sentido do uso do solo urbano dentro da reprodução dos meios de produção capitalistas. Parte-se assim da análise da reprodução da sociedade capitalista e realização do capital em um momento de passagem da hegemonia do capital industrial ao capital financeiro. Momento este em que a reprodução do capital em um nível global orienta a ordenação espacial, em um nível mais local¹⁰.

Pensando a cidade, podemos dizer que é o espaço da reprodução das

⁹ “Em sua obra, há a superação da ciência do espaço – lógico-formal – pela categoria de produção do espaço, mais dialética e, assim, mais concreta.” (DAMIANI, 2012, p.261).

¹⁰ “É o momento histórico no qual a reprodução, estabelecida no plano global, orienta os processos locais (a produção do espaço na metrópole), e a distribuição dos lucros advindos do solo urbano (pelo consumo produtivo) estende-se por toda a cidade.” (CARLOS, 2009, p.295).

atividades capitalistas, sem o qual não seria possível se realizar; pode-se ter em mente, inclusive, que as relações estabelecidas são, também, espaciais. Torna-se, assim, condição para a reprodução capitalista, ao passo que também o produz. Carlos (1994) fala que o espaço é condição, meio e produto da reprodução das atividades humanas e, dentro do modo de produção capitalista, temos o mesmo quadro – de relações sócio espaciais que dependem do espaço para se realizarem. Logo, temos o espaço como meio da reprodução capitalista, condição para extração da mais-valia e consistindo também a mercadoria por ela produzida.

Tendo em vista o pressuposto de que o espaço é a condição, meio e o produto da reprodução da sociedade (CARLOS, 1994), no modo de produção capitalista, os processos contraditórios da reprodução do capital serão refletidos no espaço urbano (CARLOS, 2011). Essa transformação - da passagem do capital industrial para o capital financeiro, portanto, se reflete no processo da produção do espaço urbano, que, como é de característica da reprodução do capital, se dá de maneira contraditória no espaço, produzindo desigualdades sócio espaciais.

2.1. Indústria e produção do espaço

Como tratado por Ulian (1999), as mudanças do comportamento econômico e as mudanças das dinâmicas produtivas demandam essa reorganização do espaço, a fim de atender essas novas relações. Levantando a questão do automóvel na história brasileira, a indústria automotiva foi grande responsável pelo desenvolvimento industrial nacional. Justamente por esse fato, a adoção do modelo dos veículos sobre pneus enquanto meio de transporte predominantes teve grande influência na composição do urbano e na formação das estruturas da cidade, principalmente com sua popularização.

A cidade de São Paulo se expande horizontalmente com o crescimento da atividade industrial, para além dos eixos ferroviários, que até então serviam de

“esqueleto” do crescimento urbano (SANTOS, 2009). Esse modelo de ocupação na cidade, que se dá pela relação da habitação do trabalhador urbano com o modelo de transporte coletivo sobre pneus, no modelo da autoconstrução, se intensifica com o desenvolvimento industrial. Vale dizer que as linhas de trem e de bonde serviram até determinado momento como eixos do crescimento da cidade (SAMPAIO, 1994), mas que foram perdendo incentivos por parte do governo ao longo do crescimento econômico do país.

Isso se dá em grande parte pelo momento pelo qual passa a economia brasileira, como o que ocorre entre os anos 1950 e 1960, de intensa entrada de capital externo – citados aqui pelas indústrias automobilísticas, e aumento no incentivo ao transporte rodoviário, particular ou coletivo.

Ulian (2008) fala do transporte nesse momento como “via de mão dupla”, em que, enquanto é essencial para o desenvolvimento das atividades econômicas – mobilidade do trabalhador e fluxo de mercadorias, o transporte também é por estas atividades determinado¹¹. Como já tratado neste trabalho, se o modelo de transporte rodoviário, aqui tomado no exemplo do ônibus, foi grande fator para a consolidação do padrão periférico de ocupação do trabalhador na cidade, foi ele que também permitiu desconcentração de atividades industriais e de serviços (SAMPAIO, 1994). E da necessidade do desenvolvimento dessas atividades, a partir da expansão da mancha urbana da cidade e da desconcentração dessas atividades, o transporte rodoviário vai se estruturando na cidade e se impondo como modelo padrão.

Visto o destaque para a indústria automobilística dentro da economia brasileira neste momento, a cidade de São Paulo cresce nos moldes da rodoviarização e em função do automóvel.

¹¹ “Como uma via de mão dupla, as atividades econômicas que se instalaram em São Paulo induziram a configuração da rede de transportes rodoviária. Ao mesmo tempo em que se fez elemento indutor, a rede de transporte se estruturou produzida pelas atividades econômicas realizadas” (ULIAN, 2008, p. 181).

É pensando esse momento de crescimento industrial que Santos (2009) relaciona os incentivos dedicados ao automóvel particular com os investimentos do Estado no transporte público na cidade de São Paulo. Segundo o autor, quanto maior o desenvolvimento da infraestrutura voltada ao automóvel na cidade, menor são os incentivos ao transporte público¹². Este é um quadro que exemplifica esse momento de maior desenvolvimento industrial e crescimento da cidade de São Paulo, quando, segundo Santos (2009), a demanda pelo uso do ônibus cresce por volta de 75%, entre os anos de 1968 e 1975, mas o número desses veículos aumenta em uma ordem de 12% (SANTOS, 2009).

Do quadro de precarização do transporte público mencionado, pode-se pensar sobre o tema tratado por Kowarick (1993) acerca das condições da classe trabalhadora urbana, na cidade de São Paulo. O autor vai justamente pensar neste momento de crescimento econômico no qual o país se insere, dando destaque para a situação da parcela mais pobre da sociedade. Ele relaciona, então, o dito momento de prosperidade da indústria e da economia brasileira com o quadro social em que se encontrava a classe trabalhadora.

O período conhecido como “milagre econômico”, momento observado por Kowarick (1993), se situa entre os anos de 1968 e 1973 dentro do regime militar brasileiro, quando diferentes fatores levam para avanço nos indicadores de crescimento econômico em nível nacional. Deles, apontam-se as políticas monetárias do período e políticas de expansão do crédito – canalizado ao setor privado, somadas aos maiores incentivos do governo dados às exportações (VELOSO et al., 2008). Desses fatores, são apontados alguns dados indicadores do desenvolvimento econômico do período.

¹² “a tendência à ascensão ao transporte individual nos países subdesenvolvidos é mais fortes em certas aglomerações que em outras, mas sempre se dá acompanhada da degradação da qualidade do transporte público” (SANTOS, 2009, p. 90).

Indicadores selecionados	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Taxa de crescimento do PIB (%)	9,8	9,5	10,4	11,3	11,9	14,0
Inflação (IGP%)	25,5	19,3	19,3	19,5	15,7	15,6
Taxa de crescimento das exportações em US\$ (%)	13,7	22,9	18,5	6,0	37,4	55,3

Tabela 02 - Brasil: Indicadores Macroeconômicos Selecionados - 1968-1973

Fonte: VELOSO et al., 2008

Nesse momento denominado de “milagre econômico”, se observam as taxas crescentes no PIB nacional, junto de altos índices da inflação (ainda que com tendência decrescente) e com aumento nos níveis de exportação. Esses são dados expressivos para nosso país, tendo como referência momentos anteriores na economia nacional. Quando tomados isoladamente, são indicadores de prosperidade e avanço econômico, entretanto, o projeto de desenvolvimento nacional se restringe ao plano do econômico, uma vez que há a depauperação da mão de obra em seus mais diferentes sentidos, no plano do cotidiano (KOWARICK, 1993).

Nesse momento de intenso desenvolvimento industrial, pode-se pensar no que Kowarick (1993) comenta, da espoliação do trabalhador de sua vida em relação a cidade e ao que a cidade exige de seus habitantes. A condição relegada ao trabalhador, segregado mais às franjas da cidade, ao distanciá-lo do centro da cidade, a condicioná-lo ao ritmo de vida próprio do mundo do trabalho e ao desestimulá-lo a ocupação dos espaços urbanos, é resultado do ideário que se tinha.

É no momento do milagre econômico brasileiro que a promoção da habitação do trabalhador paulistano passa ser ponto de preocupação, em função da possibilidade de tensões sociais que poderiam se desenrolar. Nesse referido momento do "milagre", durante período de repressão da ditadura militar, há o aumento no número de conjuntos habitacionais, promovidos pelo Estado, nas regiões mais periféricas da cidade, em especial na zona leste de São Paulo. Ainda

com a ocorrência da autoconstrução pelo trabalhador e com processo de favelização, a cidade se reproduz e se expande neste momento de especulação e de aumento no preço dos aluguéis, através da pressão pela moradia (BURGOS, 2008). Burgos ainda comenta que a estruturação da periferia em São Paulo se baseia no deslocamento da massa de trabalhadores, “dos ‘bairros dormitórios’ para os locais de trabalho” (BURGOS, 2008, p. 30)

Do investimento neste modelo de habitação – e ainda sobre os outros elementos tão necessários para a sobrevivência da população periférica, Damiani (1993) aponta a posição tomada pelo Estado brasileiro neste momento de prosperidade econômica, ao comentar que o Brasil que se industrializava tinha a sua disposição grande parcela de trabalhadores. Assim, se aproveita da situação da subordinação desse grande número de mão de obra excedente para realizar o seu plano de desenvolvimento nacional¹³. Dada a migração intensa no país e grande crescimento vegetativo da população, que se concentrava nas cidades e, no caso, na cidade de São Paulo, era esse o tipo de modelo de ocupação pela população trabalhadora estimulado pelo Estado. Damiani (1993) ainda aponta que os conjuntos habitacionais na periferia da cidade e as outras habitações também neste modelo periférico de ocupação, serviam de maior controle da força de trabalho, de controle dos espaços de moradia bem como de manipulação política. A autora ainda nos lembra de que o movimento semelhante se podia observar no início da industrialização em São Paulo, na promoção da habitação (como das vilas operárias) próxima às empresas, quando ainda estavam sob o encargo dos agentes privados industriais.

O crescimento da periferia urbana e dos conjuntos habitacionais dispostos mais às franjas da cidade está baseado também na exploração do proletariado urbano. Novamente, pode-se falar que o referido momento de desenvolvimento

¹³ “(...) o Brasil, que se industrializava, não precisava investir na reprodução de sua força de trabalho. Os trabalhadores à disposição abundavam.” (DAMIANI, 1993, p. 79)

econômico se realiza em função da espoliação do trabalhador e de seus direitos enquanto cidadãos, dentro da cidade:

A massa trabalhadora no país caminhava, com o desenvolvimento industrial, para uma diferenciação e identificação marcantes, à qual não bastava uma política populista, e, ao mesmo tempo, reproduzia-se como uma massa trabalhadora potencial, que sobrevivia apesar do empobrecimento crescente, da qual era preciso, também, assenhorear-se. Os termos do desenvolvimento do capitalismo no campo e na cidade transformavam as cidades em redutos dessa identidade proletária, bem como, e, ao mesmo tempo, dessa massa superficial, indistinta, pobre, e sujeitável (DAMIANI, 1993, p. 84).

Assim, o plano de expansão periférica da cidade tem o propósito de segregar e desadensar o centro da cidade, que se desenvolvia e se valorizava, implicando em consequências para a massa trabalhadora e para a forma com que estes se relacionavam com a cidade. O crescimento da cidade de São Paulo se dá pela exploração do trabalhador, de seu tempo de socialização, de suas formas de se relacionar com a cidade; em destaque na discussão deste trabalho, fala-se do trabalhador espoliado em sua mobilidade reduzida.

2.2. Centro x Periferia e Urbanização Crítica

No desenvolvimento das atividades no espaço urbano e na reprodução das relações capitalistas de produção, temos os processos contraditórios desta reprodução espelhados no espaço dele derivado. Deve-se ter em mente que as relações sociais são também espaciais, como relações produtoras de espaço. (CARLOS, 2011). Uma vez que as relações capitalistas se dão enquanto produtoras de desigualdades – e como se realizam em função da desigualdade por elas produzidas, os processos de desigualdades são reproduzidos espacialmente (CARLOS, 2013). Fala-se de processos sócio-espaciais de desigualdade e segregação, principalmente, da intensificação da relação centro x periferia, manifestando o contraste entre a parcela mais pobre da população daqueles mais

ricos¹⁴.

É através das contradições explicitadas no urbano, em seu plano cotidiano, que se insere aquilo definido por urbanização crítica (DAMIANI, 2000). Do modo de produção no qual nossa sociedade se insere, fala-se da impossibilidade de produzir o urbano que se volte para todos de maneira igualitária. Tendo em mente as relações capitalistas de produção, no movimento de reprodução do espaço urbano, é por meio destas contradições que o capital consegue se realizar. A sua própria reprodução depende da espacialização dessas desigualdades no espaço urbano e, na materialização das desigualdades, quando projetadas no plano do cotidiano, se observa que a cidade não está voltada para toda sua população.

No contexto de crescimento dos centros urbanos, por exemplo, no aumento da população e da mancha urbana, em que o tecido urbano se expande, deslocando cada vez mais a sua periferia para longe de seu centro. As relações de produção capitalizadas vão se expandindo, também, em movimento de valorização do espaço urbano. Contraditoriamente, a valorização das áreas mais periféricas da cidade estimuladas por este movimento das atividades produtivas é que intensifica o processo de desconcentração das atividades produtivas, além de, claro, ser o que promove o deslocamento de parcela da população mais às franjas da cidade.

As barreiras à população vão sendo colocadas no aumento do preço do imóvel e do solo urbano e das atividades comuns à reprodução da vida. Vão obrigando, assim, a parcela mais pobre da população que não consegue se manter ali, que não conseguem custear a sua permanência naquele local, a se deslocarem às mais áreas periféricas da cidade, se sujeitando à maiores distâncias de seu

¹⁴ “Ao mesmo tempo é na cidade, devido ao seu grau de concentração espacial, que aflora mais claramente a contradição de classes, tão nítida na paisagem dos bairros. Essa contradição se manifesta pelo contraste entre a riqueza e a pobreza. É no urbano que se manifestam mais claramente as relações de produção capitalistas e onde a violência se faz maior.” (CARLOS, 2013, p. 78).

centro urbano e de suas atividades centrais. No limite, são barreiras postas a apropriação do sujeito ao espaço urbano, determinando quais são os tipos de relação que com ele são estabelecidas.

O trabalhador é espoliado de sua condição de sujeito urbano em seu sentido material, no que diz respeito a sua segregação no espaço urbano, mas também de maneira abstrata em sua própria percepção em relação a cidade a qual se relaciona. Pelas barreiras sendo postas pela cidade e pelas formas que se relaciona com o espaço urbano, em sua condição de espoliado, esse sujeito periférico perde a consciência de viver a cidade sem seu sentido clássico, enquanto centro da vida social e política, como espaço do encontro, da cidade enquanto obra (LEFÈVRE, 1991). O processo de espoliação tão característico do movimento de urbanização enquanto crítico (DAMIANI, 2000), tem como consequência o sujeito alienado de sua vida urbana, agora como parte de uma sociedade urbana cindida; com o reforço da separação entre centro e periferia, os sujeitos urbanos perdem a consciência da urbanidade, sem reconhecer os elementos daquilo que teve origem enquanto uma unidade (LEFÈVRE, 1991).

Como as contradições são materializadas na cidade e no cotidiano (CARLOS, 2013), o espaço urbano é resultado de relações sociais, enquanto produto da organização da sociedade. A respeito da sociedade em que vivemos, dentro do modo capitalista de produção, a contradição se manifesta ao observarmos que o espaço é realizado socialmente, mas ainda se constitui como mercadoria, tendo o seu acesso intermediado pelo mercado. O processo de produção espacial em nossa sociedade, então, não pode se dar senão desta maneira: como processo produtor de desigualdades, que não se volta a toda a população de maneira igualitária.

Desta forma, os lugares da realização da vida só são acessados por seu valor de troca, constituindo uma barreira às parcelas da população, intensificando a

desigualdade social. Fica claro como as parcelas da população terão acesso a cidade de modo desigual, e seus conteúdos serão apropriados de maneira fragmentada.

2.3. A mobilidade e constituição da cidadania

Como já tratado sobre a impossibilidade da constituição do urbano para todos de maneira igualitária, dentro do conceito da urbanização crítica (DAMIANI, 2000), a cidade que cresce e tem sua mancha urbana expandida, impõe a sua população fatores que a segregam, impelindo-as mais às periferias da cidade e alienando-as de sua consciência de vida urbana. Como um destes fatores de segregação, é a maneira com a qual a população periférica acessa a cidade como um todo, no que diz respeito ao seu deslocamento pelo espaço urbano. As alternativas que lhes são dispostas, quanto ao transporte público - tema tratado neste trabalho, são determinantes na constituição da mobilidade da população. É tema presente no projeto político, é determinante na construção da cidadania da população e, logo, um direito do povo a ser alcançado.

Ulian (1999) fala de cidadania como inserção da população no espaço urbano, se apropriando dele e construindo, assim, o contexto social e político da cidade. O termo de cidadania em seu sentido clássico, tratado pela autora, se liga a apropriação do espaço público e participação política do indivíduo na cidade; a não cidadania, desta forma, se liga a não apropriação da cidade pelo indivíduo, a não participação política do indivíduo e, portanto, a sua exclusão do espaço urbano.

Através do deslocamento há a interação entre a população e a cidade, quando, através de sua movimentação, o corpo, a menor escala do ser, se relaciona com o espaço urbano. É através da escala do corpo que o sujeito entra em contato com o espaço urbano e interage com a cidade e seus atributos (CARLOS, 2014). É desta forma que o sujeito entra em contato com oportunidades de se reproduzir

socialmente. Assim sendo, a mobilidade do sujeito sobre o espaço urbano é um atributo social, e o acesso a essa mobilidade espelha as condições do serviço de transporte e as políticas sócio espaciais da cidade. Se não há o acesso a mobilidade satisfatório, pode-se dizer que há uma privação a oportunidades e atividades (ULIAN, 2008).

O espaço urbano constituído enquanto mercadoria, dentro do modo capitalista de produção, restringe de antemão o seu acesso e a sua apropriação a poucos, indicando, assim, que urbano não se constitui de maneira igualitária a todos. Se o espaço urbano é apropriado por apenas uma parcela da população, uma vez que o acesso aos instrumentos urbanos se dá a partir do intermédio com o mercado, não serão todos aqueles considerados cidadãos em seu sentido político, inseridos na cidade e participantes da construção da cidade. Como nos termos da urbanização crítica (DAMIANI, 2000), o espaço urbano não se volta a todos de maneira igualitária, tampouco o acesso aos serviços e fatores que constituem a cidadania do indivíduo. O acesso ao transporte e os níveis de mobilidade de toda a população urbana não se dão de maneira igualitária a todos, apresentando grandes diferenciações ao longo do espaço urbano e intensificando as diferenciações sócio espaciais na cidade.

Ulian (1999) fala de uma “cidadania diminuída” (ULIAN, 1999), como a exclusão dessa parcela que se relaciona com o espaço urbano de maneira precária.

“Quem tem seu raio de ação limitado pela mobilidade tem menos condições de trabalho, estudo, lazer, consumo, enfim, menos condições de se tornar um cidadão completo do que os que podem mover-se livremente pelo território” (ULIAN, 1999, p. 6).

Sobre o papel do transporte público na apropriação do espaço pelo indivíduo, pode-se falar no aspecto de exclusão, na existência de barreiras, como

anteriormente falado, determinada pela renda e, mais diretamente, pela distribuição das moradias pela cidade. A cidade impõe à circulação certas particularidades, quanto a localização da moradia do trabalhador e dos diferentes serviços e atividades por ele realizadas, determinando, de certa maneira, características a mobilidade de sua população.

Segundo Alves (2011) a mobilidade do indivíduo pelo espaço urbano está ligada tanto pela sua localização espacial na cidade, quanto pela sua condição social. Barreiras que vão se colocando sobre o espaço urbano, frente a população, se manifestam em seu aspecto físico – como da concentração da moradia popular e a disponibilidade de linhas de ônibus que atendem a população de maneira digna; interligadas a estas, as barreiras se manifestam também de maneira mais sutil, quando se refere aos aumentos nas tarifas cobradas nos diferentes meios de transporte, além do processo de valorização da cidade, no movimento especulativo - como parte integrante no movimento de segregação sócio espacial. Para a autora, o grau de mobilidade no espaço urbano está relacionado à inserção do indivíduo no sistema produtivo.

Mudar essa situação [de imobilidade] pressupõe ter acesso a localizações que concentram as possibilidades de empregos e ou atividades informais que permitam minimamente a sobrevivência, e isso se torna fundamental a mobilidade espacial pela metrópole (ALVES, 2011, p. 111).

São necessários recursos que garantam as necessidades básicas para a reprodução da vida para que se tenha uma mobilidade digna pelo espaço urbano e, desta forma, uma melhor apropriação da cidade. Desde o novo aumento da tarifa do transporte público na cidade de São Paulo, é necessário o maior dispêndio de parte da renda somente para arcar com os custos para locomoção. Se olharmos para os dados referentes ao ano de 2015 - tomando como base o salário mínimo, se gasta

na cidade paulistana 17,7% da renda somente com o transporte público¹⁵– isso considerando somente viagens de casa ao trabalho, e vice e versa. Mesmo com aumento da tarifa e reajuste no salário mínimo para o ano de 2016, o gasto médio do paulistano com o transporte público permanece próximo a taxa divulgada. Uma mobilidade urbana mais limitada, quando não impedida, leva a exclusão do indivíduo da cidade¹⁶.

Rosa (2006) comenta o processo de exclusão do trabalhador de baixa renda derivado da dificuldade de seu acesso aos serviços de infraestrutura urbana, como elementos básicos de sua constituição enquanto cidadão. Os diferentes graus de mobilidade da população se ligam a renda da população, como determinante ao acesso à cidade e aos seus espaços. Como abordado por Alves (2011), a imobilidade física do indivíduo no espaço urbano está associada a sua imobilidade social. Segundo a autora, os fatores que provocam esse quadro de imobilidade se ligam a insuficiência de recursos para a manutenção de necessidades do cotidiano, na baixa remuneração e uma má inserção em atividades produtivas. Junto a isso, há aumento nas despesas, como moradia, alimentação e transporte, que são elementos tão essenciais à reprodução da vida.

A massa trabalhadora urbana (quando vista pelo olhar da indústria), abunda na cidade de São Paulo e para a sua sobrevivência, é sujeitado a condição de expropriado (KOWARICK, 1993). É na espoliação de seus direitos básicos que garantem a sua sobrevivência de maneira digna que o modelo de urbanização e de desenvolvimento econômico se realiza na cidade. É por meio das contradições e desigualdades produzidas que o capital se desenvolve no espaço urbano. Quando remonta o período de prosperidade do milagre econômico no Brasil –

¹⁵ SOUZA, B. Ônibus de SP é o que mais pesa no bolso entre 12 metrópoles. Revista Exame, 09/01/2015. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/onibus-de-sp-e-o-que-mais-pesa-no-bolso-entre-12-metropoles>. Acesso em: 10/06/2016

¹⁶ “(...) não temos cidadãos plenos quando as pessoas são impedidas de circular, com prejuízo de sua qualidade de vida.” (ULIAN, 1999, p.8)

contraditoriamente, de grande depauperação da mão de obra do trabalhador urbano, Kowarick (1993) comenta o quadro de sujeição do indivíduo, do qual não pode escapar. Dependente do transporte público, por exemplo, para locomoções de sua residência ao trabalho, o trabalhador urbano se sujeita a fadiga do grande tempo despendido no trajeto, que se soma ao tempo de sua jornada de trabalho, propriamente dita. O tempo de fadiga e o esgotamento de sua força de trabalho são fatores que diminuem a participação do trabalhador com o espaço urbano, em seu sentido criativo e político. Desta forma, o trabalhador espoliado, em sua condição diminuída enquanto cidadão (ULIAN, 1999), se vê preso a engrenagem econômica como questão de sobrevivência.

Esse é o movimento da valorização do espaço urbano e da expansão da malha da cidade, que segrega parcela da população mais pobre a áreas mais distantes, dificultando o acesso à benfeitorias sociais e à cidade como um todo. Kowarick (1993) faz a ressalva de que é pelo acesso garantido aos seus direitos que o trabalhador urbano pode exercer o seu papel de cidadão – não só em seus termos materiais, mas também participativo nos termos deste modelo de desenvolvimento.

Capítulo 03 – O monotrilho em São Mateus

O monotrilho é um modal de transporte público coletivo, cujos trens se deslocam em um único trilho, sobre pneus de borracha em via elevada que, no caso da linha paulistana, opera sem o condutor do trem. Assim, como parte de sua estrutura, conta com passarelas que servem de acesso às estações elevadas e de travessia aos passageiros entre as avenidas por onde a linha em sua extensão percorre. Além disso, o projeto garante integração as áreas verdes ao seu redor, com plano paisagístico sob a via elevada, com fins de criar um corredor ao longo do percurso. É movido a energia elétrica e é capaz de atingir a velocidade de 80km/h, com intervalos de 90 segundos entre os seus trens¹⁷. O monotrilho se apresenta como alternativa ao transporte coletivo de passageiros por garantir, segundo o Metrô, rapidez, segurança e qualidade, tal como o sistema subterrâneo sobre trilhos, com menores custos e tempo de implantação

As construções do Metrô em seu projeto de se estender pela zona leste da cidade de São Paulo se iniciam no final do ano de 2009, com a intenção de ligar a Linha 2 – Verde do Metrô até o bairro da Cidade Tiradentes, extremo leste da cidade (Figura 03 e Tabela 03). Após diferentes modificações no projeto e em sua nomenclatura, ficou estabelecida a denominação linha como Linha 15 – Prata do Metrô. Com um custo inicial de 3,5 bilhões de reais, a obra teve previsão de entrega de seu trecho até São Mateus para o ano de 2011, e sua obra completa até Cidade Tiradentes para o ano de 2012¹⁸.

Mas, após atrasos e adiamentos dos prazos de entrega, o custo total da obra chegou a 7,2 bilhões de reais, até 2015, com apenas duas estações entregues até o momento. O trecho que se estende até o bairro de São Mateus, área de estudo

¹⁷ METROPOLITANO, informações sobre a Linha 15 – Prata. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/obras/monotrilha-linha-15-prata/informacoes-sobre-monotrilha.aspx>> Acesso em: 10 jun. 2016.

¹⁸ ITALIANI, R. et al. Governo suspende monotrilho e trava linha até Congonhas. Estado de São Paulo, São Paulo. 31/12/2015. Disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,governo-de-sp-suspende-monotrilho-e-trava-linha-ate-congonhas,10000005984>. Acesso em: 20 jun. 2016.

deste trabalho, teve prazo de entrega postergado, para o ano de 2018¹⁹.

	Extensão (em km)	Quantidade de estações
Trecho I A Vila Prudente até Oratório	2,9	2 estações
Trecho I B Oratório até São Mateus	10,1	8 estações
Trecho II São Mateus até Hospital Tiradentes	11,5	7 estações
Trecho III Ipiranga até Vila Prudente	2,1	1 estação

Tabela 03 - Informações sobre a Linha 15 - Prata do Metrô, dividida por etapas de sua obra.

Fonte: Metrô



Figura 03 - Mapa da Linha 15 - Prata do Metrô, sem mesmo fazer referência a conexão da linha com a Estação Ipiranga, da CPTM. Fonte: Metrô

O início das obras do Metrô no bairro de São Mateus serviu de inspiração para este trabalho, que instigavam o estudo sobre esse modelo de transporte que chegava a zona mais a leste da cidade. Particularmente, acompanhar o processo de interdição de algumas vias importantes para a região – e por onde se iniciariam as obras, junto da chegada das primeiras placas informativas sobre a execução das obras pelo governo do Estado de São Paulo, despertavam curiosidade sobre o encaminhamento das obras e do futuro da região com a chegada deste modelo de

¹⁹ Idem.

transporte. O interesse surgia no momento da chegada do Metrô (ainda que no modelo de monotrilho) a região que até então era somente atendida por algumas linhas de ônibus, ligando a terminais aos bairros contíguos.

Certamente, a imagem que se tem sobre o modelo de transporte do Metrô influencia nesse interesse, ao ligá-la como atributo da infraestrutura comum a áreas mais centrais e já valorizadas da cidade. Ainda que seja inocente, a imagem do metrô ainda se vincula a ideia de modernidade, do tempo rápido, de maiores possibilidades – e estar ali, em bairro da zona leste da cidade, despertava a curiosidade pelas mudanças que esse modelo de transporte pudesse trazer junto consigo.

Talvez isso se deva a grande expectativa para os moradores da região, onde, tradicionalmente mais deficitária em serviços de infraestrutura urbana, viam naquilo sinal de mudança de seu cotidiano, com a chegada de um meio de transporte de maior capacidade e maior conforto. Ainda que seja administrado pelo Metrô - empresa do governo do estado, a sua construção é uma opção nova para o modelo de transporte sobre os trilhos. Com a promessa de ser mais barato e de menor duração para sua construção, a opção do Monotrilho vem no discurso de melhor atender a população da zona leste e de maneira mais urgente, ligando região de alta densidade populacional com áreas que concentram maior número de empregos. Ainda, segundo discurso da empresa, essa alternativa de transporte para a região vem a contribuir para maior desenvolvimento social e para atração de novos investimentos econômicos²⁰.

Em contrapartida, o modelo adotado do monotrilho já foi sendo criticado ainda em sua fase inicial de projeto, cujo principal argumento usado era da escolha do modelo de transporte, por não ser suficiente para atender a demanda de toda a

²⁰ METROPOLITANO, informações sobre a Linha 15 – Prata. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/obras/monotrilho-linha-15-prata/informacoes-sobre-monotrilho.aspx>> Acesso em: 10 jun. 2016.

população local. A análise dos dados apresentados junto do projeto do monotrilho, apontam para a incoerência²¹: segundo estudos de impacto ambiental realizados para o projeto, há a estimativa de transportar um pouco acima de 40 mil passageiros em horário de pico; a Bombardier, empresa participante do projeto, informa que o monotrilho tem a capacidade de transportar até 40 mil passageiros por hora; o Metrô, por sua vez, informou que a linha teria a capacidade de atender até 48 mil pessoas no mesmo período – índice elevado para o tipo de transporte, quando comparado com os exemplos ao redor do mundo²². Para atender esses números, indica-se o modelo tradicional do Metrô, subterrâneo e de maior capacidade de transporte da população, a fim de atender a demanda de maneira digna para a população.

Em agosto de 2015, após atrasos e alguns adiamentos para o prazo de entrega da Linha 15 – Prata, a Secretaria de Transportes Metropolitanos anuncia o congelamento das obras do monotrilho²³. Sob a alegação de priorizar as obras dos trechos já iniciados e em processo de construção, o governo do Estado suspende a construção de sete das dezoito estações previstas no projeto original. Deve-se observar que o trecho da linha anunciado como suspenso está compreendido entre o bairro de São Mateus até o bairro de Cidade Tiradentes; trecho justamente mais a periferia e mais adensado, que, até então, seria atendido pelo monotrilho e teria novas alternativas para a questão da mobilidade de sua população. Segundo o Metrô, o referido trecho com obras suspensas atenderia a demanda de 210 mil passageiros por dia²⁴.

²¹ IZIDORO, E. G. A. Monotrilho da zona leste já começa saturado. Folha de São Paulo, São Paulo. 26/02/2011. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2602201120.htm>>. Acesso em: Acesso em 10 jun. 2016

²² Idem.

²³ PINHO, M. Governo de SP decide congelar obras de monotrilho nos extremos da capital. G1, São Paulo. 28 ago. 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/gestao-alcmin-nao-vai-priorizar-monotrilho-nos-extremos-da-cidade.html>. Acesso em 10 jun. 2016

²⁴ METROPOLITANO, Características sobre a Linha 15 – Prata. Disponível em:

3.1. *Trabalhos de campo*

Foram realizados trabalhos de campo em dois momentos, nos meses de agosto e novembro de 2014, na área onde está prevista a construção da estação de São Mateus e suas mediações, em ruas próximas a ela. Buscava-se identificar sinais que pudessem estar atrelados à chegada da linha do monotrilho, como mudanças no uso do solo do bairro, indícios de maior verticalização com novas construções e sinais de valorização imobiliária, na oferta de vendas e aluguéis de imóveis já existentes. Para tanto, foi realizada uma caminhada por um trecho da Avenida Sapopemba por onde também passará o Monotrilho²⁵, com destino ao Terminal São Mateus.

Ao longo da caminhada pelo trecho selecionado, pode-se ver um uso misto do solo, de comércio e residências, de casas a pequenos prédios da CDHU. No decorrer do caminho, observa-se a concentração de comércio ao longo da avenida, desde pequenas lojas até grandes redes, como por exemplo a rede de restaurante Habib's e agências bancárias da Caixa Econômica Federal.

A ETEC Sapopemba²⁶, em frente a futura estação Fazenda da Juta, teve no momento da realização do campo, parte de sua área ocupada pelas obras de construção da estação, ficando assim com sua frente obstruída e seu portão transferido para a lateral. As desapropriações, aliás, são mais perceptíveis neste momento nas áreas onde serão instaladas as estações, como se pode observar em frente a escola, como acima falado, e mais adiante no trajeto percorrido, onde será a estação São Mateus, já junto ao Terminal de ônibus.

<http://www.metro.sp.gov.br/obras/monotrilho-linha-15-prata/caracteristicas.aspx> Acesso em: 10 jun. 2016.

²⁵ Após a Avenida Luís Inácio de Anhaia Melo, o trajeto do monotrilho continua na Avenida Sapopemba, onde já estão instaladas as vigas de concreto no canteiro central da avenida, até o trecho do terminal.

²⁶ Escola Técnica Estadual, administrado pelo Centro Paula Souza, uma autarquia do governo estadual. São oferecidos cursos técnicos voltados para área da indústria, da agropecuária e de serviços, em unidades em todo o estado de São Paulo. (Em: <http://www.centropaulasouza.sp.gov.br/quem-somos/perfil-historico/>)

Próximo ao terminal de ônibus de São Mateus foi inaugurado um condomínio residencial de dois prédios, chamado Residencial Monte Verde (Foto 01). O que nos chama a atenção é o seu tamanho frente ao padrão de construções ao longo da avenida e no bairro em si, caracterizado por uso misto, com perfil de ocupação mais horizontal, com predomínio de casas e pequenos sobrados. Foi inaugurado há cerca de três anos, ao mesmo tempo em que um supermercado do outro lado da avenida, logo em frente ao empreendimento (Foto 02). Os apartamentos contam com dois dormitórios em uma área de 47m², e são oferecidos também opções de lazer dentro do próprio condomínio, características comuns de empreendimentos imobiliários mais recentes. Foi visto também, mas ainda em fase de vendas, o Max Clube Residencial, que, bem como o primeiro exemplo, oferece vantagens de lazer aos seus moradores, em apartamentos de área de 37m², 45m² ou 46 m².



Foto 01 - Duas torres do condomínio Residencial Monte Verde, localizado na Avenida Sapopemba. (Foto de Mateus Alvim Vera, agosto/2014)

Já na área do Terminal São Mateus, o antigo terminal municipal de ônibus que ficava no canteiro central da avenida já foi desapropriado para a instalação das vigas de estrutura da obra, realocando esses ônibus que aqui paravam para as ruas perpendiculares a avenida. A grande Praça Felisberto Fernandes da Silva, em frente

ao terminal, que funciona como uma grande rotatória para o fluxo dos carros e teve até pouco tempo uma grande importância para a população que por ali passava. Importante, pois é uma área de passagem tanto para os carros, que conecta principais vias de conexões para o bairro²⁷, quanto para pessoas que embarcavam e desembarcavam do Terminal de ônibus e trólebus. Por esse fato, era comum observar uma vivacidade ali, com grande concentração de camelôs e outras barracas de vendedores juntamente de um grande movimento de pessoas, principalmente nos horários de pico, no início da noite. Ali, foi visto concentração de moradores em situação de rua, em meio às obras que se iniciam neste momento.



Foto 02 - Mercado do lado oposto às torres do condomínio Residencial Monte Verde, na Avenida Sapopemba. (Foto de Mateus Alvim Vera, agosto/2014)

Em conversa com Josias, um vendedor de caldo de cana, nos foi dito que a imagem de grande movimentação na Praça era comum, há até quatro anos, quando da implantação da lei de regularização do comércio ambulante, na gestão Kassab

²⁷A praça Felisberto Fernandes da Silva é um ponto de conexão para as avenidas Sapopemba, Mateo Bei, Adélia Chohfi e Ragueb Chohfi, importantes vias para o bairro e que ligam a outros bairros próximos.

(2009-2012). Ele trabalha ali há 27 anos e viu muitas das pessoas que ali também trabalhavam saírem por não conseguirem a regularização junto a prefeitura. Josias falou também da movimentação da região, que continua a mesma, sem alterações trazidas pelas obras. Por elas serem noturnas, disse ele, não houve mudanças significativas, seja no trânsito, seja na clientela; entretanto, espera melhorias no comércio, na maior movimentação de pessoas por ali.

Em conversa na imobiliária Novo Horizonte na Avenida Sapopemba, próxima ao terminal de ônibus de São Mateus, pode-se perceber certa desconfiança de seus corretores com a abordagem realizada, na tentativa de se levantar informações sobre preços de terrenos e de imóveis da região. Do que foi falado, há uma expectativa maior por parte dos moradores do que uma real efetivação de melhorias e benefícios do bairro. Segundo a imobiliária Novo Horizonte não existem mais terrenos a venda na região e os preços de imóveis colocados à venda são muito altos para a região.



Foto 03 - Praça Felisberto Fernandes da Silva, já com obras do monotrilho. (Foto de Mateus Alvim Vera, novembro/2014)

Em segunda saída a campo, no mês de novembro de 2014, para um segundo contato com a região, fato que mais nos chama a atenção é a situação encontrada na Praça Felisberto Fernandes da Silva. As obras nesse momento se encontravam ali já mais avançadas, com vigas erguidas e com maior presença de trabalhadores. Os moradores de rua que ali estavam meses atrás (como observado no primeiro trabalho de campo) não foram vistos; foram vistos, entretanto, um número grande de policiais que certamente estavam ali em função das obras do monotrilho. Em conversa com os trabalhadores de algumas lojas próximas dali, foi dito que os moradores que ficavam na praça foram aos poucos saindo dali, para outras praças espalhadas pelo bairro.

3.2. Movimento de renovação do espaço urbano: o monotrilho que chega a periferia.

A linha do metrô ao chegar a esse bairro – pensando a zona leste da cidade como um todo, aparentemente se choca com a ideia sobre a periferia como desprovida de serviços de infraestrutura, como oposição de seu centro. Especificamente no bairro de São Mateus, o monotrilho é fruto de demandas populares pela melhoria do transporte público e parte do quadro geral de mobilização pela inserção de serviços básicos para toda a população do bairro. Na década de 1950, através da organização de seus moradores, são conquistadas o atendimento das necessidades na área de saúde, de educação e do transporte²⁸. A infra-estrutura chega a periferia que se expandia nesse período por meio da organização popular, que pressionava e ainda pressiona o Estado a atender suas demandas.

Por outro lado, pode-se disso pensar o movimento de expansão da mancha urbana da cidade, que, como próprio do movimento de reprodução do espaço urbano, imprime nele suas condições e atributos para sua melhor reprodução.

²⁸ PREFEITURA DE SÃO PAULO, Subprefeitura São Mateus. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao_mateus/historico/index.php?p=438> Acesso em: 6 dez. 2016

Assim, tende a incorporar as áreas periféricas novos serviços, conferindo-lhes novos usos, de modo a incorporá-las na dinâmica da cidade enquanto negócio.

Nesse sentido, há a atuação do planejamento urbano, com a presença do capital privado e a ação estatal, em conjunto, no sentido de impor ao espaço urbano estruturas e formas que estejam ligadas ao desenvolvimento de novas atividades. O pensamento urbanista se liga a estratégia de classe, dissimulada por uma visão tecnicista e pela imposição daquilo oriundo do conhecimento técnico (LEFÈBVRE, 2008). A atuação do urbanismo, assim, se dá no espaço urbano de maneira fragmentada, com planos e análises cada vez mais individuais do todo, do espaço urbano como um todo.

Essas atividades, logo, se voltam a interesses e a público específicos, em ações bem demarcadas espacialmente. O espaço urbano tomado como mercadoria, tem seu valor de troca colocado a frente de seu valor de uso. Dentro do modo de produção capitalista, o espaço urbano é visto assim como condição para a reprodução das atividades ligadas ao capital privado e cada vez menos em seu sentido de condição de realização da vida.

O sentido da produção do espaço encontra-se definido pelo contexto que objetiva a valorização do capital, incorporando sempre novos elementos capazes de estender o modo de produção ao mesmo tempo em que permite controlar as forças sociais que poderiam se opor ao poder político. Esse movimento sinaliza a importância do espaço no processo de reprodução geral da sociedade (CARLOS, 2009, p. 291-292).

É pensando o movimento de expansão das relações de produção e das atividades produtivas na cidade que atua o planejamento urbano. Sob a intenção de valorização do capital sobre o espaço urbano, e com tendência homogeneizante do espaço, o Estado age por meio de sua atuação legal na intervenção do espaço urbano, em estratégias que vão assegurar o processo de acumulação na cidade.

Nesse sentido, o espaço urbano perde o seu sentido original de local do encontro, da reunião e do debate para ser apenas o da acumulação. O sujeito urbano também é alienado ao não se relacionar com o espaço urbano de outra forma senão através do consumo. O habitante urbano é reduzido a condição de consumidor e os serviços de infraestrutura urbana providas a população são, desta forma, mercadorias a serem consumidas pela população urbana. Desta situação, pensando o sujeito a partir da sua escala de seu corpo, pode-se falar que se encontra em quadro de maior submissão, ao não interagir com espaço urbano. Como desenvolvido neste trabalho, a cidade enquanto mercadoria tem seus locais de realização da vida acessados por intermédio do mercado, os serviços de infraestrutura urbana são mercadorias que não são acessadas por todos de maneira igualitária.

A chegada do Monotrilho no bairro de São Mateus, nesse sentido, se constitui como um instrumento do planejamento urbano, no movimento de expansão de atividades e das relações de produção. Como parte de uma nova estrutura de transporte, ligada a ideia de maior velocidade e maiores possibilidades de deslocamento da população, se constitui como nova estrutura urbana que traz consigo novas dinâmicas e novas relações para o local. Justamente por suas características, o serviço de transporte como o Metrô – tomado, então, também como mercadoria – é fator de valorização do espaço urbano. As transformações decorrentes a essa valorização têm consequências também nas relações que se estabeleciam até então.

O monotrilho surge, assim, como ponta de lança no processo de valorização da região, sendo ele que vai impulsionar todo o movimento de expansão das relações de produção, com alterações nas dinâmicas mais a periferia. Tendo a cidade encarada como mercadoria e o espaço urbano visto como essencial a reprodução capitalista, o monotrilho assume o papel de principal instrumento no movimento de mudanças dos conteúdos da periferia, ao dotá-la de novas

características, e torná-la nova fronteira de investimentos. No movimento apontado por Damiani (2000) da Urbanização Crítica, o monotrilho constitui o fator de valorização, empurrando a população mais a periferia e alienando-a de sua consciência urbana. Como contradição própria da produção do espaço urbano, o serviço de transporte público que mais serviria a classe trabalhadora periférica é o fator que propicia a sua segregação mais às franjas da cidade. A população urbana segregada mais distante de seu centro, que mais se beneficiaria com a chegada do monotrilho é aquela que não o acessará de maneira satisfatória.

3.3. São Mateus no movimento de reprodução do espaço urbano e a mobilidade do sujeito periférico.

Dos indícios observados até aqui, pode-se dizer da mudança dos perfis de ocupação do solo, bem indicado pela chegada de novas atividades de comércio, de grandes empresas e de grandes redes, como visto em campo. Essas atividades se ligam a mudança de relações trazidas com o novo modelo de transporte na região, indicando a chegada, também de novos sujeitos, com novos padrões de consumo.

A presença do condomínio de prédios Residencial Monte Verde e também dos anúncios de outros empreendimentos imobiliários já em fase de venda já constituem um sinal da valorização da região, quando se diferem do padrão de construção do bairro, apontando uma tendência de uma maior verticalização. Em geral, esses empreendimentos possuem apartamentos de menor área, 2 dormitórios em média, e ofertam a garantia de lazer dentro do próprio condomínio. São características de um mercado voltadas a uma parcela da população em ascensão financeira e a localização do condomínio também já aponta para um novo perfil de moradores do bairro.

A verticalização da moradia e aumento em número dos condomínios fechados se destacam frente ao padrão horizontal de ocupação do bairro, de casas e sobrados. Esse novo elemento na paisagem do bairro é fator que atrai uma nova

parcela da população ao bairro, junto de características oferecidas por esses condomínios fechados, de lazer e segurança, além do acesso rápido ao transporte público sobre trilhos, com a chegada do monotrilho. Isso se concentra na possibilidade de valorização e renovação da área, que, esses novos investimentos imobiliários atraídos pela construção do monotrilho se relacionam com a melhor realização do capital no espaço, que se modifica.

E nesse momento (e movimento) de modificações aparentes no bairro, na atração de novo perfil de habitante para a região, se insere aquilo observado na Praça Felisberto Fernandes da Silva. Nos últimos anos, como apontado em conversa com os comerciantes da região, houve grande modificação nas atividades que eram realizadas ali, com a saída dos vendedores ambulantes. As medidas da prefeitura no decorrer destes anos, de impor regras a permanência dos vendedores e na regularização de seu trabalho, vai no sentido de desestimular a atividade dos camelôs e induzir a mudança do perfil da praça. Ainda, comparando aquilo observado nas duas saídas a campo, os moradores em situação de rua que ali se encontravam no primeiro momento, não mais eram vistos na segunda saída. São indícios da mudança do perfil do bairro, que vai se modificando para a atração de novas atividades, dentro do bojo da valorização do espaço urbano e de sua melhor reprodução.

No processo expansão de valorização do seu espaço urbano, o trabalhador urbano fica sujeito a sua condição de habitante da periferia, aquele que tem seus direitos enquanto cidadão expropriados e que, por isso, não se relaciona com a cidade de maneira satisfatória. Carlos (2014) comenta que através de seu corpo que o sujeito interage com o mundo e ele tem a relação de subordinação ou subversão com a dinâmica colocada pelo espaço urbano. A cidade hoje tomada como espaço de negócios visa a reprodução do capital que se impõe sobre a realização da vida urbana, refletindo sobre as mais diferentes atividades a apropriação privada intermediada pelo mercado.

(...) a vida cotidiana apresenta-se, tendencialmente, invadida por um sistema regulador, em todos os níveis, por modelos de comportamento e valores que induzem ao consumo, revelando-se como norteadores da vida, formalizando e fixando as relações sociais, reduzindo-as a formas abstratas e dissipando a consciência espacial (CARLOS, 2014, p. 08).

É caso da mobilidade do trabalhador, tão condicionada ao mundo do trabalho e a reprodução de sua força de trabalho, em detrimento de sua interação com o espaço urbano no sentido de sua apropriação criativa, para a realização da vida.

No anúncio das obras do monotrilho da Linha 15 – Prata do Metrô, já se foi criticado o modelo adotado do monotrilho, sobre a linha já ser inaugurada com seu sistema saturado²⁹, a partir das disparidades entre os dados anunciados sobre a capacidade da linha quanto ao total de passageiros transportados – como tratado anteriormente no trabalho. Pensando os seus usuários, a população trabalhadora que vem a ser atendida com a chegada deste modelo de transporte é grandemente afetada nesta situação e, em uma primeira análise, pouco se esclarece sobre efetivas mudanças em termos de mobilidade da população. Curiosamente, o quadro de espoliação do trabalhador, aos termos de Kowarick (1993), em seu acesso deficitário aos seus direitos enquanto trabalhador urbano, não se modifica em grande parte, permanecendo em seus mesmos moldes. A situação de fadiga no deslocamento residência-trabalho parece não ser modificada inteiramente, visto o quadro de iminente saturação do modelo do monotrilho, antes mesmo de seu pleno funcionamento. A situação de desconforto a qual o trabalhador tem que se sujeitar neste caso, pouco se altera com o que se tem, sem a existência da Linha 15 – Prata por completa. E a isso se soma ao seu tempo de trabalho, propriamente dito, despendido na execução de sua força de trabalho.

²⁹ IZIDORO, E. G. A. Monotrilho da zona leste já começa saturado. Folha de São Paulo, São Paulo. 26/02/2011. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2602201120.htm>>. Acesso em: Acesso em 10 jun. 2016

Pensando no âmbito do planejamento urbano, Rosa (2006) fala do processo de exclusão ligado ao acesso do indivíduo às oportunidades e serviços urbanos pela sua maior mobilidade e apropriação da cidade. Entretanto, não crê em uma saída para a questão apenas no simples aumento na oferta de linhas e opções de transporte público. O processo de segregação da população inerente ao movimento de expansão da mancha urbana intensifica a necessidade por deslocamentos pelo espaço urbano. Esses movimentos são realizados de maneira mais confortável e com menor dispêndio de tempo a um custo mais caro, pelo uso do automóvel particular. A parcela mais pobre da população, dependente da oferta do transporte público, fica sujeita a longos períodos para realizar seus deslocamentos, aumentando a jornada de trabalho para além do trabalhado.

Como já mencionado anteriormente, o governo do estado de São Paulo anunciou o congelamento das obras do monorail da Linha 15 – Prata, que, então, parariam até a região de São Mateus, sem dar continuidade ao seu projeto original. Na mesma ocasião, foi também anunciada as interrupções de outra linha do monorail também em construção na cidade, a Linha 17 – Ouro, na zona sul de São Paulo. Essa linha ligaria o Aeroporto de Congonhas com os bairros do Jabaquara e com Paraisópolis, cruzando o Rio Pinheiros.

A partir dessas medidas sobre as duas linhas do monorail que estão em obras no momento da cidade, percebe-se o movimento geral na cidade de São Paulo de priorizar suas políticas públicas de ordenamento urbano para melhor atender a uma parcela da população, exclusivamente. O embargo dessas obras – tanto na zona sul quanto na parte leste de São Paulo, indicam que o metrô não chegará às porções mais a periferia da cidade, onde há maior concentração da camada trabalhadora e maior demanda pelo transporte público. O transporte que viria atender a mobilidade do trabalhador urbano não é voltado para ele, não é o modelo que lhe cabe; estando, assim, em sua condição de periférico, sem poder acessar os serviços da mesma forma que os outros sujeitos na cidade.

É um indicativo da dinâmica urbana e de sua forma de expansão, em que o urbano se realiza e se reproduz sem se voltar a todos de maneira igualitária (DAMIANI, 2000). A população habitante desses bairros, já em condição de sujeitos segregados dentro do espaço urbano paulistano, assim se mantém, por não serem atendidos por novas alternativas de transporte público. A formação da população periférica na cidade de São Paulo, como levantado anteriormente neste trabalho, coloca o trabalhador urbano em condição de espoliado de seus direitos, de acessar e se relacionar com o espaço urbano de maneira satisfatória (KOWARICK, 1993).

Considerações finais

Das observações do cotidiano da cidade de São Paulo, pode-se chegar a diferentes conteúdos de sua dinâmica. Movimentação de grupos urbanos ocupando as ruas da cidade e as pautas por eles levantadas, instigam o estudo sobre como o espaço urbano se apresenta à sociedade e como a população com ele é capaz de interagir. Por meio da análise da parte, pretendeu-se chegar ao todo, na escala da cidade. A partir do estudo da mobilidade do trabalhador urbano, desta forma, pretendeu-se acessar os temas pertinentes da constituição da cidade, quantos aos conteúdos da produção espacial e da relação do sujeito com o espaço urbano. Pôde-se pensar acerca da apropriação do espaço urbano pelo sujeito e como a sua forma de interação com a cidade está atada aos ordenamentos do espaço urbano, em contexto da cidade enquanto espaço da acumulação e espaço dos negócios.

A preocupação com a mobilidade do sujeito, pensando no em seu deslocamento pelo espaço urbano, se manifesta na mentalidade do trabalho e da realização da sua força de trabalho do indivíduo. Junto a moradia do trabalhador, a sua mobilidade se fazia essencial para a reprodução de sua força de trabalho, na cidade que se industrializava.

O processo de valorização do espaço urbano e de expansão das franjas da cidade fazem parte do movimento de formação da periferia da cidade, baseada no par loteamentos periféricos somado a autoconstrução da moradia do trabalhador. Elemento essencial para isso se realizar, o ônibus surge como elemento fixador do trabalhador, permitindo com que este conseguisse acessar os locais de trabalho, dispostos mais ao centro da cidade. Novamente, a mobilidade do trabalhador, baseada na noção do trabalho e para a realização das atividades produtivas, é fator que vai permitir o assentamento do trabalhador e da viabilidade do modelo de ocupação periférico na cidade de São Paulo. É o ônibus que, no limite, vai dar viabilidade ao processo segregação da população urbana.

Esse movimento é que vai constituindo a cidade, antes, como espaço do encontro, da realização da vida, para dar lugar a novos sentidos e funções ao espaço urbano. Constitui-se, assim, como meio, condição e produto da reprodução capitalista (CARLOS, 1994); como local da acumulação e da realização das atividades capitalistas, é condição para a extração da mais-valia. Assim, as contradições inerentes ao processo de reprodução do capital estão espelhadas no espaço urbano, na oposição de que, mesmo enquanto produto de relações sociais, o espaço constituído como mercadoria é apropriado de maneira privada.

Junto com a expansão da mancha urbana, há a formação do sujeito periférico, relegado a habitar mais as franjas da cidade, com barreiras que o impedem a se relacionar de maneira plena com o espaço urbano como um todo. A mercadoria espaço e os instrumentos urbanos na cidade não são acessados por todos de maneira igualitária e, quando Ulian (1999) trata do termo da cidadania, pode-se pensar que parte da população se encontra excluída das oportunidades e relações presentes na cidade.

O transporte público não está afastado desse processo de produção da exclusão quando, contraditoriamente, promove maior segregação ao passo que tem por finalidade primeira prover maior acesso aos diferentes locais da cidade. Sob a ótica tecnicista do planejamento urbano, o transporte público é incorporado à estratégia de classe, na ideia de impor ao espaço urbano novos usos e novas estruturas, para melhor reprodução das relações capitalistas de produção. Pelo que se pôde observar do caso do monotrilho da Linha 15 – Prata, mudanças nos usos e nas atividades presentes no bairro de São Mateus já são realidade e apontam para o processo de valorização do espaço urbano. A atração de novos usos e de outro perfil de habitante para o bairro se dão principalmente pela chegada do transporte sobre trilhos para o bairro. Novamente, a ideia da velocidade e de rápidas conexões com a cidade são o que impulsionam essas modificações nas relações no bairro.

É nesse sentido que o corpo, pelo qual o sujeito se relaciona com a cidade, encontra barreiras a sua circulação com a cidade. Seja pelas barreiras materiais da cidade ou por aquelas imateriais, o corpo se coloca em situação de subordinação (CARLOS, 2014), quadro este mantido em todo o momento e movimento de valorização do espaço urbano. A sua situação de sujeito espoliado dentro do contexto urbano diz respeito a essa ideia, de se condicionar às relações da cidade voltadas para a acumulação e não para a realização da vida; a apropriação da cidade em sua maneira criativa e lúdica, dá lugar aquelas atividades baseadas na realização do lucro e da apropriação privada.

O contexto da urbanização crítica (DAMIANI, 2000) nos aponta o caso estrutural do movimento de expansão das relações capitalistas de produção e da mancha urbana da cidade, indicando a vitória do valor de troca do espaço urbano sobre o seu valor de uso (LEFEBVRE, 2008). O decorrente movimento de segregação sócio-espacial não apresenta alternativa, apontando para a constituição do urbano que não se volta para todos de maneira igual, mas sim, para apenas parte da população. Desta forma, sujeito espoliado em seus direitos enquanto cidadão urbano, não se relaciona com a cidade de maneira criativa. Por não acessar os serviços de infraestrutura de transporte de maneira plena, tem a sua mobilidade reduzida, restringindo, assim, o acesso as atividades e possibilidades do espaço urbano. O contexto estrutural em que se encontra o trabalhador urbano, em sua cidadania diminuída (ULIAN, 1999), se reflete em diferentes âmbitos da vida urbana. Quanto a sua mobilidade, fica presa às políticas públicas do Estado atrelado ao desenvolvimento do capital privado, por meio de seus planos pontuais, localizados e destinados a parte da população.

O corpo subordinado aos ordenamentos espaciais da cidade-mercadoria não se relaciona com o espaço urbano, estando preso às estruturas por ele encontradas. Como tratado por Carlos (2014), o corpo deve se relacionar em seu sentido de subversão, ao impor ao espaço urbano a sua apropriação lúdica, aos seus acessos

a todos os habitantes da cidade de maneira plena. Esse movimento de subversão é o que se viu dentro das manifestações de junho de 2013, em que muitas pessoas em diferentes cidades ocuparam o espaço público com seus corpos, subvertendo as ideias tradicionalmente vinculadas a rua, para exigir como bandeira principal a redução do preço da passagem. A luta contra essa barreira invisível que é a tarifa nos leva a refletir não só sobre a mobilidade do sujeito sobre o espaço urbano ou sobre como se manifesta o transporte público ao longo da cidade. O movimento do pensamento nos permite ir além, pensando a cidade hoje apropriada em sentido privado e pensar a sua subversão, da busca pelo direito a cidade e seu espaço urbano em seu sentido original.

Bibliografia

ALVES, G. A. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço urbano. In: Ana Fani A. Carlos; Marcelo Lopes de Souza; Maria Encarnação Beltrão Sposito. (Org.). A produção do espaço urbano. São Paulo: Contexto, 2011, v., p. 109-122.

BONDUKI, N. Origens da Habitação Social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

BURGOS, R. Periferias Urbanas da metrópole de São Paulo: territórios da base da indústria da reciclagem no urbano periférico. 2008. Tese (doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

CARLOS, A. F. A. A 'ilusão' da transparência do espaço e a 'fé cega' no planejamento urbano: os desafios de uma geografia urbana crítica. Revista Cidades, São Paulo, 6 (10), 2009.

CARLOS, A. F. A. A cidade. São Paulo: Contexto, 2013

CARLOS, A. F. A. A (re)produção do espaço urbano. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994, 270 p.

CARLOS, A. F. A. Da "organização" à "produção" do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A.F.A; Souza, M.L; SPOSITO, M.E.B. (Org.). A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011, v., p. 53-73.

CARLOS, A. F. A. O poder do corpo no espaço público: o urbano como privação e o direito à cidade. GEOUSP – Espaço e Tempo São Paulo v. 18 n. 2 p. 472-486, 2014.

DAMIANI, A. L. A metrópole e a Indústria: reflexões sobre uma urbanização crítica. *Terra Livre*, São Paulo, n. 15, p.21-37, 2000.

DAMIANI, A. L. A Cidade (Des)ordenada - Concepção e Cotidiano do Conjunto Habitacional Itaquera I. 1993. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

DAMIANI, A. L. Introdução a elementos da obra de Henri Lefèbvre e a Geografia. Revista do Departamento de Geografia, Volume Especial RDG 30 anos, p. 254-283, 2012.

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S.A. Histórico. Disponível em: <<http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/redes-de>

transporte/corredores-terminais/corredor-metropolitano-abd/historico.fss>. Acesso em: 22 mai. 2016

ITALIANI, R. et al. Governo suspende monotrilho e trava linha até Congonhas. Estado de São Paulo, São Paulo. 31/12/2015. Disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,governo-de-sp-suspende-monotrilho-e-trava-linha-ate-congonhas,10000005984>. Acesso em: 20 jun. 2016.

IZIDORO, E. G. A. Monotrilho da zona leste já começa saturado. Folha de São Paulo, São Paulo. 26/02/2011. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2602201120.htm>>. Acesso em: Acesso em 10 jun. 2016.

KOWARICK, L. A espoliação urbana. 2a ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993

LEFÈBVRE, H. A revolução urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG. 2008

LEFÈBVRE, H. O direito à cidade. São Paulo: Editora Moraes. 1991

LOPES, M. B. P. O. Pequena História dos Transportes Públicos de São Paulo. 2ª ed. São Paulo: Companhia Municipal de Transporte Coletivo – CMTCC, 1985.

METROPOLITANO, informações sobre a Linha 15 – Prata. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/obras/monotrilho-linha-15-prata/informacoes-sobre-monotrilho.aspx>> Acesso em: 10 jun. 2016.

METROPOLITANO, Características sobre a Linha 15 – Prata. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/obras/monotrilho-linha-15-prata/caracteristicas.aspx> Acesso em: 10 jun. 2016.

PINHO, M. Governo de SP decide congelar obras de monotrilho nos extremos da capital. G1, São Paulo. 28 ago. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/gestao-alckmin-nao-vai-priorizar-monotrilho-nos-extremos-da-cidade.html>>. Acesso em 10 jun. 2016

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Dados estatísticos do Município de São Paulo. <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/dados_estatisticos> Acesso em 10 nov 2016

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Histórico demográfico do município de São Paulo. Disponível em: <http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/index.php>. Acesso em: 28 mai. 2016.

PREFEITURA DE SÃO PAULO, Subprefeitura São Mateus. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao_mateus/histor

ico/index.php?p=438> Acesso em: 21 mai. 2016

ROSA, S. J. Transporte e exclusão social: a mobilidade de população de baixa renda da Região Metropolitana de São Paulo e trem metropolitano. 2006. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SAMPAIO, M. R. A. O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulistana. *Espaços & Debates*, São Paulo, v.37, p.19 – 33, 1994.

SANTOS, M. *Metrópole Corporativa Fragmentada: o Caso de São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SOUZA, B. Ônibus de SP é o que mais pesa no bolso entre 12 metrópoles. *Revista Exame*, 09/01/2015. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/onibus-de-sp-e-o-que-mais-pesa-no-bolso-entre-12-metropoles>>. Acesso em: 10 jun. 2016

ULIAN, F. Transporte e Cidadania na Cidade de São Paulo: inserção e exclusão no espaço urbano. 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

ULIAN, F. Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na Região Metropolitana de São Paulo. 2008. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

VELOSO, F; VILLELA, A; GIAMBIAGI, F. Determinantes do Milagre Econômico Brasileiro (1968-1973): Uma Análise Empírica In: *Revista Brasileira de Economia*. Rio de Janeiro, v. 62, n. 2, p. 221-246, abril/junho de 2008.