

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

JUBERLÂNDIA CUSTÓDIO CABRAL

Enraizamento, conscientização e produção do espaço em
Francisco Morato

São Paulo

2016

JUBERLÂNDIA CUSTÓDIO CABRAL

Enraizamento, conscientização e produção do espaço em
Francisco Morato

São Paulo

2016

JUBERLÂNDIA CUSTÓDIO CABRAL

Enraizamento, conscientização e produção do espaço em Francisco
Morato

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

Área de concentração: Geografia
Urbana

Orientadora: Simone Scifoni

São Paulo

2016

À memória de meu pai, João Cabral Neto.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer a toda minha família, em especial ao meu pai João Cabral Neto e minha mãe Josefa Custódio da Silva por todo o apoio e carinho ao longo dessa jornada, pela educação e princípios que me deram, que hoje me fazem ser essa pessoa extremamente agradecida.

Ao meu namorado, Anderson de Carvalho Silva, pela eterna paciência e compreensão todas as vezes que não pude estar tão presente, pelo amor e otimismo que sempre me ofereceu.

Agradeço a todos os professores, desde o Ensino Fundamental até a Graduação que, de alguma forma, deixaram uma marca em minha vida, muito obrigada pelos ensinamentos, conselhos e apoio.

A minha orientadora Simone Scifione pela confiança, grande ajuda e ensinamentos que vão além dessa pesquisa.

A Pablo Luiz Maia Nepomuceno e ao Prof. Dr. Ailton Luchiari pela importantíssima ajuda em todos os procedimentos para a elaboração dos mapas dessa pesquisa.

Minha sincera gratidão a Mauricio de Oliveira Vaz, sem suas aulas, sem seus sonhos de tentar melhorar a vida de seus alunos, talvez essa monografia não estaria sendo escrita.

Ao professor Agnaldo Vidali, pessoa de um caráter ímpar, muito obrigada pelo imenso apoio e ajuda nesses anos finais da minha graduação.

A todas as pessoas entrevistadas nessa pesquisa, muito obrigada pela participação.

Aos meus alunos, todos os alunos que tive ao longo desses anos, vocês me ensinaram como ser uma boa professora, fizeram-me ter esperança e acreditar na mudança pela educação.

A Leandro Caleffi, pela amizade e revisão desse trabalho.

A Graziela Prado, amiga de longa data, que apesar de não estarmos juntas ao longo desses anos, sempre torceu por mim, oferecendo-me todo seu apoio.

Aos meus amigos de graduação, vocês fizeram dessa jornada um período maravilhoso da minha vida, em especial a Leandro Alves Souza, Gabriella Marroque, Miriam Vaz, Samara Pádua, Bruna Abreu e Tatiana Barbosa.

E, por fim, mas não menos importante, à Larissa Soares de Araújo e Isadora Ribeiro de Arruda, minhas grandes amigas, companheiras, irmãs. Eu agradeço a vocês pela sincera amizade, pelo carinho, por terem me ensinado a ser uma pessoa melhor, sem sombras de dúvidas, vocês foram o melhor presente que a vida me deu nessa graduação.

“Ninguém ignora tudo. Ninguém sabe tudo. Todos nós sabemos alguma coisa. Todos nós ignoramos alguma coisa. Por isso aprendemos sempre.” (Paulo Freire)

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	6
1.1 APRESENTAÇÃO DA ÁREA DE PESQUISA.....	8
2. CONTEXTO HISTÓRICO.....	9
2.1 O PAPEL DAS FERROVIAS NO PROCESSO DE EXPANSÃO E PREFIERIZAÇÃO DA METRÓPOLE DE SÃO PAULO.....	9
2.2 O PROCESSO DE FORMAÇÃO DE FRANCISCO MORATO.....	11
2.3 ANÁLISE DA EXPANSÃO URBANA DA CIDADE.....	17
3. PERIFERIA.....	22
3.1 O CONCEITO DE PERIFERIA.....	22
3.2 A CONDIÇÃO PERIFÉRICA.....	25
4. CONCEITOS-CHAVE.....	27
4.1 ENRAIZAMENTO-DESENRAIZAMENTO.....	27
4.2 CONSCIENTIZAÇÃO.....	28
4.3 PRODUÇÃO DO ESPAÇO.....	29
5. PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM FRANCISCO MORATO.....	31
5.1 AS ENTREVISTAS.....	31
5.2 CONSCIENTIZAÇÃO-AÇÃO.....	33
5.3 O PORQUÊ DO ENRAIZAMENTO.....	37
5.4 SOCIEDADE PRODUZINDO ESPAÇO.....	40
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	43
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	45

1 INTRODUÇÃO

Em meio ao período de expansão da metrópole de São Paulo, acompanhou-se gradativamente um processo de periferação dos arredores paulistanos, processo este que foi impulsionado pelas ferrovias. A cidade de Francisco Morato surgiu em meio a esse contexto, por meio da expansão da ferrovia Santos-Jundiaí, constituindo-se em um exemplo nítido e característico de periferação, a partir da valorização de áreas mais próximas a São Paulo, de modo que podemos notar a segregação pela distância, a população mais carente sendo empurrada para a periferia, distanciando-se dos centros econômicos e de poder da metrópole.

O presente trabalho é fruto da iniciação científica “Francisco Morato: Cotidiano e Lugar” realizada em 2014¹. Nesta iniciação, pesquisamos o processo de formação da cidade de Francisco Morato em meio à expansão da metrópole paulista, e com base na análise do cotidiano, a relação dos moradores de dois bairros (Jardim Eliza e Jardim Alegria) com o lugar onde viviam. No fim da pesquisa, devido às entrevistas realizadas, percebemos duas situações contraditórias: moradores que recusam a cidade, que não possuem identidade com o lugar e moradores que, apesar de toda a precariedade em que estão inseridos, sentem-se pertencentes, constituem identidade com o lugar. A esses perfis, chamaremos de desenraizamento e enraizamento, respectivamente.

Nesse sentido, buscaremos entender o que explica o enraizamento em Francisco Morato, na medida em que o processo de periferação, de formação da cidade foi o mesmo. Em meio a isso, algumas indagações surgem: será que o tempo de permanência na cidade, a relação com o trabalho, a experiência, a vivência urbana, explicam essa contradição? De que forma a produção do espaço é concebida e pode explicar o enraizamento?

Iniciamos a pesquisa partindo de um contexto histórico que foi o surgimento da cidade de Francisco Morato durante a expansão da metrópole paulistana para tentar entender o processo de periferação que se deu nesse contexto e buscar compreender como o surgimento da cidade fez parte de um processo muito maior que resultou na formação de inúmeras periferias. Essa compreensão nos é de extrema importância, pois por meio desse contexto histórico conseguimos entender a situação atual em que se encontra a cidade de

¹ Autora: Juberlândia Custódio Cabral.

Francisco Morato e seus principais problemas, na medida em que estes ainda estão intimamente relacionados com o processo de formação da cidade.

Em um segundo momento, a questão do enraizamento nos chamou atenção uma vez que foi algo que distoou do que esperávamos encontrar em campo, pois devido às condições precárias da cidade, à falta de infraestrutura, à distância de áreas de lazer, enfim devido a toda a carência que resulta em que o cidadão não tenha o mínimo de serviços urbanos, pensávamos que praticamente todos os entrevistados não teriam uma relação de pertencimento com a cidade e que, se ela acontecesse, seria apenas pela questão da casa própria. No entanto, como já dito anteriormente, surgiram entrevistados que distoaram completamente da nossa hipótese, entrevistados que tinham uma relação muito íntima com a cidade e, mais do que isso, que lutavam por seus direitos à cidade. Isso nos fez tentar entender quais os motivos que levavam essas pessoas a serem enraizadas, o que pensam da cidade, quais suas expectativas em relação ao município, enfim, tentar compreender o porquê dessa sensação de pertencimento.

Em meio a isso, surgiu a necessidade de tentar compreender conceitos como periferia, enraizamento e produção do espaço com maior clareza, pois estes seriam elementos de importância ímpar ao longo da pesquisa que nos proporcionariam uma maior discussão ao longo do estudo.

Segundo Carlos (2008), toda a sociedade é sujeito da produção do espaço. A hipótese desse trabalho é que quanto mais conscientes do papel da cidade na expansão da metrópole paulistana, do processo de formação da cidade, da situação em que vivem, da segregação urbana, quanto maior o enraizamento, maior é o potencial e a capacidade de ser um ator na produção do espaço, e, nesse sentido, será mais ativo, terá mais influência na produção do espaço.

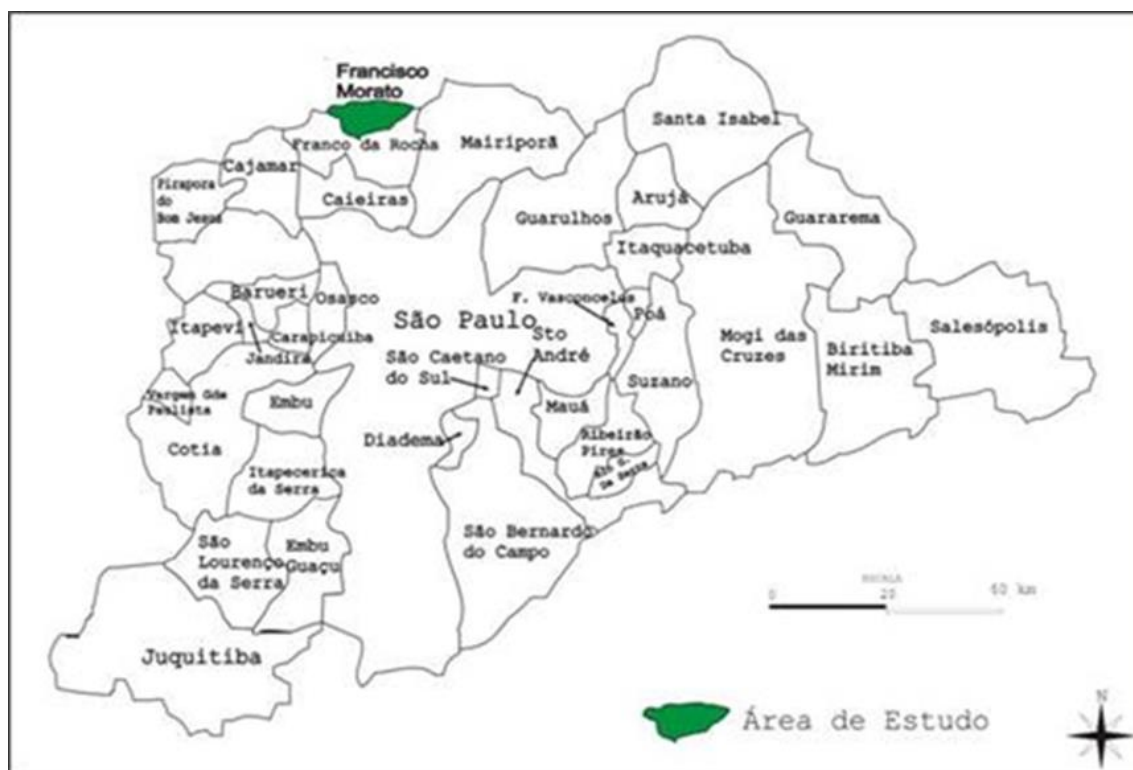
Partir do estudo da periferia, ajudará a entender melhor como se dá essa contradição, mas principalmente nos fará visualizar como o enraizamento ajuda os sujeitos da cidade a terem participação ativa na produção do espaço.

1.1 APRESENTAÇÃO DA ÁREA DE PESQUISA

A cidade de Francisco Morato está localizada na porção norte-nordeste da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Fica a aproximadamente 970 metros acima do nível do mar. Limita-se ao norte com Campo Limpo Paulista, ao sul, leste e oeste com Franco da Rocha, ainda a leste com Mairiporã e ao nordeste com Atibaia. Dista 42 km do centro paulistano, com acesso pelas rodovias Presidente Tancredo de Almeida Neves (Estrada Velha de Campinas) – SP 320, Fernão Dias e Anhanguera, pelo Rodoanel Mario Covas e pela Linha 7/Rubi da Companhia de Trens Metropolitanos (CPTM) – a antiga Estrada de Ferro Santos–Jundiaí. O tempo de deslocamento por trem para a capital paulistana é de, aproximadamente, cinquenta e seis minutos e por rodovia próximo de uma hora e vinte cinco minutos.

A população, de acordo com o Censo do IBGE de 2010 era de 154.472 habitantes, e a estimativa para 2015 de 168.245 habitantes.

Figura 1. Região Metropolitana de São Paulo – Localização regional do município de Francisco Morato



Fonte: <http://www.perfilmorato.com.br/mapas.html> Acesso: 12/01/2014

2 CONTEXTO HISTÓRICO

2.1 O PAPEL DAS FERROVIAS NO PROCESSO DE EXPANSÃO E PERIFERIZAÇÃO DA METRÓPOLE DE SÃO PAULO

No ano de 1867, foi instalada a primeira ferrovia paulistana, então denominada de São Paulo Railway, que atendia parcialmente à necessidade de escoamento da produção cafeeira. Financiada com capital inglês, sua construção foi iniciada em 1860, mas o trecho completo ligando Santos a Jundiaí com 159 km de extensão foi aberto ao tráfego em 1867. A concessionária teve um período de exploração da linha por 90 anos e esse privilégio garantiu-lhe a cômoda condição de maior empresa ferroviária do Brasil em volume de carga. Em 1947, terminava o prazo de concessão e a corporação foi nacionalizada, passando a chamar-se Estrada de Ferro Santos–Jundiaí atualmente denominada linha 7 Rubi da CPTM.

As ferrovias foram de extrema importância, pois a princípio provocaram o enfraquecimento do sistema de transporte vigente: o transporte por tropas de burro, provocando o declínio da maioria das atividades e estabelecimentos que viviam em função disso (no período em questão a maioria dos aglomerados nos arredores paulistas eram vinculados a esse tipo de transporte), as ferrovias funcionaram, então, como agentes orientadores da reorganização dos arredores paulistas, provocando uma valorização das faixas de terras por onde passavam e reorientando a circulação. (LANGENBUCH, 1971)

As estações ferroviárias estabelecidas nos arredores paulistas se constituíram em pontos de convergências de produtos e pessoas de áreas próximas, conferindo ao local das estações certa importância. Foi assim que pequenos povoados no entorno das estações foram surgindo: “povoado-estação” segundo Langenbuch (1971), com algumas vendas e botequins que serviam as pessoas que iam para estas estações. Em alguns povoados, instalaram-se estabelecimentos industriais que serviam de polos de atração para pessoas, provocando o crescimento do “povoado-estação”.

Entre 1915 e 1940, a cidade de São Paulo conhece um efetivo aumento demográfico, resultando em um aumento da pressão e consequente tendência expansionista sobre os arredores da cidade, que foram submetidos a inúmeros processos evolutivos. Devido ao alto grau de especulação imobiliária, uma parcela muito grande da população (normalmente a população de renda mais baixa) foi expulsa da cidade e reagrupada nos subúrbios, sendo também atraídos pela industrialização junto às ferrovias, que tornava vantajosa a fixação residencial de operários junto a estações externas à cidade. Nesse período, vários loteamentos

foram criados sem ordenamento algum em áreas cada vez mais longe da cidade e os subúrbios foram se desenvolvendo e adquirindo uma função de residência, os “aglomerados-estações” tornaram-se “subúrbio estações”. (LANGENBUCH, 1971)

A influência das ferrovias foi enorme na estruturação territorial da metrópole, não apenas no que diz respeito às direções e às intensidades da expansão territorial, mas também quanto à distribuição territorial das camadas sociais, ao desenvolvimento, ao tamanho e à natureza dos subcentros de comércio e serviços. (VILLAÇA, 2001)

Percebemos, portanto, o quão importante foi o papel das ferrovias. Elas comandaram a ocupação de loteamentos residenciais suburbanos, viabilizaram e estimularam as atividades econômicas existentes em zonas ocupadas, estabeleceram mudanças na paisagem, nos hábitos e costumes, na urbanização, na produção e circulação de bens, capitais, pessoas e também orientaram a suburbanização industrial.

As fábricas decidiram se instalar fora da cidade por várias razões, dentre elas o alto preço dos terrenos que estavam escassos devido à expansão urbana. A localização próxima às ferrovias era vantajosa para as indústrias, pois podiam receber matéria-prima e escoar a produção. A ferrovia também constituía excelente meio de condução da mão de obra, (continuando até hoje a sê-la). No entanto, a suburbanização industrial foi mais limitada que a suburbanização residencial, nem todos os subúrbios possuíam indústrias, mas os que as continham também encerravam a função de residência. São exemplos as cidades de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, também conhecidas como o Grande ABC.

Na medida em que o desenvolvimento ao longo das ferrovias foi se acentuando, o número de trens foi aumentando e, conseqüentemente, cada vez mais elevava a quantidade de pessoas que iam morar próximo as estações ferroviárias. Formaram-se em torno das estações, autênticos subúrbios dormitórios. Por outro lado, nos subúrbios estações tenderam a se formar comércio e prestação de serviços (com pequena sofisticação) junto às estações e ao seu redor localizava-se a área residencial.

A partir de 1940, de acordo com Langenbuch, São Paulo conhece a grande metropolização. Os índices populacionais crescem absurdamente. Nesse sentido, em 1966 a população era de 5.115.856 habitantes. (Recenseamentos Gerais do Brasil de 1920 e 1940; LANGENBUCH, 1971, p.178). Ou seja, no decorrer de 26 anos a cidade quase quadruplicou. O crescimento englobou na expansão da área edificada os subúrbios mais próximos e provocou o desenvolvimento dos mais afastados. Houve uma compactação da área edificada

vista principalmente por meio da verticalização do centro e de vários bairros próximos; e também por meio da efetiva ocupação de loteamentos próximos ao domínio urbano.

As ferrovias continuaram sendo os principais eixos de expansão suburbana de São Paulo. A circulação rodoviária começou a figurar com certa importância no âmbito dos subúrbio-estação. Alguns núcleos suburbanos cresceram tanto que receberam a denominação de cidades satélites: Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Mogi das Cruzes e Jundiaí, por exemplo, apresentavam dimensões comparáveis às maiores cidades do Estado.

De acordo com Lanna (2002), as ferrovias tiveram um papel fundamental no crescimento e formação das cidades, de modo a ampliar a população e a demanda por serviços e comércio, estimular as trocas, encurtando as distâncias, alterar a noção de temporalidade e introduzir a velocidade como dado permanente dos modos de vida instituídos com o advento do capitalismo.

Conforme Vidal (2010), a presença efetiva da ferrovia marcou o cotidiano brasileiro até a década de 1930, quando então a rodovia passou a ser uma forte concorrente, e apresentando-se como uma opção bastante atrativa ao momento político e econômico vivido. A partir do ano de 1950, o entusiasmo com o parque automobilístico foi decisivo para que o transporte ferroviário fosse realocado em segundo plano no país. A ferrovia passa então a ter a função de transportar operários que se deslocam de áreas afastadas para o centro paulistano, além de continuar transportando minérios destinados à exportação.

Em certo sentido, o papel da ferrovia como instrumento de suburbanização se torna histórico, indireto, na medida em que provocou o surgimento dos primeiros e principais subúrbios, os quais por efeito de ‘bola de neve’, continuam a cristalizar localmente a expansão metropolitana. (LANGENBUCH, 1971, p.180)

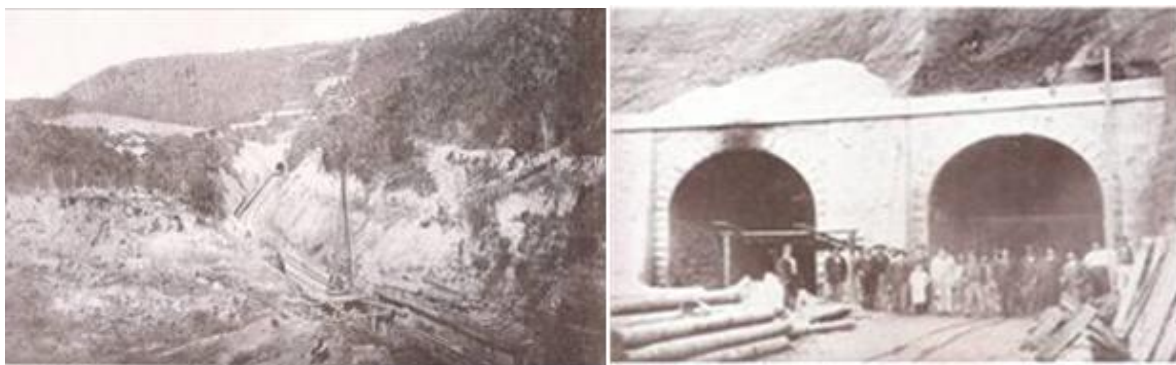
2.2 O PROCESSO DE FORMAÇÃO DA CIDADE DE FRANCISCO MORATO

A origem de Francisco Morato está ligada ao antigo povoado Belém, onde se encontrava a sede da Companhia Fazenda Belém, associada à São Paulo Railway. O crescimento da cidade, a partir da segunda metade do século XIX, acompanhou o da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. A formação do município esteve intimamente associada não só ao desenvolvimento da ferrovia, mas às transações que a envolveram. (VIDAL, 2010).

A vila Belém, lugarejo onde havia a construção da estação Belém serviu de

acampamento no ano de 1866 aos operários que construíram o túnel que transpunha a serra do Botujuru. Após a abertura do túnel, a vila Belém ainda mantinha importante função para a ferrovia, pois por meio de seu plantio de eucaliptos fornecia lenha, que era o combustível necessário às locomotivas e, graças ao funcionamento de suas olarias, disponibilizava telhas e tijolos para as estações ferroviárias.

Figura 2a) e b). Construção do túnel em 1866, apenas uma Via e duplicação em 1895.



Fonte: Lavander Jr – **Memórias de uma Inglesa**
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/f/francmorato.htm>. Acesso: 13/02/14

A localização dessa estação, no quilômetro 117,450 da linha (a contar de Santos) era estratégica, já que estava posicionada praticamente no meio de um aclive. As locomotivas movidas a vapor, então, utilizavam-se desse local para abastecerem suas caldeiras com água e continuarem a subida pela rampa que a partir dali acentuaria-se em direção ao túnel. Quando a construção do túnel foi finalizada, a companhia Fazenda Belém comprou o local que corresponde atualmente à área total do município de Francisco Morato.

Em 1946, com o fim da concessão que levou à incorporação da São Paulo Railway pelo governo brasileiro, as terras da Companhia Fazenda Belém foram loteadas em vários sítios e a vila tornou-se distrito subordinado ao município de Franco da Rocha. Em 24 de dezembro de 1948, recebeu o nome de Francisco Morato, homenagem ao professor da Faculdade de Direito do Largo do São Francisco, que resolveu o litígio entre São Paulo e Minas Gerais (o nome “Vila Belém” não poderia ser utilizado para nomear a nova cidade, pois já existia a cidade de Belém no Pará). Anos depois, em 28 de fevereiro de 1964 foi finalmente elevado à condição de município autônomo.

A ocupação urbana de Francisco Morato, desde seu início, foi desenvolvida ao longo da ferrovia, primeiro e principal eixo de estruturação do espaço urbano no município. Nas décadas de 1970 e 1980, a cidade recebeu grande contingente de moradores (grande demanda

populacional proveniente da Grande São Paulo), trabalhadores que buscavam terrenos baratos para construir suas casas fugindo do elevado aluguel e também em função dos baixos salários que não possibilitavam permanecer na cidade de São Paulo, pois com a explosão dos preços dos terrenos, a tendência foi aumentar a expulsão dos habitantes para a periferia, onde longe do local de trabalho, as pessoas aglomeravam-se em conjuntos de barracos e casas precárias, sem infraestrutura alguma. Mas as casas precárias da periferia eram as “casas próprias” em que a lógica especulativa dos “loteamentos” fixou boa parte da classe trabalhadora.

Figura 3: Foto do ponto de parada do trem, que logo seria substituída pela construção da primeira estação de trem. A localização da estação determinaria mais tarde o centro comercial da cidade.



Fonte: www.estacoesferroviarias.com

Acesso: 13/02/2014

Figura 4: Planta da área central da cidade de Francisco Morato.



Fonte: www.estacoesferroviarias.com

Acesso: 13/02/2014

A cidade passa, então, a assumir a função de cidade dormitório para pessoas que trabalhavam em indústrias ou não possuíam condições de pagar altos aluguéis em áreas mais próximas à capital paulistana. Do “povoado-estação” passa para o “subúrbio estação” (LANGENBUCH, 1971). A cidade apresenta-se como aglomeração que assegura as condições de reprodução da força de trabalho para a região metropolitana de São Paulo (RMSP).

De acordo com a dissertação de Cassiele Arantes de Moraes ², além dos loteamentos de baixo custo que atraíram a população de baixa renda, a facilidade do acesso pela via férrea foi um atrativo importante na urbanização da cidade. Essa cidade não conseguiu impor diretrizes para a ocupação de seu território e ainda sofre com o aglomerado populacional e a ocupação irregular, confirmado por Rolnik (1982, p. 127) quando afirma:

(...) os loteamentos clandestinos causam grandes problemas aos seus moradores e provocam consequências irreversíveis nas condições gerais de urbanização da metrópole. Sendo esse processo agravado pelas más condições de remuneração da classe trabalhadora e à forma preponderante de atuação do Estado capitalista na cidade.

O núcleo central se desenvolveu ao redor da estação ferroviária, concentrando a localização dos serviços públicos (Prefeitura, Rede Bancária, Câmara Municipal e Hospital Estadual). O comércio popular é a atividade econômica de maior força dentro do município de Francisco Morato, mas a cidade de São Paulo absorve os trabalhadores moratenses, nos setores formais e informais, tornando-se o principal mercado de trabalho para essa população.

Em Francisco Morato, o centro comercial concentra-se em uma rua principal: a Rua Gerônimo Caetano Garcia, no entorno da estação ferroviária, tendência mantida desde o surgimento da cidade. A referida rua segue o traçado paralelo à estação de ferro, com intenso comércio informal (composto por vendedores ambulantes) e comércio formal (construído por lojas, padarias, supermercados, farmácias, dentre outros), contando ainda com pontos de ônibus e demais acessos às ruas centrais.

A duplicação da ferrovia permitiu o aumento de atividades ao redor das linhas férreas, além de facilitar e agilizar o transporte de passageiros, acentuando o volume de deslocamentos dos trabalhadores no período de industrialização de São Paulo, após a década de 1940, para cidades periféricas ou tidas como subúrbios do grande centro paulistano.

As ocupações foram mantidas e novas construções foram realizadas próximas à estação ferroviária de Francisco Morato, mantendo a tendência de centralização das atividades econômicas ao seu redor, sendo esta uma área valorizada comercialmente. Pode-se afirmar que, nos últimos quarenta anos, a existência da ferrovia para o município tem sido vital ao seu desenvolvimento.

² A periferização da Pobreza e a Degradação Socioambiental na região Metropolitana de São Paulo, o caso de Francisco Morato. Dissertação de Mestrado apresentada a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Departamento de Planejamento Urbano e Regional, 2007.

Na prática, a influência real da ferrovia, na dinâmica do município torna-se mais efetiva na determinação de sua morfologia do que os Planos Diretores. Nem sempre, as cidades possuem um projeto urbanístico planejado, fazendo com que a paisagem urbana se dê em função da regra de produção social e econômica do espaço. O município de Francisco Morato é um exemplo dessa realidade.

Figura 5a) e b). Pátio da estação de Francisco Morato provavelmente nos anos 1960 (Autor desconhecido) e Estação provisória de Francisco Morato em 2012



Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br Acesso: 13/02/2014

Francisco Morato é um exemplo nítido e característico de periferização, a partir da valorização de áreas mais próximas a São Paulo, de modo que podemos notar a segregação pela distância, a população mais carente sendo ‘empurrada’ para os lugares mais distantes, distanciando-se dos centros econômicos e do poder da metrópole.

A evolução urbana da cidade deu-se por meio de loteamentos. Grande parte da área urbanizada foi formada pela multiplicação de loteamentos populares, tendo em sua maioria a forma irregular, que aumentavam conforme a expansão da metrópole paulistana.

A divisão desse solo resultou na separação entre a oferta de habitação para a população de baixa renda e a efetiva construção da cidade. A cidade é, então, produto da omissão do poder público, tanto na oferta de infraestrutura e serviços, quanto no controle adequado sobre atividade de parcelamento do solo urbano.

2.3 ANÁLISE DA EXPANSÃO URBANA DA CIDADE

Os mapas que irão subsidiar este item de análise da expansão urbana de Francisco Morato foram elaborados na iniciação científica “Francisco Morato: Cotidiano e Lugar” realizada em 2014, com o intuito de mostrar o crescimento urbano da cidade em momentos distintos e acompanhar a expansão de dois bairros bem díspares economicamente, um bem estruturado e o outro em condições precárias, respectivamente Jardim Eliza e Jardim Alegria. A escolha desses dois bairros foi feita para propiciar uma comparação entre a relação dos moradores com o local onde viviam. O intuito era entender qual a conexão que as pessoas tinham com o seu bairro e compará-la entre os dois bairros.

Procedemos a um levantamento de bases cartográficas sobre Francisco Morato, com isso procuramos relacionar os bairros Jardim Alegria e Jardim Eliza com o município, com o objetivo de poder elaborar mapas que demonstrassem o crescimento desses dois bairros em relação ao todo da cidade.

Os seguintes procedimentos técnicos operacionais foram realizados:

- Obtenção das fotografias aéreas correspondentes ao município de Francisco Morato no Arquivo de Fotografias Aéreas – (AFA) do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo (USP).
- Digitalização das fotografias com ajuda de scanner, na resolução de 600 dpi.
- Georeferenciamento das fotografias com o uso do software ArcGis de Sistemas de Informação Geográfica-(SIG).
- Classificação das áreas urbanas nas fotografias então georeferenciadas, por meio de fotointerpretação (identificação de padrões de forma, tonalidade, textura, cor, etc) com o uso do software ArcGis.
- Confecção dos mapas temáticos finais: “Área urbana de Francisco Morato em 1962”, “Área urbana de Francisco Morato em 1994”, “Área urbana de Francisco Morato em 2007” no software ArcGis.

Figura 6. Área urbana de Francisco Morato em 1962.

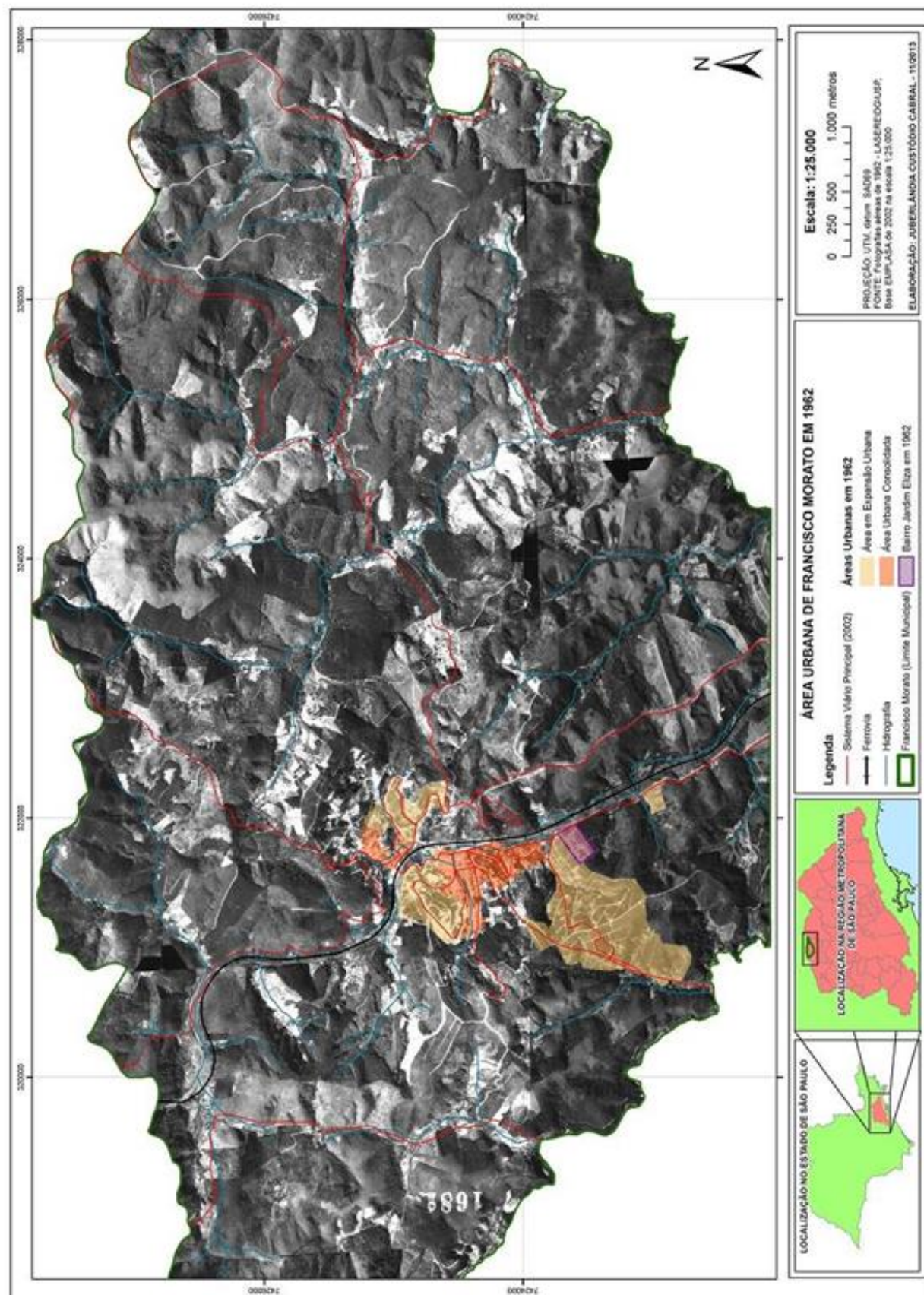


Figura 7. Área urbana de Francisco Morato em 1994.

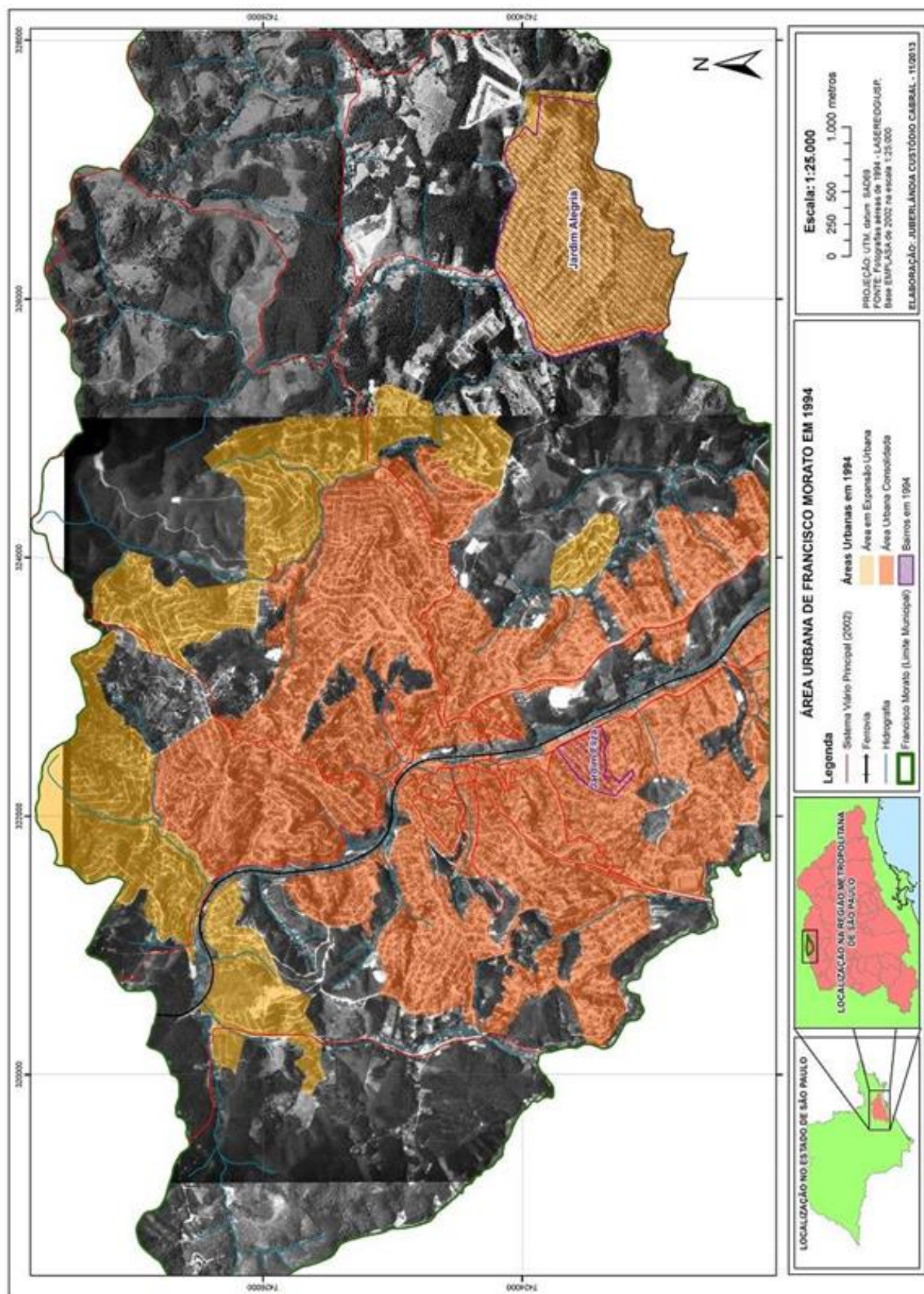
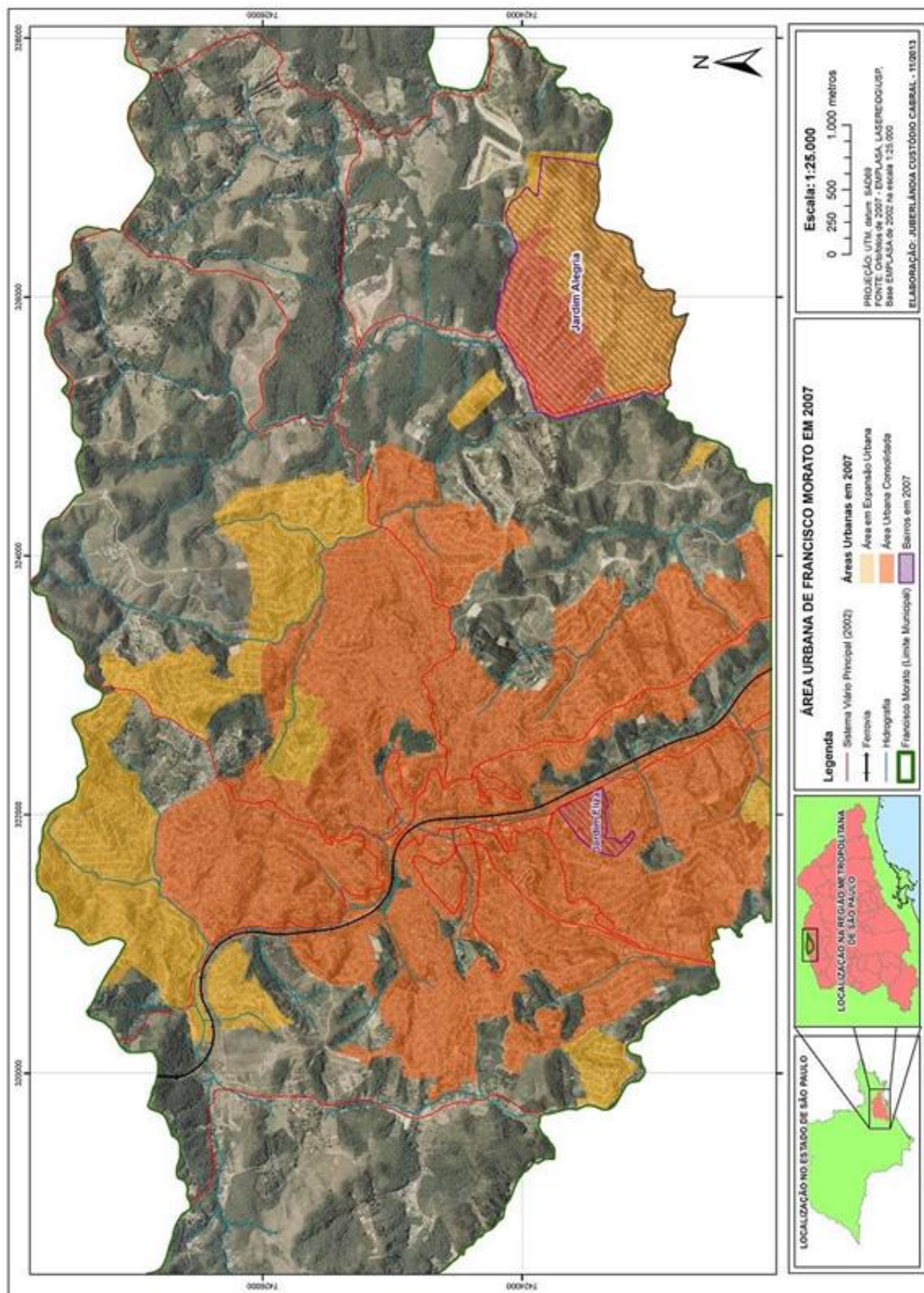


Figura 8. Área urbana de Francisco Morato em 2007.



Em 1962 (figura 6), podemos observar que a mancha urbana da cidade era incipiente, existindo apenas algumas pequenas áreas caracterizadas como expansão urbana consolidada, sendo essas bem ao centro da cidade ao longo da área próxima à ferrovia. Esse momento exemplifica o período onde as ferrovias funcionavam como agentes orientadores da reorganização das imediações paulistanas, iniciando uma valorização das terras por onde passavam. O bairro Jardim Eliza já aparecia com área de expansão urbana, por outro lado, no Jardim Alegria não havia ocupação.

Na figura 7, em 1994, observamos que a mancha da área urbana consolidada cresceu vertiginosamente, acompanhando ainda a área da ferrovia, mas com um importante crescimento para as áreas mais periféricas dentro da própria cidade. Esse crescimento revela a grande metropolização da cidade de São Paulo, que, de acordo com Lungenbuch (1971) conheceu o seu auge a partir de 1940. A efetiva explosão demográfica resultou em um aumento da pressão e uma consequente tendência expansionista sobre os arredores da cidade. O avanço da especulação imobiliária forçou a população de mais baixa renda a sair da cidade e ir morar nas áreas mais distantes, onde o custo de vida era mais barato e havia a possibilidade de conseguir realizar o sonho da casa própria.

Nesse período podemos visualizar o bairro Jardim Alegria como área em expansão urbana, demonstrando esse processo de incremento populacional e demanda por novos locais para residências. O bairro Jardim Eliza aparece como área urbana consolidada.

Na figura 8, em 2007 notamos que a maior parte da cidade já se caracteriza como área urbana consolidada e que há uma nítida expansão urbana nos arredores desses locais, em direção aos limites da cidade. O bairro Jardim Alegria já estava na sua porção norte totalmente urbanizado e a porção sul ainda em expansão. Isso nos mostra que ainda em 2007 Francisco Morato ainda continua em um processo de crescimento urbano.

A partir da análise dos mapas e do processo de expansão da metrópole de São Paulo a partir de Langenbuch (1971), podemos afirmar que na medida em que a região metropolitana de São Paulo crescia, sua mancha urbana se expandia em direção à periferia, percebemos então que o crescimento de Francisco Morato deu-se concomitantemente com a expansão da mancha urbana da região metropolitana de São Paulo.

3 PERIFERIA

3.1 O CONCEITO DE PERIFERIA

Para falar de periferia e periferização, antes de mais nada, precisamos explicar o que entendemos por esses conceitos. E, para isso, nos embasaremos nos depoimentos de pesquisadores, tais como José de Souza Martins, Juergen Lungenbuch e Nabil Bonduki, presentes na edição de nº42 da Revista Espaço & Debates, sob o título de “Periferia revisitada”. As noções de subúrbio, periferia, loteamento periférico, e outros termos derivados, estiveram presentes no pensamento dos referidos autores, e foram analisados e discutidos por Burgos (2011).

José de Souza Martins discute a noção de subúrbio e periferia. Em sua análise o subúrbio é a negação da periferia. Subúrbio e periferia são dois espaços diferentes, com problemas distintos: “o problema da periferia é o problema do tumulto da ocupação, o da urbanização patológica, da exclusão, da falta de efetivas alternativas de inserção no mundo urbano. (...) o próprio centro da cidade de São Paulo é hoje periferia.” (MARTINS, 2001, p.79)

Para o autor, existe uma distinção espacial muito importante entre subúrbio e periferia. No subúrbio, os lotes eram grandes, havia quintal, um remanescente do rural que permanecia no urbano, mas “A periferia já é o produto da especulação imobiliária, ruas estreitas, calçadas estreitas, falta de praças, terrenos minúsculos, casas ocupando na precariedade de seus cômodos todo o reduzido espaço disponível para a construção, falta de plantas, muita sujeita e fedor.” (MARTINS, 2001, p.78). Nesse sentido, a periferia é a designação dos espaços caracterizados pela “urbanização patológica”, pela negação do é o propriamente urbano e de um modo de habitar e viver urbanos (MARTINS, 2001).

Juergen Richard Langenbuch (ANO, p. 89), em seu depoimento sobre o tema da periferia nos diz que:

O termo periferia tem sido empregado num sentido quase literal, auto-definitório, do vocábulo, indicando parte da cidade localizada em suas bordas, dependendo do modo como isso for encarado... No Brasil, o termo vem sendo utilizado com forte conotação social, reportando-se quase sempre a porções de qualquer aglomeração urbana, necessariamente quando localizadas via de regra em porção próxima aos limites externos da área edificada, onde predomina a ocupação residencial pelas camadas mais pobres da população, estabelecida ali de modo bastante precário. Em tais espaços urbanos é comum haver uma elevada densidade demográfica acarretada pela extrema ocupação dos lotes por várias casa humildes.

O autor também aborda a diferenciação entre subúrbio e periferia, segundo ele, quando se fala em periferia, é comum o pensamento recair em espaços de uso residencial (com o pequeno equipamento de comércio e serviços necessários ao atendimento local), bem dificilmente há áreas industriais, enquanto no que concerne aos subúrbios, existem até classificações funcionais: residenciais, industriais, hortícolas, etc.

Nabil Bonduki inicia seu depoimento fazendo referência a seu trabalho *Periferias*³ (2001, p. 92), onde aponta que:

O próprio nome periferias, e não periferia trabalha com a ideia de que existem os investimentos na periferia. Estamos nos distanciando da ideia de periferia como um lugar homogêneo, um lugar que tem apenas carências, rumo a uma percepção de que as periferias são locais em transformação, que apresentam estágios diferenciados em função dos investimentos que vão sendo realizados pelo Estado e pela própria população, investimentos que têm a ver com políticas – mais e menos populistas, mais e menos clientelistas: a periferia que tem água, asfalto, transporte, a periferia que só tem transporte, que muitas vezes é o primeiro equipamento que chega.

Esse trabalho “Periferias” questionava a ideia de periferia como um local geográfico, como simplesmente a franja periurbana. Para Bonduki (2001, p. 93), o loteamento periférico era loteamento precário, sem infraestrutura, não necessariamente fora dos limites do “centro”, sendo assim:

A lógica do padrão periférico é a lógica da extensão ilimitada da cidade: loteamentos muito baratos, para onde vai a população que precisa da terra, como bucha de canhão, sofrendo durante anos as dificuldades relativas à falta de infraestrutura, mas que também pressiona o Estado pela chegada de investimentos.

Rosalina Burgos (2011, p. 7) afirma que:

De uma noção de espaço mais ou menos bem delimitada de cidade e subúrbio, desembocamos no centro e na periferia. O centro compreendido como o lugar do acúmulo histórico; lugar de nascimento das instituições da cidade. A periferia o outro, aquele que não é a cidade.

Para Burgos, a heterogeneidade dos territórios da pobreza é uma novidade inquietante das transformações urbanas recentes das pesquisas por ela analisadas.

A autora vai além dos conceitos subúrbio-periferia, sugerindo a relação cidade-periferia. Nesta relação, a cidade, ao se reproduzir como periferia, tende a anular o subúrbio que, segundo Martins (2001, p. 79), é a negação da periferia. Por sua vez, a cidade ao se reproduzir como periferia, reproduz sua própria negatividade. Sendo assim, a periferia emerge como negatividade do urbano.

³ Pesquisa de iniciação científica desenvolvida junto com Raquel Rolnik, em 1977-78, ainda como estudante da FAU-USP, sob orientação de Lúcio Kowarick.

Dessa forma Burgos (ANO, p. 11) parte da

(...) idéia de periferias urbanas (onde a noção de periferia se refere à condição socioespacial da pobreza), idéia que vai além da compreensão da periferia como o outro da cidade. Desta forma, não se trata da noção de periferia que guarda apenas o atributo do fora, do distante.

Para Burgos (ANO, p. 12), a questão central das periferias não é a falta do urbano, mas a presença de um urbano que é negativo:

De diferentes modos, aponta-se para a consolidação da idéia de que os territórios empobrecidos da metrópole, nos quais habitam, trabalham, enfim sobrevivem os trabalhadores pobres urbanos, são dramaticamente urbanos. Não são outra coisa senão demasiadamente urbanos: esta é a nossa urbanização, reproduzida como sua própria negação, mas sem meios de agravar as contradições, pois há um déficit de negatividade, o que parece configurar a própria barbárie.

Sendo assim, há uma “periferização da população trabalhadora” (SEABRA, 2004) uma urbanização que se realiza de forma crítica, num urbano que não é para todos (DAMIANI, 2005).

Em meio a toda essa exposição teórica sobre periferia, para nós, a periferia se dá enquanto condição social da pobreza. Isso implica, por sua vez, considerar sua presença tanto na periferia (entendia enquanto distante do centro), quanto no centro propriamente dito. Nesse sentido, no que concerne a essa pesquisa a análise se dá na periferia enquanto distância, pobreza, enquanto a negação daquilo que Lefebvre (2008) chama de propriamente urbano.

3.2 A CONDIÇÃO PERIFÉRICA

No município de Francisco Morato, os trilhos ferroviários dividem a cidade em duas partes, cada uma delas com uma dinâmica diferenciada para organização das casas, lotes e tendências. As ruas, os bairros e alguns órgãos governamentais carregam em seus nomes origens históricas que remontam ao tempo da formação da cidade, tais como: Rua dos Ferroviários, bairro Belém Estação, bairro Parque Belém, bairro Jardim Nova Belém, Escola Estadual Belém da Serra, Escola Municipal Estância Belém, dentre outros.

Com base nisso, podemos afirmar que Francisco Morato está submetida a uma condição periférica, constituída a partir de seu processo de formação intimamente vinculada à expansão da metrópole.

Esta condição periférica demonstra a urbanização crítica, ou seja, a impossibilidade do urbano para todos. De acordo com Damiani (2005, p 40), a urbanização crítica é fruto de uma urbanização baseada em uma economia cujos fundamentos são os negócios econômicos

privados, como o que ocorreu no processo de metropolização de São Paulo, já referido, que resultou em uma metrópole de grandes periferias:

Vai-se de uma casa autoconstruída até toda a espécie de ordenamento da periferia: grandes conjuntos habitacionais, comercialização coletiva e popular de lotes, comercialização clandestina de loteamentos, mutirões e outros. Trata-se de uma massa periférica rodeando a cidade metropolizada. É plástica, isto é, cresce todo dia em mais de uma direção. Então são manchas de regiões empobrecidas nos limites urbanos.

Em Francisco Morato, temos uma cidade que é fruto da segregação espacial e social. Segregação espacial vivida pela questão da distância da cidade ao centro da metrópole: no mínimo uma hora de trem e segregação social exposta pela pobreza de grande parte dos habitantes, o “habitat” em seu estado puro, o mínimo das condições de sobrevivência. (LEFEBVRE, 2008).

Ao que podemos observar um processo que expropria e explora a grande maioria dos trabalhadores. Soma-se a isso a questão da espoliação urbana: um conjunto de extorsões da urbanidade, a ausência de direitos urbanos e o que temos

(...) é o somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho. (KOVARICKW, 1979, p. 59)

Isto é visto na realidade da maioria dos moradores: pessoas trabalham fora da cidade, têm que fazer longos percursos de trem; passam a maior parte do dia fora da cidade e voltam apenas para dormir. Uma cidade que, como já dito, cresceu sem planejamento e controle do Estado e hoje a população sofre com falta de saneamento básico, ruas sem asfalto e muitas casas localizadas em áreas de risco. Tudo isso em meio a inúmeros outros problemas como, por exemplo, a falta de áreas de lazer.

De acordo com Martins (2001, p. 81),

(...) o direito justo dos pobres é o de terem acesso às promessas sociais e revolucionárias do centro, do monumento e do monumental, do trato, da música erudita, da arte, dos museus, do propriamente urbano e do bem estar que ele anuncia e possibilita aquilo que é propriamente emancipador do homem. A falta desse acesso corrói o referencial crítico que possibilitaria a um periférico fazer a crítica social e política do seu periferismo.

Essa população, que é majoritariamente trabalhadora da metrópole e que vive cotidianamente o longo percurso da moradia ao trabalho, sofre uma segregação socioespacial que lhe faz perder o sentido do urbano. O morar distante, de forma precária, sem infraestrutura, cansaço físico de longos trajetos em transportes lotados, implica a negação do urbano.

O que vitima o trabalhador não é simplesmente a extração da mais-valia e sua acumulação em mãos alheias às mãos de quem trabalha. “O que vitima o trabalhador é a sua condenação ao cotidiano, a reprodução, a viver todos os dias o repetitivo, o mesmo e a mesmice”. (MARTINS, 2001, p.82)

4 CONCEITOS-CHAVE

4.1 ENRAIZAMENTO-DESENRAIZAMENTO

Para a autora Simone Weil (1979, p. 347), o enraizamento pode se dar como a necessidade mais importante e mais desconhecida da alma humana:

O ser humano tem uma raiz por sua participação real, ativa e natural na existência de uma coletividade que conserva viva certos tesouros do passado e certos pressentimentos do futuro. Participação natural, isto é, que vem automaticamente do lugar, do nascimento, da profissão, do ambiente. Cada ser humano precisa ter múltiplas raízes. Precisa receber quase que a totalidade de sua vida moral, intelectual, espiritual, por intermédio dos meios que faz parte naturalmente.

Sendo assim, podemos entender que o enraizamento são os laços, as expectativas, as trocas de influências, as relações que uma pessoa tem com o seu meio, o seu lugar. Nesse sentido, a presença da família, dos amigos, o trabalho, as relações sociais de maneira geral são fatores de enraizamento. O enraizamento principalmente diz respeito a participação no grupo social e no lugar. Ser enraizado significa fazer parte ativamente da vida no lugar, sentir-se parte, sentir-se pertencente. Isso implica quase sempre tempo de permanência, que é o tempo da criação dos laços a partir da vivência no lugar. Logo, quanto mais tempo se fica em um lugar, mais laços se criam e se consolidam, mais relações são estabelecidas a partir da convivência, logo a tendência é um maior enraizamento.

O desenraizamento ocorre quando essas relações com o lugar são, de alguma maneira, interrompidas e acabam. O desemprego é um grande fator de desenraizamento, na medida em que as pessoas necessitam trabalhar para poder ter seus bens materiais e conseguir manter sua vida financeira. A instrução também pode ser um fator desenraizante: “Um sistema social está profundamente doente quando o camponês trabalha a terra pensando que, se ele é camponês, é porque não era inteligente o bastante para tornar-se professor.” (p. 415) Em suma, a alienação pode ser considerada instrumento de desenraizamento.

Falta de equipamentos de cultura, desigualdade social levam ao auge do desenraizamento, na medida em que dificultam a criação de laços efetivos. Entendemos, então, que o desenraizamento não acontece apenas no sentido físico, mas moral e social também.

Percebemos, pois, na população de Francisco Morato um duplo processo de desenraizamento, provocado pela constante migração: o primeiro devido à migração do lugar

de origem para a metrópole em busca de emprego e melhores condições de vida; e o segundo é a migração dentro da metrópole com o sonho da casa própria ou do aluguel mais barato.

Há também um movimento que enraíza as pessoas na cidade, seja pelo fato de ter a possibilidade da casa própria, da proximidade com a família, e/ou a questão da conscientização a respeito das questões que envolvem a cidade e o papel de cada um nela.

4.2 CONSCIENTIZAÇÃO

O termo “conscientização” empregado nesse trabalho provém do conceito de Paulo Freire (1980, p. 26):

A conscientização é, neste sentido, um teste de realidade. Quanto mais conscientização, mais se “des-vela” a realidade, mais se penetra na essência fenomênica ao objeto, frente ao qual nos encontramos para analisá-lo. Por esta mesma razão, a conscientização não consiste em “estar frente à realidade” assumindo uma posição falsamente intelectual. A conscientização não pode existir fora da “práxis”, ou melhor, sem o ato ação-reflexão. Esta unidade dialética constitui de maneira permanente, o modo de ser ou de transformar o mundo que caracteriza os homens.

Para o autor, a conscientização surge por meio da educação e, nesse sentido, conscientizar não pode estar desvinculado de uma ação bem concreta e eficaz; logo, para o autor, e para nós nesse trabalho, conscientização implica ação, e ela está baseada na relação consciência-mundo (FREIRE, 1980, p. 26):

Por isso mesmo a conscientização é um compromisso histórico. É também consciência histórica: é a inserção crítica na história, implica que os homens assumam o papel de sujeitos que fazem e refazem o mundo. Exige que os homens criem sua existência com um material que a vida lhes oferece.

Ser consciente é tomar posse da realidade, é agir frente aos problemas. A conscientização produz a desmitologização, na medida em que a conscientização “...é o olhar mais crítico possível da realidade, que a “des-vela” para conhecê-la e para conhecer os mitos que enganam e que a ajudam a manter a realidade da estrutura dominante.” (FREIRE, 1980, p.29)

Nesse sentido, a consciência para nós, em relação aos sujeitos a serem analisados, mais do que conhecer a cidade, seu contexto histórico, é se entender como sujeito ativo e atuante nessa cidade, agindo sobre seu espaço, mobilizando-se de alguma forma.

4.3 PRODUÇÃO DO ESPAÇO

O conceito de produção do espaço será analisado com base nas inúmeras discussões de Carlos sobre o tema. Nesse sentido, o espaço será entendido dialeticamente como condição, meio e produto da ação humana. (CARLOS, 2011)

Em seu livro, “A condição espacial” (2011, p. 9), a autora aborda a produção do espaço como

(...) imanente a produção da sociedade no movimento (histórico) de sua reprodução. Trata-se de pensar a produção do espaço em seus fundamentos sociais, isto é, a produção do espaço inserida no conjunto de produções que dão conteúdo e sentido à vida humana.

O ponto de partida é de que a existência humana é espacial, logo, nenhuma relação social realiza-se fora de um espaço real e concreto. A produção do espaço para a autora está localizada na totalidade do processo de produção social e as relações se realizam concretamente enquanto relações espaciais, e são essas relações sociais que constroem o mundo concretamente, na medida em que se realizam como modo de apropriação do espaço para a reprodução da vida em todas as suas dimensões:

Referem-se a modos de apropriação que constroem o ser humano e criam a identidade que se realiza pela mediação do outro (sujeito da relação), já que as relações sociais tem concretude no espaço, nos lugares onde se realiza a vida humana, envolvendo em determinado emprego de tempo que se materializa enquanto modo de uso do espaço. (2011, p.11)

A condição da reprodução se realizaria envolvendo o plano individual, no qual o ato de habitar se mostra, e no plano coletivo, na realização da sociedade, nas relações com a cidade. Sendo assim, a reprodução da vida envolve a prática sócio-espacial, na medida em que nos apropriamos de um espaço-tempo determinados.

Considerando a sociedade como sujeito da ação consciente, o Estado como aquele da dominação política, e o capital em suas estratégias, Carlos (2011, p. 13) apresenta vários níveis e escalas na produção do espaço, sendo eles, o nível econômico (compreendido a partir das necessidades da reprodução do capital), o político (que envolve a atuação do Estado) e o social, que para nosso trabalho é o mais importante,

(...) posto que nele, os dois outros ganham visibilidade, realizando-se dialeticamente. Esse nível abrange a produção da humanidade do homem, o conceito de produção enquanto modo de apropriação que constrói o ser humano criando a identidade que se realiza pela mediação do outro.

Em relação às escalas, há a escala mundial que aponta a direção da virtualidade do processo contínuo de reprodução, mostrando as exigências da acumulação do capitalista. A escala do lugar, revelando a contradição entre o processo de produção social do espaço em

conflito com sua apropriação privada. E, por fim, a escala intermediária, que se mostra como medição entre o local e o mundo, representada pela metrópole.

Analisaremos o nível de produção social do espaço, no plano do lugar, partindo do pressuposto de que a condição fundante da produção espacial (produção social-apropriação privada) desdobra-se na contradição entre a produção de um espaço orientada pelas necessidades econômicas e políticas, e a reprodução do espaço enquanto condição, meio e produto da reprodução da vida social. (CARLOS, 2011)

Dessa forma, os sujeitos sociais que, em suas necessidades vinculados à realização da vida, têm o espaço como condição, meio e produto de sua ação:

Assim, se a produção do espaço, do ponto de vista econômico, ocorre sob a racionalidade da busca do lucro e do crescimento no plano do político, sob a lógica do planejamento, o espaço se normatiza e se instrumentaliza. Já no plano social, o espaço denuncia a vida, e, desse modo, a sociedade em seus conflitos, pois o econômico e o político se confrontam com as necessidades de realização da vida humana que se concretizam e se expressam na, e através da vida cotidiana, isto é, no plano do lugar. (CARLOS, 2011, p.79)

5 PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM FRANCISCO MORATO

5.1 AS ENTREVISTAS

A escolha dos sujeitos a serem entrevistados deu-se devido a um dos momentos da pesquisa “Francisco Morato: vida e cotidiano” já mencionada anteriormente, no qual por meio de algumas entrevistas em cada bairro (Jardim Eliza e Jardim Alegria) a partir do cotidiano das pessoas entrevistadas tentamos entender qual a relação de moradores de cidades periféricas com o seu lugar de vida.

A oferta de terrenos baratos, relativamente próximos do centro de São Paulo, surgiu como uma oportunidade para aqueles trabalhadores que não tinham condições de continuar na metrópole pagando altos aluguéis, ou não conseguiam mais se manter devido à grande especulação imobiliária.

Em meio a inúmeras migrações ao longo da vida, as longas jornadas em transporte públicos e à situação precária da cidade, criou-se uma relação delicada entre os moradores com o lugar onde vivem, expressa principalmente pelo desapego à cidade. A questão do morar distante, longe de ‘tudo’ o que o ‘centro’ oferece, criou certo comportamento de conformismo. Conformismo em não ter hospital de boa qualidade, em morar distante do trabalho, em não ter área de lazer. Como se o direito ao urbano nunca fosse alcançado.

Essas entrevistas nos mostraram que a maior parcela dos entrevistados, assim como boa parte da população da cidade, sofre com suas inúmeras deficiências, em todos os sentidos, seja no que diz respeito à infraestrutura, aos meios de transporte, às opções de lazer e ao entretenimento, a ofertas culturais etc. As pessoas perdem tudo aquilo que deveria estar relacionado com a vida na cidade, em outras palavras, perdem o sentido do urbano.

Isso tudo resulta em um desejo desses entrevistados de irem embora da cidade. No entanto, em meio a essas entrevistas surgiram dois sujeitos que distoavam de todos os outros e, apesar da situação de segregação da cidade e da proliferação dos problemas sociais vividos no dia a dia, apropriavam-se do local onde viviam e possuíam identidade com o lugar. Esse fato nos despertou muita atenção, pois estas pessoas eram enraizadas e totalmente conscientes dos problemas urbanos que os afetavam. Um deles morava no bairro mais carente (Jardim Alegria) e o principal motivo de seu enraizamento era a casa própria, oportunidade que nunca havia tido antes na vida e devido a isso, ele lutava por melhorias dentro de seu bairro, participando de reuniões com outros moradores para tentar resolver problemas comuns como lixo na rua, poluição sonora, carpinagem de terrenos abandonados, entre outros.

O outro sujeito, morador do bairro mais estruturado (Jardim Eliza), era totalmente engajado com questões sociais e políticas. Morava perto da família, trabalhava como professor na cidade e tinha o desejo de fazer com que as pessoas gostassem mais da cidade para tentar muda-lá de alguma forma.

Essa situação nos fez querer entender o porquê essas pessoas se enraizaram enquanto a maioria é desenraizada, nos fez querer compreender qual o motivo desses enraizamentos. Em meio a isso, voltamos a esses dois sujeitos para realizarmos uma nova entrevista e essas nos levaram a uma terceira, a um grupo que era conhecido de um dos nossos entrevistados iniciais.

As entrevistas tiveram um caráter qualitativo, por meio de um questionário aberto, para tentar entender como esse enraizamento e essa conscientização implicam a produção do espaço, na medida em que todos esses sujeitos, de alguma forma, praticam alguma ação social.

As perguntas iniciais eram as seguintes: idade; profissão; quais motivos te fazem ficar em Francisco Morato; fale sobre a ação que participa; como surgiu, com qual intenção; o que você espera dele; defina Francisco Morato em uma palavra; explique por que escolheu essa palavra.

A primeira entrevista foi com um professor de Geografia e Física, 37 anos, que trabalha em três escolas, sendo uma particular e as outras duas públicas, uma delas a ETEC de Francisco Morato. O professor é morador da cidade há muitos anos, sempre foi aluno de escola pública e fez sua graduação em Geografia na Universidade de São Paulo.

A segunda entrevista foi com algumas pessoas, doze ao total, jovens de 19 a 25 anos, que participam do Movimento Popular Moratense (MPM). Esses jovens são todos moradores da cidade, a maioria estudante no nível superior, e alguns já formados. Por fim, a última entrevista foi com um professor de Filosofia, também atuante no ensino público, e morador da cidade há muitos anos.

4.2 CONSCIENTIZAÇÃO –AÇÃO

Cada um dos nossos entrevistados faz ou participa de algum projeto social, iniciaremos falando do primeiro entrevistado (E1). O professor tem uma pesquisa, seu trabalho de graduação individual sobre a cidade de Francisco Morato “A importância da linha Santos-Jundiaí, para a formação da cidade de Francisco Morato”, na qual pesquisou todo o contexto histórico de formação da cidade por meio da expansão das ferrovias. Quando indagado do porquê escolheu ser professor, responde:

E1: Bom, eu também escolhi ser docente né, eu acredito que a sala de aula é um dos momentos que você pode socializar ideias, ajudar as pessoas, ouvir, ser significativo na vida delas, ser memorável para algumas pessoas (...) e essas aulas elas tem cunho social, cunho motivacional e eu me sinto realizado a cada instante que eu estou em sala de aula. Eu vejo que estou trabalhando com minha sociedade, com o meu povo, e tenho ajudado alguém a fazer escolhas (...)

Percebemos, ao longo da entrevista, que a escolha de ser professor é algo de grande orgulho para ele, uma maneira de ver a docência de uma outra forma. Por muito tempo ele fez trabalho voluntário para um cursinho sem fins lucrativos na cidade, dando aulas gratuitas para alunos de baixa renda. Entendemos que o fio norteador de seu trabalho como professor é fazer com que os alunos conheçam a sua cidade, saibam da história do município, trabalhando com o aluno de forma que ele possa vivenciar o contexto geográfico em que está inserido:

E1: (...) nós temos a ideia de trabalhar o seu entorno. Então o aluno, o meu aluno quando ele chega ao primeiro ano ele recebe as orientações do que é o seu espaço e qual é a cidade que vive, qual é opção dessa cidade com o um contexto geográfico que seja ele dentro do estado e dentro do país. Essa percepção é minha primeira ferramenta de trabalho e somos uma cidade que tem suas dificuldades, que tem sua classificação bastante negativada em relação aos índices renda e educação. Então nós resgatamos parte do histórico do município contextualizamos esse município como uma cidade que tem uma importância histórica para o Brasil e que fez parte de

um grande ciclo econômico que foi a cafeicultura, dando um sentido de auto-estima (...) Então em física, por exemplo, as minhas aulas eu procuro relacionar com questão ambiental né, o porquê dos acidentes que ocorrem relacionados à moradia. Ah o porquê de alguns fenômenos serem tão constantes no município usando da ciência para explicar, então acaba sendo o município essa bandeira esse desejo de discutir (...).

O professor mencionou que uma das escolas que trabalha, a ETEC, tem uma relação muito íntima com a comunidade, promove eventos, encontros entre alunos, vizinhança e membros da Prefeitura, na tentativa de fazer com que a administração dialogue com a população, através de reunião de bairros, encontros em sala de aula.

E1: Então nossa grande missão é despertar o desejo tanto na população ouvir e se apresentar para o administrador, como ele também carregar uma mensagem evolutiva para essa população, e o aluno é aquele que vai chegar em casa comentar com os pais é aquele que vai falar com os colegas é aquele que se formando no município, daí esse grande desejo de intensificar esses diálogos então é um dos roteiros é uma das execuções que entendemos que quanto mais se fortalecer esses encontros, mais oportunidades teremos de fazer com que todos entendam a realidade em que vivem.

A segunda entrevista aconteceu com uma grupo de pessoas que decidiram se reunir e montar um movimento (MPM - Movimento Popular Moratense) para discutir política, os problemas que afligem a cidade, a população, e tentar propor soluções para isso, pressionando os administradores da cidade. O MPM surgiu no fim de 2014, por meio de um outro grupo o NEF (Núcleo de Estudos de Filosofia) que acontecia na escola onde a maioria dos participantes estudava. Nesse grupo, eles discutiam sobre filosofia e faziam debates com os alunos da escola, no entanto, depois que a maioria dos participantes ingressou na universidade (a maior parte estuda em instituições públicas, como a USP) surgiu a necessidade de ir além de debates na escola, nesse contexto, criaram um congresso de política para quem estava a fim de discutir sobre a cidade e os problemas dela, surge assim o Movimento Popular Moratense, com estudantes de Física, Geografia, Engenharia civil, Psicologia, Ciências Sociais, alguns já formados em Direito e História. Sobre a origem do movimento, um dos membros nos diz:

E2: (...) comecei a correr atrás da galera na universidade mesmo, da cidade e todos que estavam a fim (...) tinha uma galera empenhada a fazer a coisa acontecer, a primeira ideia era fazer a reunião acontecer no final do ano passado- 2014, a gente conseguiu fazer o congresso de política, e no congresso de política ficou muito claro que nós precisávamos de uma organização política popular para conseguir debater os temas da cidade, não dá maneira só do debate e sim da ação, de pressionar o poder público, de ver as maneiras que podemos intervir, ler a legislação, como é que funciona, se estão cumprindo ou não, então ativa de pensar na cidade, agir com ela, mas sempre debatendo conscientizando e formando base de pessoas para conseguir fazer essas mudanças, se não, não dá certo, né!?

Quando indagados sobre o que mais esperavam do movimento, inúmeras respostas surgiram:

E2: O que eu mais queria do movimento é que democratizasse melhor toda a nossa reunião, porque se não, caímos no erro que acontece em universidades públicas: que é discussão de fato que não vem para periferia.

A entrevista com o MPM ocorreu em uma das reuniões mensais do grupo, e foi interessante perceber que além dos membros, havia outras pessoas que estavam lá pela primeira vez, querendo conhecer e participar do debate, isso aconteceu porque o movimento está presente nas redes digitais, no qual eles divulgam suas ideias e chamam a população para participar. Uma fala de uma dessas pessoas foi:

P: O que você achou do MPM?

E: Um espaço, uma oportunidade de troca de experiências, de planejamento, de execução desses planejamentos, de plano de ação, seja ele de abordar os principais problemas de Francisco Morato e seja também para apresentar novas propostas, conjuntamente com a população. Eu acho que Francisco Morato tem um problema que é a ausência do espaço público que favoreça o encontro das pessoas discutirem os problemas da cidade. Quando encontrei a postagem do grupo no Facebook me entusiasmou bastante, eu sozinho não conseguiria nada, eu estava precisando encontrar pessoas que tem o interesse de debater a cidade, trabalhar e executar os planos.

Nas reuniões, sempre são discutidos temas relacionados a problemas da cidade, e a partir disso, algumas ações surgiram. Em 2015 houve o aumento da tarifa de ônibus da cidade (que é controlada apenas por uma empresa), eles organizaram uma manifestação no centro da cidade que reuniu muita gente na rua. Uma carta de mobilização foi entregue pelo grupo à Prefeitura, que marcou uma reunião (que não aconteceu) para explicar o aumento da tarifa. Sobre esse fato, contam:

E2: (...) a ideia foi descobrir qual é caráter do poder público. Quanto mais a gente atua, exerce a cidadania enquanto grupo, percebemos o quanto pessoas estão a fim de discutir a cidade (...)

Outra ação foi a pressão que o movimento fez em relação à Prefeitura para saber por que estavam trocando os pisos da estação ferroviária da cidade, sendo que ela, há um bom tempo é provisória. Além dos pisos serem muito lisos e dificultarem a acessibilidade das pessoas com deficiência, o grupo descobriu que o valor da obra era minimamente desconfiável. Fizeram, então, uma denúncia na página do MPM na internet, a repercussão foi tão grande na cidade que a prefeitura se viu obrigada a prestar contas para a população.

O movimento também organiza debates que levam para as escolas da cidade, um deles aconteceu na ETEC, onde eles discutiram a questão da maioria penal. Sobre toda essa mobilização realizada pelo grupo nos dizem que:

E2: (...) se não existe uma vontade do poder público, a vontade tem que vir da gente, então temos que nos mobilizar, vir todo mês, organizar nossas reuniões, discutir as coisas da cidade, e nos organizarmos melhor, porque ninguém vem aqui porque é pago né! Esse é o diferencial, você contrata uma empresa para fazer uma legislação, esses são pagos, mas não somos pagos para estar ocupando um espaço

público e tentar mudar algumas coisas (...), e quanto menos pessoas, menos mobilização, então o motivo de fazer a gente crescer é tomar essa atitude cidadã e tomar o poder como um projeto que vem de baixo, das pessoas e de todos que querem uma transformação.

A última entrevista foi com um professor de Filosofia (E3), que há muito tempo tem se envolvido com a educação além da sala de aula, criando projetos, grupos de estudo e no momento está com um projeto de um cursinho denominado “Cursinho Agora” que funciona aos fins de semana, todos os sábados, na escola em que ele leciona, formado por professores que são moradores da cidade, muitos sendo ex-alunos dele, e que estão prestes a se formar nas suas áreas de estudo. Sobre a origem e os objetivos do cursinho, nos diz que:

E3: O “Cursinho Agora” é mais uma etapa de uma longa jornada de atividades relacionadas à educação pública, tentando atender os alunos em partes que o Estado falha, tudo aquilo que o Estado fracassa, em várias outras épocas ele teve esses trabalhos, tiveram outras relações, tiveram outros formatos, mas esse formato mais atual é o mais maduro, num momento assim que eu tenho muitos ex- alunos que ficaram muito bons, muito bons, e aí eu fiquei muito tentado em juntar essa galera que é muito boa e colocar para trabalhar junto para ver onde é que ia dar (...) o maior objetivo do cursinho não é colocar os alunos nas universidades, isso é uma consequência que pode vir a acontecer ou não, o maior objetivo é, primeiro, possibilitar para os professores uma experiência pedagógica (...) para uma certa consciência social, para uma certa consciência política, para uma certa prática, para uma certa didática, uma certa pedagogia, sem essa sensibilidade, você não se torna um professor capaz de inovar, então acho que é o principal. Depois, no que diz respeito aos alunos, o principal motivo para os alunos é esse despertar do relacionamento com o conhecimento (...) esse instante em que as pessoas podem entender que é um desenvolver de um certo modo de vida quando você interage com o conhecimento, é um tipo de música que você ouve, um tipo filme que você assiste, um tipo de conversa que você tem, um tipo de ação no mundo que você constrói, é construção da autonomia.

Analisando toda essa apresentação das ações que participam nossos entrevistados, debruçamos-nos sobre um leque de atitudes que nos fazem concordar com a teoria de conscientização-ação de Paulo Freire. Na medida em que esses sujeitos têm total engajamento social, são integrados em seu contexto, refletem sobre esse contexto, analisam sua cidade, seu papel na cidade, têm consciência sobre sua atuação como sujeito, se mobilizam, agem para tentar, de alguma forma, mudar essa realidade, “(...) pela ação e na ação, é que o homem se constrói como homem.” (FREIRE, 1980, p.37)

De acordo com Lefebvre (1991), a cidade deveria ser apropriada pelos habitantes que a habitam, na medida em que as pessoas transformam o espaço e são transformadas por esse. Essa tomada de consciência, que implica a ação propriamente dita, faz com que esses sujeitos se apropriem da cidade, apesar de seus inúmeros problemas. É uma forma de lutar contra o que está imposto, contra a segregação, contra a negação do urbano. Uma maneira de conceber a periferia não apenas como lugar onde as pessoas somente moram, mas conseguem viver, fazer desse espaço um lugar de construção social.

Essa mobilização, essa participação tem que ser valorizada, na medida em que construir identidade na periferia é algo extremamente importante, já que essa é lugar onde não existe identidade (BONDUKI, 2001)

Ao passo que os homens refletem sobre sua situação, sobre seu espaço, tornam-se mais sujeitos de sua própria vida:

Quanto mais refletir sobre a realidade, sobre sua situação concreta, mais emerge plenamente consciente, comprometido, pronto a intervir na realidade para muda-la. Se a vocação ontológica do homem é a de ser sujeito e não objeto, esta não pode realizar-se se não na medida em que...refletindo sobre as condições espaço-temporais, nos submergimos nelas e as medimos com o espírito crítico. (FREIRE, 1980, p.35)

4.3 O PORQUÊ DO ENRAIZAMENTO

Na medida em que são conscientes de seu papel como sujeitos na cidade, essas pessoas tendem a ficar mais enraizadas no lugar onde vivem. Por parte da maioria dos entrevistados, não havia a vontade de sair de Francisco Morato, alguns que possuíam essa vontade, eles não tinham o desejo de ir para muito longe, a questão de mesmo distante fazer algo pela cidade foi algo que esteve muito presente.

Como a maioria dos entrevistados cursa ou já se formou no Nível Superior, todos fora da cidade, podemos entender que mesmo tendo contato com outras cidades, com certeza bem mais estruturadas, o ato de certa forma sair da cidade, não suscitou o desejo de ir embora, na medida em que :

As trocas de influências entre os meios muito diferentes não são menos indispensáveis que o enraizamento no ambiente natural. Mas um determinado meio deve receber uma influência exterior, não como uma importação, mas como um estimulante que torne sua própria vida mais intensa. (WEIL, p.411)

Percebemos, então que mesmo formados, tendo a possibilidade de sair da cidade, o que ocorreu foi o inverso: uma necessidade de fazer algo pela cidade e, conseqüentemente, um maior enraizamento.

Em cada caso, as reivindicações expressam o descontentamento, os problemas, as lutas, mas não no sentido de desenraizados, pelo contrário, no sentido de sujeitos enraizados que lutam conscientemente por melhorias na sua cidade.

O que explica o enraizamento dos sujeitos analisados em Francisco Morato é o sentido que eles atribuem a sua vida, a sua atuação na sociedade, o conhecimento sobre o processo no qual estão inseridos.

Quando indagados sobre os motivos que fazem permanecer na cidade, uma das principais razões foi a questão da proximidade com a família, com os amigos, o emprego na cidade, e algo que se repetiu em inúmeras falas: o desejo de fazer algo pela cidade. Isso nos confirma o que diz Freire (1980, p. 34): “Cada homem está situado no espaço e no tempo no sentido em que vive numa época precisa, num lugar preciso, num contexto social e cultural preciso. O homem é um ser de raízes espaço-temporais.”

Algumas falas merecem destaque:

E1: Eu entendo que o primeiro (pausa) é a gratidão, essa cidade tem e teve uma importância muito grande para minha família. Minha mãe quando aqui chegou, meu pai, eles sempre tiveram um agradecimento pela cidade e mesmo na dificuldade, no momento não havia asfalto que era rua a estrada de barro a dificuldade de se movimentar, da lama, eles sempre olharam com agradecimento para Francisco Morato então eu entendo que parte disso chega até a mim dizendo: Olha agradeça a cidade! O segundo item é que eu tenho o meu espaço, espaço que foi conquistado junto com a minha família. Estamos bem, tenho oportunidade de trabalhar literalmente do lado de casa, então isso faz com que eu me sinta bem (...) muitas coisas que eu desejei eu realizei aqui, me vejo em uma zona de conforto...Estou bem na minha cidade e preciso continuar fazendo o trabalho para que outras pessoas se sintam bem, então não posso sair daqui, pelo menos por enquanto, me vejo muito bem aqui no município.

E2: (...) Eu tenho toda uma relação com esse lugar e me sinto muito desse lugar, sabe, antes eu tinha a ideia que morato era um lixo, não tem nada, vou ganhar dinheiro e vou para outra cidade. Mas hoje eu percebo que eu tenho um laço com esse lugar e eu quero principalmente estudar fora para depois trazer algo para cá e melhorar esse lugar, por isso eu sinto que aqui é minha casa de verdade, se eu fosse morar em qualquer outro lugar eu não me sentiria daquele lugar sabe, eu sinto isso com morato.

E3: Eu tenho uma relação afetiva com muitas pessoas aqui, em primeiro lugar é isso. Acho que em segundo lugar, a minha identidade se construiu aqui e essa identidade acabou se solidificando, se consolidando, com uma busca por solucionar os vários desafios sociais que aqui tem (...) é uma questão de compaixão (...) o fato de terem muitas vezes ao longo da minha caminhada, terem esticado a mão pra mim...não era muita coisa, mas assim, toma isso daqui, e era o suficiente para eu subir mais um degrau e isso aconteceu várias vezes... então eu me sinto em débito com a sociedade, me sinto em débito com algumas pessoas. Então, como eu já estava aqui, como as pessoas que eu gosto estão aqui, e como aqui precisa muito de tudo, é...não vi porque sair daqui pra fazer as coisas, pra mim não fazia sentido...não preciso ir para a África pra ajudar as pessoas, aqui você atravessa a rua e você tem quem ajudar, então acho que esses são o conjunto de motivos que me fazem ficar aqui (...).

Com base nesses depoimentos, percebemos que o enraizamento é algo muito forte nos entrevistados, e uma das coisas que está intimamente relacionada com isso são os laços afetivos constituídos por meio da proximidade com a família, com os amigos, com o trabalho na cidade, com os projetos. Quanto mais conscientes, mais enraizados os sujeitos tendem a ficar, pois todas as expectativas de mudanças estão relacionadas a ações na cidade, o intuito de agir e transformar o lugar onde vivem, cada um da sua maneira, por meio de ações que implicam o cotidiano social.

Uma das questões da entrevista era pedir para os entrevistados definirem Francisco Morato em uma palavra e depois explicarem o porquê da escolha. As respostas foram variadas: acolhimento, amizade, família, casa, esperança, oportunidade, energia, resiliência, lar, começo, ocupação, descoberta.

Percebemos que a definição da cidade expressa bem o enraizamento desses sujeitos, e o seus sentimentos e expectativas perante a cidade, mas uma das definições nos chamou mais atenção:

P: Defina Francisco Morato em uma palavra.

E3: (pausa longa) Aí meu Deus...uma palavra pra definir essa cidade...(pausa), tristeza. Porque eu acho que nada mais triste do que você chegar o dia que você vai morrer sem saber que você viveu, e eu acho que a cidade coloca todo mundo aqui numa situação tão desesperadora que é bem capaz de um montão de gente atravessar a vida toda sem ter experimentado viver. Porque quando você é obrigado a acordar as quatro da manhã pra pegar o trem, volta pra casa nove, dez da noite moído, e você vai ir direto ver novela, aí você dorme, você faz a mesma coisa...e atravessa a vida fazendo isso, sabe? Viajando de segunda à segunda, não dá pra chamar isso de vida, isso é uma sobrevida e você fica tão alienado do que a vida pode ser, que você para de almejar alguma outra maneira de existir, e isso só produz feiúra em todos os sentidos, algo assim só pode ser triste. É lógico que do meio dessa tristeza toda de vez em quando fica brotando assim, umas formas de esperança...fica brotando umas rosas no asfalto, mas em geral não é isso, a vida tem que ser mais, a vida tem que ser muito mais em todos os sentidos... por isso que a tristeza (...)

Nessa última fala, podemos notar o grau de análise sobre a vida na cidade, o relato de um cotidiano como reflexo da condição periférica em que vive essa população, pois é no cotidiano que podemos observar a realização do local e do mundial. São as relações cotidianas mais simples que criam laços profundos de identidade, habitante-habitante, habitante-lugar (CARLOS, 2007). Vemos a questão do direito à cidade reduzida ao direito à moradia, ao simples ato de habitar.

Pensamos que, em meio a toda essa situação precária em que se encontra a cidade, ainda há pessoas que fazem uma análise crítica de toda essa espoliação urbana que muitos moradores sofrem, e percebem que a vida não pode ser resumida ao simples conformismo; a consciência de todo esse processo faz com que haja ação, com que os sujeitos se tornem mais ativos na produção do espaço.

4.4 SOCIEDADE PRODUZINDO ESPAÇO

A noção de produção do espaço se relaciona com a de apropriação, que se revela em atos e situações. Os sujeitos entrevistados se apropriam do espaço onde vivem, seja individualmente no ato de morar, de habitar propriamente dito, seja em atos coletivos e

socializados: “É através da e na prática sócio-espacial que o indivíduo se realiza enquanto tal ao longo da história, numa prática que revela a construção da humanidade do homem.” (CARLOS, 2011, p.10)

Quanto mais os sujeitos refletem de forma crítica sobre sua existência, sobre sua cidade, seu papel na sociedade, mais atuam sobre ela, modificando o espaço, tornando-se atores mais efetivos na produção do espaço. Percebemos isso de forma bem efetiva nas três entrevistas, seja do Professor de Geografia que faz com que os alunos conheçam efetivamente o espaço geográfico onde estão inseridos, seja pelo jovem Movimento Popular Moratense que está tentando se inserir politicamente entre a população, chamando-a para mobilização, para o debate, para reivindicação, seja pelo professor de Filosofia que mobiliza ex-alunos e muitos outros ainda no Ensino Médio na formação de um cursinho.

Com tudo isso, podemos dizer que na medida em que essa apropriação é feita, a produção do espaço vai acontecendo dialeticamente:

Assim se de um lado o homem se produz, em vários momentos históricos, as condições necessárias à produção/reprodução da vida, ele o faz produzindo a si mesmo como sujeito ativo. Por sua vez, essa atividade produz um mundo e um conhecimento sobre o mundo. (CARLOS, 2011, p.44-45)

Concordamos com Carlos (2011), quando ela diz que o espaço do habitar é real e concreto, é aquele dos gestos do corpo, que constrói a memória, porque cria identidades, reconhecimentos, porque a vida se realiza criando, delimitando e exibindo a dimensão do uso.

Os modos de apropriação e uso dos espaços-tempos que são feitos por esses sujeitos revela a partir do cotidiano, o sentido da construção da vida, de construção de uma identidade na e da periferia, que se dá no nosso caso, pela conscientização, pelo enraizamento.

Cada ato e atividade prática realizam-se enquanto constitutivo da identidade do homem com o outro em espaços-tempos específicos. Desse modo, a produção da vida é também a produção prática do espaço como realidade e como possibilidade- como identidade que sedimenta a memória. Nessa perspectiva, o espaço produz-se e reproduz-se como materialidade indissociável da realização da vida, elemento constitutivo da identidade social. (CARLOS, 2008, p.34)

Na medida em que o indivíduo se coloca no espaço na relação com o outro, a prática socioespacial revela o uso vivido pelo cidadão, assim, cada um dos entrevistados está se constituindo enquanto ser consciente de sua realidade, e a ação que cada um exerce revela a importância da mobilização, dos movimentos sociais:

(...) os movimentos sociais passam a ser absolutamente centrais e importantes, porque revelam o conteúdo de exigências diferenciadas; tanto na urgência da moradia, do emprego e dos serviços, quanto através do questionamento das políticas públicas, questionando o planejamento estatal que aprofunda as desigualdades. Esses movimentos no seio da sociedade apontam a instabilidade, a fragmentação, a produção de um espaço segregado, que tem na sua origem a existência da propriedade privada, isso porque a produção social do espaço e a sua apropriação

como condição da realização da vida, se defronta com a propriedade na prática socioespacial vivida. (CARLOS, 2008, p.47)

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A estação Belém foi de fundamental importância para o surgimento da cidade de Francisco Morato e ela tem uma ligação histórica com a ferrovia Santos-Jundiaí. Em meio a esse contexto, a evolução e a morfologia urbana do município são lembranças de um povoado-estação, já que a expansão urbana deu-se em função da ferrovia e a cidade está submetida a uma condição periférica desde o período de sua formação até os dias de hoje.

A periferia cresceu como sendo o fora e o distante da cidade propriamente dita, contém marcas de continuidade e aprofundamento das relações de expropriação, exploração e espoliação urbana, sempre repostas na produção e reprodução do espaço urbano (Burgos, 2008). Essa periferia pode ser vista, conforme Martins (2001), como espaços caracterizados pela urbanização patológica, pela negação do propriamente urbano e de um modo de habitar e viver urbanos.

No entanto, mesmo sob essas condições de desigualdade social, de negação do urbano, existem pessoas que construíram uma identidade com a cidade, que constituíram laços efetivos, que são enraizadas. O tempo de permanência na cidade, a relação com o trabalho, a experiência, a vivência urbana, ajudam a entender esse enraizamento.

Sendo assim, entendemos que, quanto mais a pessoa tem laços, sejam familiares, de amizade ou de trabalho no local, quanto mais ela participa, é ativa em questões sociais, urbanas, ou políticas, ou seja, tem sua urbanidade, isso a torna mais participante do processo de produção espacial, construindo, assim, uma identidade com a cidade.

A conscientização que os sujeitos analisados têm de seu papel na sociedade faz com que eles sejam cada vez mais enraizados e tenham uma participação ativa na produção do espaço, que se realiza na apropriação e uso dos espaços-tempos no interior da vida cotidiana. Isso demonstra que há, na vida cotidiana, a possibilidade da negação do que está posto como condição periférica, da não constituição de uma identidade da periferia:

Nessa direção, os movimentos urbanos e no campo sinalizam\ apontam\ revelam, seu papel de negatividade e, à medida que essas contradições se ampliam, os movimentos sociais vão ganhando outros conteúdos. (CARLOS, 2008, p.47)

Tudo isso nos faz pensar que, por meio de uma conscientização sobre a cidade, sobre os problemas da cidade, sobre o que é ser morador da periferia nesse contexto, surgem ações que demonstram a possibilidade de mudança, de luta por um urbano que foi negado aos pobres, em suas possibilidades de realização plena, no decurso da reprodução capitalista.

REFERÊNCIAS

- BONDUKI, N. Depoimento. **Periferia Revisitada**. Revista Espaço e Debates, ano XVII, nº4. São Paulo: Neru, 2001.p.92-99 [entrevista].
- BURGOS, R. **Transformações Recentes das Periferias Urbanas da Metrópole de São Paulo: Contribuição para (Re) definições Teórico Conceituais**. In: Revista Geográfica de América Central, Costa Rica, Número Especial EGAL, p.1-15, II semestre 2011.
- CARLOS, A, F, A. **A Condição Espacial**, São Paulo, Contexto, 2011.
- CARLOS, A, F, A. **Sobre a prática socioespacial**, In: Dantas, Aldo, org. Geografia & cultura, marxismo, complexidade, ensino, planejamento, saúde, Natal : EDUFRN, 2008.
- CARRERAS, C. (orgs). Urbanização e Mundialização. São Paulo, Contexto, 2005. p. 38-50.
- DAMIANI, L.A. **A geografia e a produção do espaço na metrópole**. In: Carlos, A. F.A;
- FREIRE, P. **Conscientização**. Teoria e Prática da Libertação. Uma introdução ao pensamento de Paulo Freire, Cortez & Moaraes, 1980.
- KOWARICK, L. **A espoliação Urbana**, 3 ed. RJ, Paz e Terra, 1979.
- LANGENBUCH, J. R. **A Estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana**. 5.ed. Rio de Janeiro, IBGE, 1971.
- LANGENBUCH, J. R. Depoimento. **Periferia Revisitada**. Revista Espaço e Debates, ano XVII, nº4. São Paulo: Neru, 2001. p. 85-91 [entrevista].
- LANNA, A.L.D. **Ferrovias, Cidades, Trabalhadores 1870-1920**. Tese de Doutorado, apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto. 2002.
- LAVANDER JR, M. SPR, **Memórias de uma inglesa: A história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões**/Moysés Lavander, Paulo Augusto Mendes – São Paulo: 2005.
- LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no Mundo Moderno**. São Paulo, Ática, 1991.
- LEFEBVRE, H. **O direito á cidade**, 5.ed. São Paulo, Centauro. 2008.
- MARTINS, J. S. Depoimento. **Periferia Revisitada**. Revista Espaço e Debates, ano XVII,

nº4. São Paulo: Neru, 2001.p.75-84 [entrevista].

MORAES, C.A. **A periferização da pobreza e a degradação socioambiental na Região Metropolitana de São Paulo, o caso de Francisco Morato**. Tese de Mestrado apresentada a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Departamento de Planejamento Urbano e Regional, 2007. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/>> Acesso em: 12 de dezembro de 2013.

ROLNIK, R e BONDUKI, N. **A periferia da grande São Paulo: Reprodução do espaço urbano como expediente de reprodução da força de trabalho**. In: MARICATO, E (org.). A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial, São Paulo, Alfa Omega, 1992, 166p.

VIDAL, A. V. S. **A importância histórica e econômica da Ferrovia Santos Jundiaí (atual linha 7 Rubi da CPTM) para a cidade de Francisco Morato**. Trabalho de Graduação Individual apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, 2010.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-Urbano No Brasil**. 2ed. e4. São Paulo, Fapesp, 2001.

WEIL, S. **A condição operária e outros estudos sobre a opressão**. cap. O desenraizamento. Org: BOSI, Ecléa. 4 ed. RJ, Paz e Terra, 1979.

SÍTIOS CONSULTADOS:

<<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=351630>>. Acesso em: 10/10/2015