

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

CLAUDIONOR GOMES DA SILVA

**Sistema de Transporte Coletivo de Ônibus de São Paulo e suas mudanças:** impactos no  
cotidiano dos usuários do distrito de Parelheiros

**São Paulo bus Collective Transportation System and its changes:** impacts on the daily life  
of users in the Parelheiros District

SÃO PAULO

2020

CLAUDIONOR GOMES DA SILVA

**Sistema de Transporte Coletivo de Ônibus de São Paulo e suas mudanças:** impactos no cotidiano dos usuários do distrito de Parelheiros

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 Humana

Orientador: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Simone Scifoni

SÃO PAULO

2020

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação  
Serviço de Biblioteca e Documentação  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

SCH783      Silva, Claudionor Gomes da  
.6s      Sistema de Transporte Coletivo de Ônibus de São Paulo e suas mudanças: impactos no cotidiano dos usuários do distrito de Parelheiros / Claudionor Gomes da Silva; orientador Simone Scifoni - São Paulo, 2020.  
117 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia.

1. Geografia Urbana. 2. Geografia dos Transportes. 3. Geografia da Circulação. 4. Transporte Público. I. Scifoni, Simone, orient. II. Título.

## **DEDICATÓRIA**

À minha família, por terem sempre me dado apoio e palavras de incentivo, paciência e compreensão nos momentos de ausência durante esses anos, mesmo estando distante ou perto deles nesse longo caminho.

A todas professoras e todos professores que se dedicam a construir o conhecimento de forma crítica e assim possibilitam construirmos novos caminhos.

Aos amigos que conheci ao longo dos anos de graduação, os quais compartilhei além da amizade, conhecimentos.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço à Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Isabel Aparecida Pinto Alvarez por ter me apoiado em minhas decisões quanto ao tema escolhido na área da Geografia dos Transportes e Geografia da Circulação, mesmo sendo uma área que há poucos livros na Biblioteca Florestan Fernandes. O que serviu de inspiração para investigar o transporte coletivo foi a experiência de ser um dos usuários, vivenciar e observar as necessidades da população que faz uso desse sistema. Dito isso, acredito que sabendo sobre a luta pelo transporte, greve de motoristas e cobradores, pude enxergar as particularidades e dificuldades de acesso a determinados espaços do município de São Paulo e derredor. Soma-se ainda a paciência e compreensão diante das minhas dificuldades no processo de desenvolvimento deste trabalho, bem como a sua disposição em ajudar e a me orientar mesmo não estando bem de saúde. Diante desse gesto, só tenho a mostrar a sua importância enquanto professora e um exemplo de pessoa dedicada à pesquisa e à Geografia. Agradeço à Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Simone Scifoni por aceitar esse desafio e continuar a orientação desse trabalho, mesmo com muitos graduandos para orientar e diversos compromissos. Agradeço igualmente a todos os professores ao longo da graduação. E um agradecimento especial ao Prof. Dr. Manoel Fernandes pela indicação de leitura.

À Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas pela oportunidade de cursar Geografia por vários de grande aprendizado. Da mesma forma, é digno de reconhecimento às professoras e aos professores dos cursinhos populares Projeto Raiz e Cursinho da FIA. Ambos me proporcionaram a oportunidade de ter contato com conhecimentos muito significativos que ajudaram-me a formar como cidadão. Igualmente, agradeço ao corpo docente do Instituto Federal de São Paulo (IFSP) e à Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP) de Presidente Prudente por terem ajudado na minha formação anterior à Universidade de São Paulo (USP), os quais me proporcionaram um desenvolvimento intelectual. Nessa perspectiva, entendo que o conhecimento perpassa em diferentes locais por onde passamos ao longo de nossas vidas e, razão pela qual acredito também que quem renega as suas raízes renega a si mesmo.

Por fim, gostaria de agradecer às amigas e aos amigos que conheci no Instituto Federal de São Paulo, na UNESP de Presidente Prudente e na USP, principalmente na Geografia. São pessoas que foram importantíssimas para o meu crescimento intelectual, e com as quais compartilhei momentos felizes, de pressão e de angústias, mas que de alguma forma sempre pensávamos em alguma alternativa, mesmo se fosse preciso estudar durante às noites nas salas da faculdade, saibam que eu levo comigo na lembrança cada um de vocês. Já que citei esse

assunto, quero deixar registrado o nome de algumas pessoas importantes a este percurso: Fabíola Alice dos Anjos Durães, Jamille dos Santos Conceição, Roberto Sadé, Carlos Alberto Silva, Odair Estevão, Willian Martins, Anielli Rosane, Camila Girotto, Felipe Borges Lopes, Ricardo Plácido, Raquel Simão, Fábio Custódio Costa, Maria A. Camargo de Lima, Antônio Fernandes de Lima, Josimar Gomes, Erivaldo Costa, Adriana Quaini, Robson Castro, Leticia G. da Silva, Ana Paula Moraes, Ana Lúcia Teixeira, Verônica de Miranda, Cleberson Moura, Heitor de Jesus e Martins de Amorim, Robson Guarnieri, Marcelo Vitale, Thais F. A. Avelar, Renata Bencksic, Erica Rocha, Antônio Cícero, Eliane Torres, Viviane Santos, Wellington Santos, Ricardo Moura da Silva, Mauricéia M. da Silva, Graziela Oetting, Enderson de Jesus, Juliana Guilherme, Bruno Natale, Bruno Peres, Olívia Fonseca, Diego Matos, Beatriz Miyazato, Isaac Rodrigues, Alex Américo, Matheus Parteli, Robert Bomfim, Eudes Leopoldo, Jeferson da Silva Pereira, Erick Jean, Thalita Scomparim, Fernando Alves Batista, Maísa Barros, Adriana Ribeiro, Paola Ferrete, Diego Hiroshi Tanikawa, Ana Paula de Souza, Matheus Augusto dos Reis Silva, Lucas Junqueira, Ana Ferraz, Renan Palomo, Élder Bortolin, Claudia Torralvo, Tatiana Barbosa, Geinne Monteiro, Nathália Ribeiro, Bruno Ribeiro, Rafael Almeida, Antônio Antunes, Rita Almeida, David Tsai, Brayan Bergamasco Sberse, Márcia Bazzo, Bruno Rocha Nogueira, Lilian Anjos, Igor Gomes, Patrícia Oliveira, Fernanda Garcia, Edmo de Jesus, Amanda Lima, Rafael Seminatti, dentre outros. Agradeço também aos entrevistados, pois sem a sua perspectiva no cotidiano, não seria possível trazer elementos importantes para complementar essa pesquisa, tal como aos funcionários/as da SPTrans e do Terminal Parelheiros.

Das metrópoles mundiais, é em São Paulo que o subsistema ônibus assume tamanha importância, sendo inevitavelmente elevado à condição de transporte de massa.

(MELLO, 2000, p. 113).

## RESUMO

**SILVA, C. G. Sistema de Transporte Coletivo de Ônibus de São Paulo e suas mudanças:** impactos no cotidiano dos usuários do distrito de Parelheiros. 2020. 117 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

O sistema de transporte coletivo de ônibus do município de São Paulo passou por mudanças nos últimos anos – como a inserção de veículos novos e a adoção de um período máximo predeterminado para trafegar na cidade –, além de inúmeras modificações na infraestrutura, inclusive a construção de novos terminais. A esse processo, soma-se ainda a aplicação do Bilhete Único, o qual aumentou a opção de linhas para a população e dinamizou a sua circulação pela cidade. Nessa perspectiva, o presente trabalho visa estudar a Geografia dos Transportes Coletivos no que tange à precariedade deste sistema, com foco no período de 2000 a 2010. Destaca-se a condição à qual as pessoas são submetidas no percurso domicílio-trabalho (dentre outros trajetos); e aspectos voltados para a luta da população por melhorias no transporte público, diante do poder municipal e das empresas de ônibus, que operam o serviço sob o regime de concessão. Outro fator importante é a análise sobre as alterações no sistema de transporte coletivo nas administrações municipais e de que maneira isso refletiu no cotidiano dos usuários. Na execução dessa pesquisa, estudamos a produção do espaço no distrito de Parelheiros, e investigamos os planos municipais de transportes (PMSP), Pesquisa de Origem e Destino (METRÔ SP). Além do mais, recorreremos às entrevistas, trabalho de campo e bibliografia, com o intuito de compreender a produção do espaço, a circulação e a segregação socioespacial. Por outro lado, as ações do poder municipal foram estudadas por meio da análise da implementação das políticas públicas no transporte, e seus respectivos resultados para quem necessita dos ônibus para vender sua força de trabalho. Ao longo dos anos, o novo cenário trouxe impactos na locomoção e no dia a dia dos trabalhadores, como, por exemplo, a construção do Terminal Parelheiros. Essas intervenções podem ser analisadas tanto em suas consequências – a degradação do serviço de transporte e a redução de direitos do cidadão – quanto em seu intuito de aumentar a arrecadação das empresas privadas e do poder público, dado que a inserção do referido terminal, no ano de 2004, está estritamente relacionada ao momento em que se consolida o modo pelo qual o passageiro circularia pelo município de São Paulo.

**Palavras-chave:** Sistema de Transporte. Produção do Espaço. Segregação Socioespacial.



## ABSTRACT

SILVA, C. G. **São Paulo Bus Collective Transportation System and its changes:** impacts on the daily life of users in the Parelheiros District. 2020. 117 f. Individual Undergraduation Work (TGI) – Faculty of Philosophy, Letters and Human Sciences, São Paulo University, São Paulo, 2020.

The public bus transportation system in the city of São Paulo has undergone changes in recent years - such as the insertion of new vehicles and the adoption of a predetermined maximum period to travel in the city - in addition to numerous changes in infrastructure, inclusively the construction of new terminals. Added to this process is the application of the Bilhete Único, which increased the choice of lines for population and made their circulation around the city more dynamic. From this perspective, the present work aims to study the Geography of Public Transportation in terms of the precariousness of this system, focusing on the period from 2000 to 2010. We highlight the condition to which people are submitted in the home-work route (among other routes); and aspects focused on the population's struggle for improvements in public transportation, before the city hall power and the bus companies, which operate the service under the concession regime. Another important factor is the analysis of the changes in the public transportation system in the municipal administrations and how this reflected on the daily life of users. In the execution of this research, we studied the production of space in the district of Parelheiros, and investigated the municipal transportation plans (PMSP), Origin and Destination Survey (METRÔ SP). In addition, we used interviews, field work and bibliography, to understand the production of space, circulation, and socio-spatial segregation. On the other hand, the actions of the municipal power can be studied through the analysis of the implementation of public policies on transportation, and their respective results for those who need the buses to sell their labor force. Over the years, the new scenario has had an impact on the commuting and daily life of the workers, such as, for example, the construction of the Parelheiros Terminal. These interventions can be analyzed both in their consequences - the degradation of the transport service and the reduction of citizens' rights - and in their intention to increase the revenue of private companies and public authorities, given that the insertion of this terminal in 2004, is strictly related to the moment in which the way in which the passenger would circulate through the places and centralities of the city of São Paulo is consolidated.

**Keywords:** Transportation System. Space Production. Social and Space Segregation.

## **LISTA DE FIGURAS**

Figura 1: Construção do ramal de Jurubatuba .....	18
Figura 2: Antiga estação de Parelheiros .....	19
Figura 3: Terminal Parelheiros .....	49

## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1: Localização do distrito de Parelheiros .....	16
Mapa 2: Divisão por áreas de atuação das empresas de ônibus .....	32
Mapa 3: Linhas mais extensas do Terminal Parelheiros .....	40
Mapa 4: Localização dos terminais de ônibus e bairros do distrito de Parelheiros .....	44
Mapa 5: Vias principais do entorno do Terminal Parelheiros e pontos de parada .....	46
Mapa 6: Detalhe do traçado dos itinerários das linhas de ônibus e pontos de parada .....	48
Mapa 7: Distribuição do emprego formal .....	63
Mapa 8: Concentração da população negra por subprefeitura .....	64
Mapa 9: Renda média dos domicílios por subprefeitura .....	65

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1: Modelo de integração tarifária em 2001 .....	33
Quadro 2: Viagens diárias produzidas por modo principal e por zona de origem – 2007. ....	36
Quadro 3: distrito de Parelheiros: Trajetos das linhas de ônibus, numeração e frota .....	37
Quadro 4: distrito de Parelheiros: Trajetos das linhas, intervalo entre partidas na semana, tempo de partida no horário de pico e final de semana .....	41

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>2. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM PARELHEIROS.....</b>	<b>16</b>
<b>3. O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE ÔNIBUS.....</b>	<b>27</b>
<b>4. SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E ACESSO PRECÁRIO À CIDADE.....</b>	<b>57</b>
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>68</b>
<b>6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>71</b>
<b>7. APÊNDICES.....</b>	<b>75</b>
I. ENTREVISTA – BARRAGEM.....	75
II. ENTREVISTA – COLÔNIA.....	79
III. ENTREVISTA – VARGEM GRANDE.....	82
IV. ENTREVISTA – JARDIM SANTA FÉ.....	86
V. ENTREVISTA – JARDIM PAPAI NOEL.....	89
VI. ENTREVISTA – CIPÓ DO MEIO.....	92
VII. ENTREVISTA – JARDIM ORIENTAL.....	95
VIII. ENTREVISTA – JARDIM DAS FONTES.....	99
IX. ENTREVISTA – JARDIM NOVA ERA.....	103
X. ENTREVISTA – RECANTO CAMPO BELO.....	106
XI. ENTREVISTA – JACEGUAVA.....	109
XII. ENTREVISTA – SÃO PAULO TRANSPORTE (SPTTRANS).....	112

## 1. INTRODUÇÃO

O desenvolvimento da cidade de São Paulo muito se deve à produção cafeeira, industrial e, por último, às atividades do setor terciário. A urbanização é o produto desse processo ao longo de décadas. Desse modo, o processo de produção do capital reproduz um espaço com características distintas, sendo que esse descompasso espacial é responsável por uma produção do espaço urbano desigual.

Uma dessas características é uma cidade erigida no concreto e, em seguida, destruída para dar lugar a espaços de reprodução do capital, enquanto que em outros não há essa prerrogativa – como, por exemplo, o distrito de Parelheiros, em que se verifica a produção do espaço. Sobre esse conceito de Lefebvre, Carlos (2011) nos diz que,

No debate em torno da noção de produção é possível apreender o momento a partir do qual o espaço passa a ser fundamental para a reprodução de determinado modo de produção [...]. É a ideia de que, num determinado momento da história, o processo de reprodução da sociedade, sob o comando do capital, realiza-se na produção do espaço. A partir deste momento, o espaço ganha, para o autor, outro significado, posto que vai aparecer como condição para a reprodução ampliada do capital, assegurada pelo Estado, que produz um espaço controlado (CARLOS, 2011, p. 57).

Nota-se na paisagem a contradição da reprodução do capital – a qual se expressa nos espaços segregados, onde há a autoconstrução realizada com frequência nas periferias, com os tons vermelhos dos tijolos ou casas sem o devido acabamento externo.

Segundo Kowarick (1979) o conceito de periferia é definido dentro do cenário urbano: aglomerados distantes dos centros, clandestinos ou não, carentes de infraestrutura, onde passa a residir a crescente quantidade de mão-de-obra necessária para fazer girar a maquinaria econômica. E que de certa forma segue a linha de Alves (2011), a qual defini como

Áreas nos limites da urbanização paulista, onde predominavam os loteamentos com unidades de pequenas dimensões (muitas vezes não mais de 50 m<sup>2</sup>), com falta de quase todo tipo de equipamentos sociais (hospitais, escolas, creches) e de infraestrutura (pavimentação, água encanada, energia elétrica), acompanhada de dificuldades de mobilidade (precariedade dos transportes públicos), com predominância de população de baixa renda, normalmente migrantes vindos de todas as partes do país (ALVES, 2011, p. 113).

Porém, a conceituação mais precisa para essa pesquisa está contida em uma lógica de centralizações, a qual possui como fundamento a tríade homogeneização-fragmentação-hierarquização do espaço (ROCHA, 2000). Essa tríade presente na obra de Lefebvre permite

compreender porque em determinados espaços a infraestrutura é precária, ou seja, muitas vezes coincide com o espaço de moradia da classe trabalhadora. O que corrobora com o pensamento desse autor: o espaço homogêneo, fragmentado e hierarquizado revela a “práxis espacial como um elemento de reestruturação das relações sociais” (LENCIONI, 2017, p. 167).

A hierarquização nada mais é que uma extensão da segregação socioespacial. As pessoas são inseridas na sociedade através do circuito da troca, onde que a mercadoria serve de ponte para acessar outros espaços (RIBEIRO, 2010). E, de acordo com Rocha (2000),

Tal homogeneização forma centros que emitem as normas concebidas pelas determinações hegemônicas, hierarquizando os espaços “periféricos” a partir da atribuição de funções específicas que reforçam a integração ou desintegração ao circuito da troca. Através desta extensão, o espaço se estilhaça, torna-se fragmentado, já que na medida em que se integra ao circuito da troca, o acesso se realiza pela mediação do dinheiro. É esta mediação que assegura o não acesso de todos à terra urbana, reforçando os laços de subordinação e aprofundando a contradição fundante da urbanização atual, que é a relação entre uso-troca (ROCHA, 2000, p.15-16).

O presente trabalho tem por objetivo discutir as mudanças no sistema de transporte coletivo de ônibus da cidade de São Paulo, mais especificamente no distrito de Parelheiros. Para isso, analisaremos a rede de transporte e as suas modificações ao longo dos anos, buscando entender como isso se refletiu no cotidiano da população que reside muito distante do centro. Definimos como recorte de pesquisa o período de 2000 a 2010, o qual representa um momento crucial, isto é, a São Paulo Transporte S/A (SPTrans), interferiu diretamente no dia a dia dos usuários – como, por exemplo, a redução da quantidade de integração em uma viagem – no período de duas horas, o passageiro podia embarcar em várias linhas de ônibus que assim necessitasse para chegar ao destino, a abertura de terminais de ônibus, dentre outras ações. Na esteira desse processo, trataremos das distâncias percorridas pelas pessoas entrevistadas, bem como verificar a avaliação das pessoas quanto ao uso do Terminal Parelheiros – buscar entender se a alteração no sistema coletivo desse tipo de transporte, de alguma forma fez com que as pessoas mudassem seu comportamento; o tempo para validar o Bilhete Único relacionado com o quesito renda e segregação socioespacial, a questão do pré-embarque em terminais, investigaremos os avanços e os retrocessos a partir dos Apêndices, entender os deslocamentos diários por meio de mapas e referências bibliográficas pertinentes.

A Geografia oferece teoria para a compreensão da realidade proposta nesta pesquisa, a qual aprofunda o estudo sobre a produção do espaço, bem como as suas contradições, e o que a população vivencia na periferia e na metrópole. O propósito é desvendar o que está implícito

no discurso dos órgãos públicos sobre o transporte público e o resultado dessas ações no cotidiano das pessoas que dependem desse tipo de serviço.

De acordo com as análises do Censo da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE, 2001), a área de Parelheiros mede 360,6 km<sup>2</sup>, ocupa 23,68% dos 1.523,278 km<sup>2</sup> do município de São Paulo, sendo o segundo maior distrito. Na sua porção leste, localizam-se duas aldeias indígenas: Tenondé-Porá e Krukutu. E dentro de seus limites está presente a Área de Preservação Ambiental (APA) Capivari Monos e Bororé-Colônia. Possui ainda diversos bairros, tais como: Colônia, Barragem, Jardim Santa Fé, Cipó do Meio, Jardim Oriental, Vila Roschel, Vargem Grande, Jardim dos Álamos, Casa Grande, Jardim das Fontes, Jaceguava, Jardim São Norberto, Recanto Campo Belo, Jardim Herplin, Papai Noel, dentre outros.

Vale pontuar que os bairros de Cipó do Meio, Jardim Oriental e Jardim dos Eucaliptos estão localizados no distrito de Engenheiro Marsilac, mas as suas respectivas linhas de ônibus fazem ponto final dentro do Terminal Parelheiros. Em síntese, a sua administração está sob a jurisdição da Subprefeitura de Parelheiros.

Essa pesquisa é relevante para trazer à tona discussões sobre o papel do transporte coletivo no cotidiano dos usuários. Acreditamos que seja interessante recorrer a elementos da Geografia dos Transportes e como as contradições nas políticas públicas podem interferir na reprodução social. Concordamos, portanto, com Sposito (2015) ao afirmar que

Esse ponto indica a importância de se revalorizar, na Geografia, os estudos relativos ao transporte, de modo a que se possa fazer uma leitura crítica das condições desiguais, respeitando-se as diferenças de interesses e práticas, segundo as quais se realizam, no espaço urbano, a acessibilidade. Esta é entendida como a relação entre o espaço a ser percorrido e os meios disponíveis para se realizar tal locomoção, o que implica no tempo necessário para tal (SPOSITO, 2015, p. 134).

O espaço urbano como o da Metrópole de São Paulo, cuja composição periférica resulta em dinâmicas específicas, inerentes à má distribuição de renda, a qual ocasiona desigualdade social. Consequentemente, esse cenário é propício para as pessoas se organizarem em prol de lutas por moradia, transporte e educação; todos esses fatores refletem diretamente na produção do espaço. Significa pontuar a necessidade de um contato empírico e investigativo de modo qualitativo. Em vista disso, nessa pesquisa, usamos entrevistas: 1) avaliação dos usuários do sistema de transporte coletivo de ônibus, no intuito de colher informações sobre a atualidade; e 2) com a empresa responsável por gerir esse sistema, no caso, a São Paulo Transporte (SPTrans), como procedimentos metodológicos. Nesse processo, algumas pessoas ficaram ressaltadas de responder o questionário, e outras se sentiram à vontade, posto que o tema aborda as

particularidades do seu cotidiano. De toda forma, por motivo ético, usaremos nomes fictícios para as pessoas entrevistadas nos bairros, sendo que, as informações colhidas nessas ocasiões estão transcritas na seção de Apêndices, ao final deste trabalho.

A escolha do tema é decorrente dos longos anos da minha vida enfrentando a locomoção nos ônibus do referido distrito. Ademais, priorizamos executar uma pesquisa voltada para a sociedade em geral, assim, buscou-se alcançar a função social e os problemas diários em relação ao transporte público. Vale ressaltar a dificuldade para encontrar obras relacionadas à Geografia do Transporte – sendo que parte considerável dos referenciais teóricos estão na Biblioteca de Engenharia Civil e Produção Professor Telemaco Van Langendonck, como, por exemplo, o livro Transporte Urbano de Passageiros: As contradições do poder público e o documento da prefeitura - São Paulo Interligado: o plano de transporte público urbano implantado na gestão 2001-2004. Diante dessa dificuldade, uma funcionária da Biblioteca Florestan Fernandes, sabendo de minha dificuldade quanto à bibliografia, solicitou os livros sobre transporte, os quais eram ausentes no acervo.

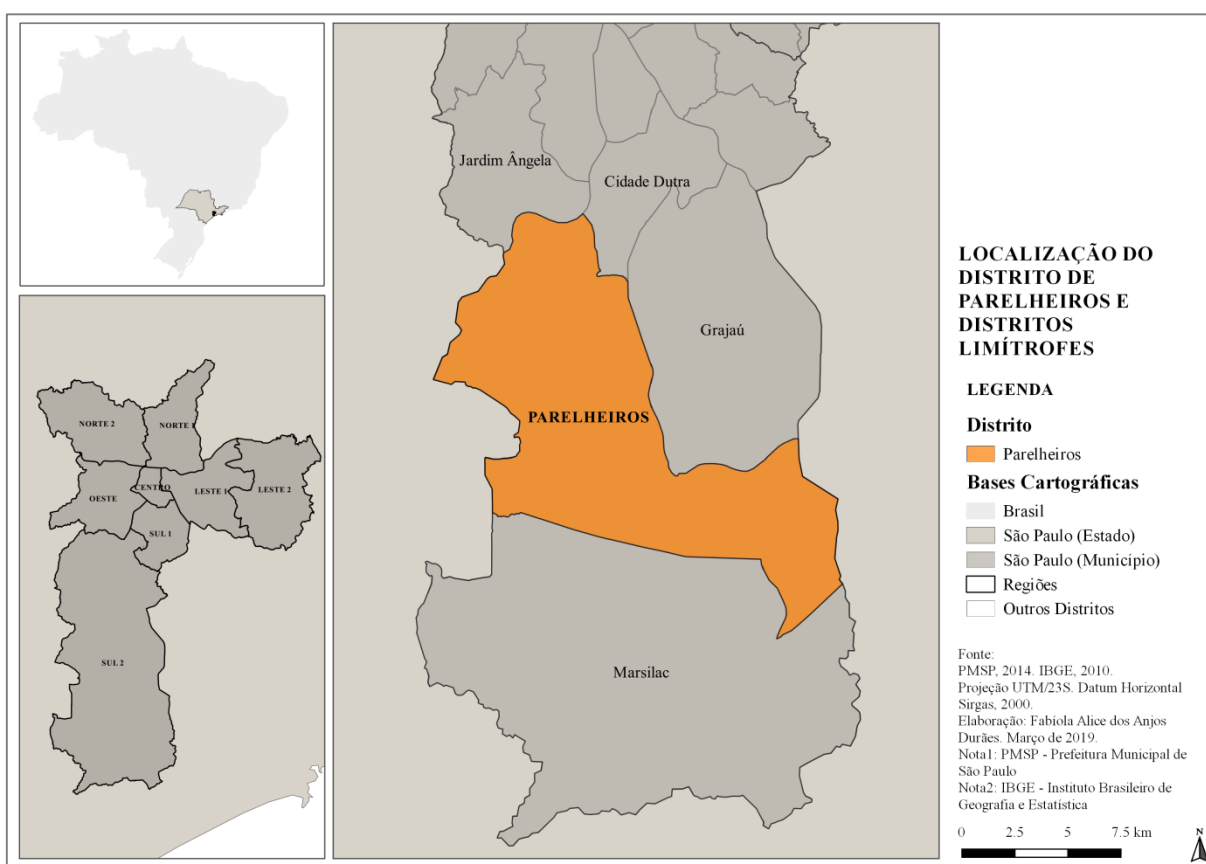
O roteiro dessa pesquisa está organizado em três capítulos. O primeiro contextualiza a produção do espaço de Parelheiros, como era o funcionamento do transporte público e sua relação com Santo Amaro. O segundo apresenta o sistema de transporte coletivo de ônibus e seus desdobramentos relacionados aos passageiros. E o terceiro analisa a segregação socioespacial, os dados sobre o perfil da população, as dificuldades encontradas pelos usuários em seus deslocamentos diários e o crescimento populacional desse distrito.

## 2. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM PARELHEIROS

O distrito de Parelheiros situa-se na zona sul de São Paulo. Trata-se de uma periferia diferente das demais, com semelhanças ao distrito de Engenheiro Marsilac, pois ambos possuem vastas áreas com mananciais e de Mata Atlântica. Sua rede hídrica contempla três bacias hidrográficas: Capivari, Guarapiranga e Billings. As duas represas fornecem água para aproximadamente 25% da população da cidade (SMVA, 2011).

Por ser o segundo maior distrito da capital em extensão, possui limites com quatro outros; e alguns municípios – como, por exemplo, São Bernardo do Campo a leste, Embu Guaçu a oeste, como pode ser observado no Mapa 1:

**Mapa 1: Localização do distrito de Parelheiros**



Quando o sentido é compreender a produção do espaço em Parelheiros, temos de investigar como esse processo se desenvolveu ao longo do tempo. O seu desenvolvimento está estritamente relacionado com os desdobramentos de Santo Amaro, que ganhou forte impulso



para tornar-se um polo industrial. Desse modo, atraiu a força de trabalho de grande parte dos bairros ao sul da metrópole e também contribuiu para aumentar o fluxo de migrantes.

Sob a ótica de Lefebvre, a produção do espaço se constitui através do movimento histórico, isto é, a sociedade interfere de diversas formas no espaço, isso se refere à ação de criar condições no sentido de desenvolver um lugar para a reprodução da vida social (SCHMID, 2005).

A cobertura vegetal mudou ao longo do tempo com a presença dos indígenas, nesse caso, o bairro da Barragem: as aldeias Tenondé-Porã e Krukutu. Na época do Brasil Império houve a possibilidade de abrigar nesse espaço algumas famílias de origem alemã em 1828, assim, originou o povoado da Colônia, a ideia era de que esse povo aumentaria o desenvolvimento produtivo com suas técnicas, por outro lado, o governo providenciou os equipamentos para essa produção. Em relação à nação, serviriam na colonização e defesa do território. A partir de 1930, os japoneses contribuiriam com o cultivo de gêneros agrícolas para o cinturão verde de São Paulo, sendo que grande parte eram associados à Cooperativa Agrícola de Cotia. E por último chegaram os nordestinos para trabalhar em Santo Amaro e no Polo Industrial de Jurubatuba. As respectivas etnias, cada uma ao seu modo, convergiram para o crescimento da cidade de São Paulo (SVMA, 2011).

O município de Santo Amaro possuía em seus limites toda a extensão territorial que corresponde a Parelheiros, mas após o Decreto 6.983 de 22 de fevereiro de 1935, que previa um “plano geral de urbanismo da cidade de São Paulo, a antiga área de Santo Amaro destinava a ser um dos seus mais atraentes centros de recreio”. Isto significou a anexação a São Paulo e anulação da dívida.

Em outras palavras, Parelheiros era um lugar em que havia criação de gado, comercialização de madeira e fabricação de carvão. A ligação com a parte central da cidade se deu pela construção da estrada de Parelheiros (atual Avenida Sadamu Inoue e Senador Teotônio Vilela), construída no século XIX por Henrique Schunk. No início do século XX, o Engenheiro Alberto Kuhlmann buscou acompanhar o crescimento da metrópole paulista. E, para isso, investiu em melhorias no transporte por intermédio de sua Companhia Carris de Ferro (posteriormente incorporada pela Cia. City), construiu uma linha de ferro em 1886 para ligar Santo Amaro a São Paulo. O traçado seguia para o extremo sul do município de São Paulo, e os trens que percorriam a região transportavam a produção de café, algodão e outros produtos ao porto de Santos. Em relação ao transporte ferroviário, o espaço geográfico de Parelheiros é caminho para a linha férrea Mairinque – Santos da Companhia Estradas de Ferro Sorocabana

(EFS), construída no governo do presidente Getúlio Vargas, o que resultou na quebra do monopólio da São Paulo Railway, da Cia. City, sendo que o propósito era transportar mercadorias até o Porto de Santos (SVMA, 2011).

Segundo Caldeira (2000) o novo padrão de urbanização é comumente chamado centro-periferia e tem dominado o desenvolvimento de São Paulo desde os anos 1940. Nessa direção, o distrito de Parelheiros se encaixa na porção periférica da cidade.

Nesse momento, a intensificação da urbanização de Santo Amaro se deu por intermédio de um moderno empreendimento de Francisco Matarazzo Neto, o qual promoveu o loteamento para fins industriais de suas terras entre Interlagos e Socorro, onde foi projetado o distrito industrial de Jurubatuba, na década de 1950.

Seabra (2015, p. 49) destaca que “as ferrovias induziram o estabelecimento de indústrias e também a presença da população operária nos bairros que se formavam; fato que explica, pelo menos em parte, a presença de habitantes “não caipiras” nas terras além-Tietê”. Nesse contexto, a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana implementou seus trilhos no curso do Rio Pinheiros após a retificação do curso - ao final da década de 1950 e interligou o planalto paulistano ao porto de Santos (SEABRA, 2015). A seguir fotos que remetem ao tempo em que Parelheiros possuía transporte ferroviário de passageiros:

**Figura 1: Construção do ramal de Jurubatuba**



Fonte: Acervo da família do Sr. João Bleinat. Por Adilson Campos Calasans.

Este processo coincidiu com a intensificação do fluxo de nordestinos para trabalhar nas fábricas dos bairros elencados anteriormente, bem como pela busca por moradia na zona sul de São Paulo, como, por exemplo, Capão Redondo, Cidade Ademar, Grajaú e Parelheiros.

A partir da inauguração em 1957, o ramal de Jurubatuba serviu como meio de transporte para as composições de passageiros, o chamado trem de subúrbio, sendo o destino final a cidade de Santos (SVMA, 2011).

**Figura 2: Antiga estação de Parelheiros**



Fonte: Acervo da família do Sr. João Bleinat. Por Adilson Campos Calasans.

Porém, no ano de 1971, a empresa Ferrovias Paulistas S.A (FEPASA) assumiu o controle da Sorocabana. “O Ramal Sul entrou em obras de remodelação a partir de 1974, e os serviços de subúrbio da linha foram interrompidos em 1979, sendo retomados em 4 de abril de 1981, com a reforma de algumas das estações da linha” (LOBO, 2020). Entretanto, o transporte de cargas funcionou até 1998, ano em que ocorreu a privatização da FEPASA, e começa a atuar a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

A FEPASA era responsável pelo transporte de passageiros da estação Varginha até Jurubatuba (trecho gratuito). Após essa estação, o usuário, se optasse continuar o trajeto em direção à estação Osasco, precisava pagar a tarifa. Portanto, a estação de trem mais próxima para a população de Parelheiros eram as estações Varginha, São Bernardo ou Grajaú. A

possibilidade de fazer uso da ferrovia era muito importante para as pessoas que trabalhavam em Osasco, CEAGESP, Jaguaré, Pinheiros, dentre outros lugares. Os moradores mais antigos se recordam desse tempo. Todavia, pode-se afirmar que a maior parte da população desconhece esse fato, o que dificulta a mobilização em prol desse tipo de transporte. Havia as seguintes estações: Casa Grande, Colônia, Barragem e Evangelista de Souza (situada em Marsilac) última estação do município de São Paulo no sentido Itanhaém.

Por outro lado, os moradores do extremo sul possuíam como opção a estação de trem de Embu Guaçu, Cipó e Marsilac pertencente ao ramal Mairinque – Santos; que aos finais de semana possibilitava usar o trem de passageiros para fins turísticos, ou seja, o usuário podia embarcar em alguma dessas estações para Santos por intermédio de uma composição da FEPASA. Essas viagens ocorreram até esse serviço ser suprimido em 1998. Na verdade, significava uma forma de lazer para a população de baixa renda e a chance de ir à praia. Tal trajeto também estava presente em outras partes de São Paulo, como a ligação entre a Barra Funda e a Baixada Santista, na década de 1990.

Ao longo do século XX, ocorreram aos poucos diversas mudanças nos meios de transportes. Em alguns lugares do município, os trens de passageiros foram substituídos por ônibus, por vários motivos, como, por exemplo, os custos e a privatização do serviço. E, de acordo com Mello (2000) sobre a transição de um meio de transporte por outro, é possível afirmar que

As forças de concentração, o crescimento acelerado e o abortamento do modelo ferroviário, a favor do rodoviário, fez do transporte coletivo por ônibus elemento chave no processo de disseminação da urbanização periférica. Promovido pela aliança entre o setor imobiliário e os empresários de transporte coletivo por ônibus, o modelo apoiou-se no trinômio loteamento periférico, casa própria e autoconstrução<sup>1</sup>. A partir daí o transporte coletivo acompanhou o crescimento urbano usando os corredores radiais e a malha viária local dos vizinhos (MELLO, 2000, p. 29).

Segundo Kowarick (1979), inicialmente as empresas instaladas em São Paulo cediam moradia para os seus trabalhadores. Essas residências ficavam ao lado do posto de trabalho, mas havia desconto no salário dos funcionários como uma forma de manter uma baixa remuneração. Posteriormente, a especulação imobiliária torna-se mais atuante, o que faz os

---

<sup>1</sup> BONDUKI, Nabil Georges. **Origens do problema da habitação popular em São Paulo** – Primeiros Estudos. Espaços e Debates. São Paulo: Cortez. 1982.

preços dos terrenos dispararem, encarecendo esses imóveis. As empresas encontram como saída a utilização de ônibus fretados para fazer o transporte de seus trabalhadores. Entretanto, com o passar dos anos, essa alternativa começa a ser inviável para as indústrias e, por isso, os empregados recebem a condução em dinheiro ou vale-transporte para os coletivos ou bilhete de trem/metrô para se locomover da casa ao trabalho.

Diante dessa realidade, é possível constatar que a produção do espaço da periferia é produto das condições da reprodução da força de trabalho, conforme a formação do polo industrial de Jurubatuba, das indústrias de Santo Amaro e seu forte comércio. Nesse momento, destacam-se empresas como Semp, Plavinil, Caterpillar, Metal Leve, Prada, Monark, Fibra, Avon, Eurofarma, dentre outras. Nessa linha, um fator importante e que não pode ser dissociado desse contexto de reprodução do capital é a necessidade intensa de trabalhadores para conseguir manter o ritmo de produção. Esse setor produtivo, portanto, vão se valer da intensa migração nordestina para o estado de São Paulo como principal mão de obra.

A partir desse fluxo migratório, surge a necessidade desses trabalhadores se instalarem em São Paulo, para que depois de algum tempo pudessem se desvencilhar do aluguel imobiliário. A demanda por terrenos baratos comparados às áreas centrais da cidade desencadeou um processo de produção do tecido urbano sem qualquer planejamento e, com forte presença de autoconstrução. Em uma tentativa de proteger os recursos hídricos voltados para o abastecimento público e diminuir o adensamento populacional na Zona Sul, o governo estadual criou em 1975 a Lei Estadual de Proteção aos Mananciais. Dessa maneira, procurou-se restringir a ocupação do solo e diminuir os impactos ambientais nas águas destinadas ao abastecimento público. O distrito de Parelheiros possui uma parte significativa em áreas de proteção dos mananciais, o que significa um espaço urbano permeado por contradições, quer dizer, o conflito pelo direito à moradia, a qual contribui para a poluição dos cursos d'água com esgoto a céu aberto, por outro lado, o poder público é pouco atuante porque há uma baixa adesão no que se refere a arrecadação do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU). Mesmo com a lei, o setor privado continuou a atuar, o que proporcionou aos moradores propriedades sem documentação e habitações irregulares ou clandestinas, onde estão os reservatórios Billings e Guarapiranga (SPÖRL, SEABRA, 1997).

Para Alves (2015), a preservação ambiental faz parte de um processo que relega a população de menor renda à exclusão. Assim,

[...] mesclam-se no discurso elementos como a propriedade privada do solo e a chamada necessidade de proteção ambiental, que justificam o processo de diferenciação socioespacial levando, tendencialmente, à segregação de populações nessas áreas (ALVES, 2015, p. 116).

O poder de atuação dos empresários, aliado às políticas públicas estatais, desenvolve uma produção do espaço segundo seus interesses. Quando se trata de classes sociais, o cidadão desprovido de capital é expulso das áreas centrais por meio da gentrificação e da falta de oportunidades no mercado de trabalho, então, a periferia oferece possibilidade de moradia. Esse conjunto de fatores traz a diferenciação espacial, isto é, dentro da metrópole surgem espaços diferentes entre si. Trata-se, na maioria das vezes, de uma produção do espaço com características distintas: loteamentos oriundos de chácaras ou posteriormente cercado por elas, autoconstrução em encostas ou ocupações clandestinas. Em todo caso, não se pode perder de vista que a periferia possui um papel de alicerce para a reprodução da metrópole. Sobre a produção do espaço, Carlos (2011) aponta que

[...] a sociedade, ao produzir-se, o faz num espaço determinado, como condição de sua existência, mas através dessa ação, ela também produz, conseqüentemente, um espaço que lhe é próprio e que, portanto, tem uma dimensão histórica com especificidades ao longo do tempo e nas diferentes escalas e lugares do globo (CARLOS, 2011, p. 53).

Esse lugar tido como secundário por quem detém os meios de produção surge pelo extravasamento da capacidade de expansão das áreas centrais e, por sua vez, expressa no espaço a sua marca. Tal espaço é reduto da classe trabalhadora, a qual busca como opção de moradia os aluguéis mais acessíveis, bem como preços de produtos em geral com menor valor comparado aos grandes centros.

De acordo com Lefebvre<sup>2</sup> (1970a, p. 249. apud. LENCIONI, 2017, p. 16), a produção do espaço é o resultado “da explosão da realidade urbana em múltiplos fragmentos (periferias, subúrbios, cidades satélites...), ou seja, reforça a imagem da cidade se desenvolvendo ao mesmo tempo, não só de forma densa, mas também dispersa”.

Segundo os escritos de Caldeira (2000, p. 217) “o lançamento de um sistema ônibus, associado a uma progressiva abertura de novas avenidas, possibilitou a expansão da cidade em

---

<sup>2</sup> La révolution urbaine. Paris. Gallimard Éditions, 1970a 249 p.

direção à periferia”. Além disso, a distância dos extremos da cidade de São Paulo em relação ao centro possibilitou a expansão desse sistema, isto é,

Tornaram-se centrais a este processo, pois garantiram a ocupação da periferia, conectando estas áreas, quase que exclusivamente residenciais, aos postos de trabalho, normalmente nas áreas centrais, [...] garantiu o funcionamento do sistema produtivo (COSTA, 2009, p. 104).

Quanto à atuação dos empresários, a especulação imobiliária é o ponto forte do negócio. Os terrenos podem ficar anos sem cumprir sua função social, mas os espaços adjacentes são valorizados por empreendimentos nas proximidades ou intervenção municipal, assim, é o momento para investir nessas parcelas do espaço. Segundo Santos (2009, p. 58)

Na medida em que muita gente é obrigada a viver na periferia, os preços da terra sobem nas áreas mais próximas ao centro. Desse modo, a tendência à expansão espacial da aglomeração se mantém, deixando vazias largas parcelas do território urbano, quase metade dele (SANTOS, 2009, p. 58).

As avenidas e as ferrovias, de certa forma, contribuíram para o crescimento da periferia, como anteriormente referido. Em relação à ferrovia que servia a população de Parelheiros, mesmo que por um curto período, sucumbiu ao processo de substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, bem como às leis relacionadas ao direito de propriedade (MELLO, 2000).

A mancha urbana da zona sul de São Paulo expandiu após a primeira metade do século XX, pois a metrópole paulista passava por um processo de intensificação da sua industrialização e, concomitantemente, havia o crescimento do setor da construção civil. Nos anos de 1960, a população da cidade aumentava ainda mais ao atrair pessoas de todas as regiões do país (BAZANI, 2011). E nas palavras de Caldeira (2000, p. 218):

Esse padrão de urbanização consolidou-se ao mesmo tempo em que a cidade tornou-se o centro industrial do país, com a expansão de indústrias pesadas em substituição às manufatureiras têxteis e de alimentos (uma mudança associada à implantação da produção de automóveis) e quando a cidade recebeu um grande fluxo de migrantes do Nordeste do Brasil (CALDEIRA, 2000, p. 218).

O centro da metrópole – valorizado quanto ao preço do solo urbano – era tido como área mais nobre, sendo impossível de ser habitada por um contingente cada vez maior de trabalhadores de baixa renda, que não conseguiam adquirir terrenos nesse espaço, muito menos alugar imóveis nessas áreas onde se concentravam os empregos e meio de renda (comércio e prestação de serviços). Desse modo, muitas chácaras foram transformadas em bairros por

empreendedores imobiliários ao ver na crescente massa populacional uma ótima oportunidade de negócio.

À vista disso, alguns empresários notaram a ausência de linhas de ônibus para essa parte do município de São Paulo. Os serviços urbanos só eram implantados nos novos bairros depois que os veículos circulassem até os grandes centros. A Viação Sete de Setembro tornou-se a primeira a prestar esse tipo de serviço na zona sul de São Paulo, mesmo com atendimento precário, isto é, contava com uma frota sucateada, que muitas vezes passavam fora do horário e superlotada em determinados períodos do dia. Vale destacar que isso ocorria porque essa empresa não supria a demanda crescente dos moradores atraídos pelos empregos da pujante indústria de São Paulo. Por esse ângulo, mesmo sendo importante para a população e de certa forma, contribuindo para o avanço dessa parte da cidade – no sentido de possibilitar a realização de tarefas do cotidiano, como trabalho e estudo –, essa empresa faliu quando a cidade adotou o novo projeto de organização dos transportes coletivos em 1978, elaborado pelo prefeito Olavo Setúbal (BAZANI, 2011).

Depois desse período, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) passou a operar linhas nos bairros de Parelheiros. Quando encerrou seus serviços no início da década de 1990, durante a administração do prefeito Paulo Maluf, a Viação São Camilo assumiu as linhas de ônibus de Parelheiros. Porém, era um serviço precário, porque embora os coletivos fossem razoáveis nos primeiros meses, em seguida a frota era substituída por veículos sucateados, o que gerava acidentes e muitas baldeações para os usuários.

O transporte coletivo com veículos sucateados, lotados e com atrasos constantes para chegar ao destino, era um caminho aberto para as fabricantes de automóveis e motocicletas. Esse setor lança os *“carros populares com motores 1.0, o que contribuiu para aumentar o trânsito na metrópole nesse período”* (informação verbal<sup>3</sup>), já que o transporte de massa não cumpre totalmente a sua função. Nessa linha, surge a frase *“carro não é luxo, e sim necessidade”*. No entanto, a maior parte da classe trabalhadora alocada na periferia ainda depende do transporte público, e, no caso do distrito de Parelheiros, destaca-se o uso de ônibus como principal meio de locomoção.

---

<sup>3</sup> Informação mencionada por CARLOS, A. F. A. na disciplina Geografia da Metrópole, no curso de Geografia da FFLCH-USP, em 2012.



A partir da década de 2000, o distrito de Parelheiros ainda possui espaços vazios e que entram nos planos de empresários de grandes redes de comércio e serviços: Atacadão, Depósito Diccio, Depósito Joli, Habbib's, Correios, Caixa Econômica Federal, Bradesco, Ragazzo e Casas Bahia. Esses empreendimentos são uma forma de aproveitar o potencial de consumo gerado pela economia de então, que ampliou o emprego formal e as linhas de crédito para a população de baixa renda, dentre outros aspectos. Em vista disso, essas pessoas desse espaço distante do centro é inserida no consumo. Antes da ocupação por lojas, esses terrenos murados ou com árvores são o que Santos (2009) defini como espaços vazios:

O resultado, como em São Paulo, é o reforço de um modelo de expansão radial, deixando espaços vazios nos interstícios e abrindo campo à especulação fundiária. A localização periférica dos conjuntos residenciais serve como justificativa à instalação de serviços públicos, ou, em todo caso, à sua demanda [...] revalorizam diferencialmente os terrenos, impõem um crescimento maior à superfície urbana e, mediante o papel da especulação, asseguram a permanência de espaços vazios. Como estes ficam à espera de novas valorizações, as extensões urbanas reclamadas pela pressão da demanda vão, mais uma vez, dar-se em áreas periféricas. O mecanismo de crescimento urbano torna-se, assim, um alimentador da especulação, a inversão pública contribuindo para acelerar o processo (SANTOS, 2009, p. 37).

Na realidade, os coletivos sempre tiveram de disputar o espaço com os automóveis, que por sua vez, sempre recebeu incentivo por meio de políticas públicas como uma alternativa para escapar dos congestionamentos da metrópole. Somente na administração municipal de 2001 a 2004 que se começou a pensar em mudanças para melhorar o fluxo do transporte coletivo de ônibus. As avenidas tiveram o asfalto do lado esquerdo perfurado, e em seguida fizeram trincheiras com aproximadamente um metro de profundidade, as quais foram preenchidas com fragmentos de rochas (conhecidas como brita número 4) e cobertura de concreto. Dessa maneira, estava terminada a infraestrutura necessária para os corredores de ônibus, ou seja, são faixas de tráfego exclusivo e que, portanto, precisam desse reforço no pavimento para garantir a segurança. Esses corredores foram construídos com o objetivo de aumentar a velocidade média dos veículos, principalmente nos períodos de engarrafamentos na cidade.

Essa modificação priorizou o transporte público e destinou-se às camadas populares residentes nos bairros-dormitórios da periferia, que dispndia muitas horas nos ônibus e no trânsito para chegar ao lugar de trabalho. A mobilidade desigual, o nível de utilização do transporte coletivo e a renda da população da periferia remontam ao grau de segregação à qual estão submetidas, principalmente nas áreas a leste, noroeste e sul da urbe. Além disso, o fato de

as empresas e outros setores do mercado de trabalho situar-se próximas ao centro, ou em alguma centralidade importante da cidade de São Paulo, gerou a necessidade de transportar todos os dias uma enorme quantidade de trabalhadores até esses destinos, e após o expediente devolvê-los às suas localidades de origem. Esses fatores estão associados à necessidade de uma rede complexa de transportes; e aliados às dificuldades de locomoção presentes nesse sistema de circulação, contribuem para um acesso precário ao direito à cidade (EXPRESSO TIRADENTES, 2006).

No capítulo seguinte, entraremos de fato no assunto que norteia a problemática envolvendo o sistema de transporte coletivo de ônibus, bem como a construção do Terminal Parelheiros e a análise dos usuários, juntamente com a visão do administrador desse setor, nesse caso, a SPTrans.

### 3. O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE ÔNIBUS

De acordo com a Constituição Brasileira de 1988, Artigo 30, inciso V, compete aos municípios “organizar e prestar, diretamente sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”. Nota-se a relevância de tal setor para a sociedade, isto é, no intuito de assegurar à população a possibilidade de circular no espaço para a realização de inúmeras tarefas do cotidiano, como, por exemplo, locomover-se até o lugar de trabalho, de estudo, para assistência médica, abastecimento residencial, dentre outras necessidades diárias. Essa atividade, portanto, é vital para o funcionamento da cidade.

Em uma metrópole como São Paulo, com uma dimensão espacial que demanda horas entre um ponto ao outro, devido às enormes distâncias entre a periferia e as centralidades, em alguns casos, percorre-se em determinados lugares com diferentes paisagens: trechos de matas, de balsa e o trânsito (que é de uma realidade imprevisível). Torna-se essencial uma rede de transporte eficiente para os deslocamentos diários. Nesse sentido, o ônibus destaca-se na cidade pela sua versatilidade, ou seja, a sua rede cobre (ou deveria cobrir) totalmente o tecido urbano, pois, por diversos motivos, os demais meios de transporte não estão presentes em bairros distantes ou de difícil acesso.

Em relação à homogeneidade do espaço, é fato que muitos espaços de São Paulo se assemelham, nesse caso, a periferia por ser distante do centro e, por conseguinte, possuir característica similar quando comparado ao acesso à cidade. Quem reside em Parelheiros, Cidade Tiradentes, Itaim Paulista, Ilha do Bororé e Morro Doce, gasta no mínimo duas horas no percurso, dependendo do horário do trajeto, para chegar à Praça da Sé. “A nosso ver, há apenas uma unidade fragmentada em partes que se apresenta descontínua, onde as redes são importantes instrumentos de ligação” (LENCIONI, 2017, p. 170). Faz sentido nos deslocamentos intra-urbanos, isto é, o cotidiano do trabalhador entre a fábrica e a residência explicita esse vínculo.

Por outro lado, as periferias são espaços fragmentados – vide os espaços vazios (que muitas vezes separam bairros) e que estão sob o interesse da especulação imobiliária, visto que passaram por um processo de valorização após a implantação de serviços urbanos. Desse modo, esses espaços situados na periferia podem servir para áreas de lazer, favelas, empreendimentos comerciais ou para construção de conjunto residencial, o qual pode estar próximo de lugares

com população de menor renda; porém, mesmo assim, esse espaço é separado (LENCIONI, 2017).

A cidade de São Paulo é marcada pela diferenciação espacial. E também está presente no seu espaço uma Geografia da exclusão, o que é evidenciado fortemente pelo contraste centro-periferia. A partir de 1930, temos o marco da segregação socioespacial. Tal processo foi responsável pela criação de periferias como espaços de moradia do trabalhador - e, como resultado, houve um afastamento em relação ao lugar de trabalho. O transporte público cumpria então o papel de ligação entre moradia e trabalho; e, com o passar do tempo, deixou de se basear nos trilhos (trens e bondes) e passou a priorizar o transporte sobre rodas. Posteriormente, passou a utilizar os veículos sobre pneus (automóveis e coletivos), bem como a sua exploração por empresários do ramo. Mais tarde, surgiram políticas públicas voltadas para a tarifa social, sendo que um dos objetivos era o de não onerar as camadas de menor renda. O ônibus contribuiu para que a cidade se expandisse e, de certa forma, contribuiu para a circulação da população empobrecida expulsa da região central e, por sua vez, buscou nos espaços periféricos, sem qualquer infraestrutura, terrenos mais baratos (EXPRESSO TIRADENTES, 2006).

Nas décadas de 1960 e 1970, a união dos cidadãos para acessar serviços urbanos como, por exemplo, água encanada, luz, transporte, escola e asfalto contribuíram para modificar o espaço. E em Parelheiros não foi diferente, isto é, pela luta das associações de moradores e de movimentos civis serviu para cobrar do poder público diversas melhorias na infraestrutura dos bairros. Também havia mobilizações de pequenos grupos de pessoas com os mesmos objetivos:

Camargo (2019)<sup>4</sup> explica como o bairro do Jardim das Fontes obteve sua primeira linha de ônibus: primeiramente interditaram a Avenida Engenheiro Marsilac com várias pessoas, em seguida, quebraram o asfalto e passaram uma corrente para impedir os ônibus da linha 6089 (Marsilac – Santo Amaro, operada pela extinta CMTC<sup>4</sup>) de transitar entre essa localidade e o ponto final. Assim foi possível conseguir a linha 675F-10 (Jardim das Fontes - Metrô Praça da Árvore) no final de 1985 (informação verbal<sup>5</sup>).

O governo não implementou um programa habitacional como em outros lugares de São Paulo. O principal agente da expansão em direção à periferia foi o serviço de ônibus, mas os

---

<sup>4</sup> CMTC – era uma empresa pública da Prefeitura de São Paulo, fundada em 1946, sob o Decreto-Lei Municipal número 365. A partir de 1995, torna-se uma empresa de capital misto, e as linhas passam a ser operadas pela São Paulo Transporte – SPTrans. Disponível em: <https://viatrolebus.com.br/2015/01/sp-461-a-cmtc-no-transporte-urbano-de-sao-paulo/> Acesso em: 15 abr. 2020. Plano Municipal de Transportes, p. 34, 2004.

<sup>5</sup> Informação fornecida por Maria Aparecida Camargo (ex-integrante da Associação de Moradores desse bairro) sobre a primeira linha de ônibus do Jardim das Fontes. Entrevista concedida a Claudionor Gomes da Silva. São Paulo, 07 dez. 2019.

empresários, através da especulação imobiliária, transformaram esse espaço, em sua maioria, em áreas de chácaras ou "no meio do mato" em vários bairros carentes de serviços urbanos. Simultaneamente, esses especuladores deixavam terrenos vazios para se tornarem valiosos no futuro. Dessa forma, a essa parte da metrópole expandiu-se ao longo de décadas, entretanto, sem planejamento urbano (CALDEIRA, 2000).

No Plano Municipal de Transportes – redigido em 1985, na administração do prefeito Mário Covas – havia a previsão de um projeto de terminais que passariam por uma adequação para a funcionalidade de integração, a cargo da CMTC e tendo como prazo o ano de 1988:

A consolidação de um sistema tronco-alimentado, como prevê o novo modelo, onde se racionalize o sistema de transporte coletivo, diminuindo custos operacionais e onde se aumente o número de opções do usuário por uma tarifa, diminuindo custos de viagem, exige a implantação de terminais de integração. Para que a integração seja conveniente para os usuários, é necessário que sejam implantadas em condições satisfatórias de conforto e de operação, reduzindo ao mínimo o tempo e os inconvenientes das transferências (PLANO MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS – CMTC, 1985, p. 116).

Acima está um trecho do projeto original do terminal fechado para possibilitar ao passageiro a troca de ônibus sem precisar pagar outra tarifa. Nesse sentido, manteve-se o modelo de integração nas administrações seguintes:

Em sua gestão, Maluf investiu em terminais: neles, trocava-se de ônibus sem pagar. Era o início do modelo de linhas-tronco: em vez de cada vila ter uma linha para o centro, micro-ônibus passaram a levar pessoas até um terminal; de lá saem ramais com veículos maiores. Até hoje é assim (FOLHA DE SÃO PAULO, 10/08/2014).

É relevante frisar que no referido Plano, o Terminal Parelheiros sequer constava em tal documento sua construção. O Terminal Interlagos – estava na décima sexta posição em uma lista com 28 terminais que deveriam ser construídos ou reformados pela CMTC até o ano de 1988 – nem mesmo chegou a sair do papel. Nessa projeção, esse seria o terminal mais ao sul da capital paulista (Plano Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, 1985).

Em 13 de novembro de 1992, a prefeita Luiza Erundina inaugurou o Terminal de Parelheiros (localizado na Estrada da Colônia), e a linha 6000 (Terminal Parelheiros – Terminal Santo Amaro). A inserção dessa linha de ônibus tinha como objetivo melhorar a locomoção das pessoas, visto que era comum passar muito tempo nos pontos de parada (ou ponto de ônibus) à espera do coletivo. Dessa forma, a referida linha é abastecida por outras que circulam no

Distrito, como as da Barragem, Colônia, Jardim Santa Fé, Jardim das Fontes, Engenheiro Marsilac e casa de Detenção (PATARRA, 1996).

Em torno de 1999 e início dos anos 2000, os empresários do ramo desse tipo de transporte coletivo se mobilizaram somente após sentir a diminuição do seu lucro. Diante do exposto, as viações legalizadas começaram a perder público para o transporte clandestino (denominados popularmente de perueiros) porque, afinal, os donos de peruas e vans (as chamadas lotações) ofereciam um serviço com mais rapidez e conforto. Esses dois fatores funcionavam como diferenciais ao passageiro. Vale ressaltar que as poltronas dos veículos nesse período eram de plástico, enquanto que as lotações possuíam poltronas almofadadas, proporcionando uma viagem em que o trabalhador podia dormir ou descansar depois de um dia árduo de trabalho. Ademais, outro fator não menos importante era o valor da condução, que custava menos se comparada aos ônibus da frota municipal.

Na gestão de 2001 – 2004, e tendo como referencial o Plano Municipal São Paulo Interligado (2004, p. 31) e os dados dos trajetos feitos pelos usuários, é lançado o projeto de criar um bilhete eletrônico para permitir a integração em várias linhas de ônibus. Então, a Pesquisa Origem e Destino (1997):

[...] informa que apenas 32% das viagens coletivas internas ao município de São Paulo são interligadas (utilizam mais de um veículo) sendo que mais da metade destas (cerca de 17% do total) são integrações do sistema de ônibus municipal com o sistema sobre trilhos. Portanto, apenas 15% do total das viagens coletivas realizam conexões entre linhas do sistema sobre pneus dentro do município de São Paulo – 72% destes dentro dos terminais onde há integração tarifária, demonstrando que o serviço se realiza basicamente através de linhas diretas de longo percurso, partindo de bairros residenciais periféricos de baixa densidade e baixo padrão de renda, e chegando ao ponto final em um ou outro subcentro regional ou no próprio núcleo (PLANO MUNICIPAL SÃO PAULO INTERLIGADO, 2004, P. 31).

As metas do Plano Municipal de Transportes de 2004 (redigido na administração da Prefeita Marta Suplicy) teriam de atingir todos esses requisitos para o bom funcionamento do transporte coletivo de ônibus, sendo os principais pontos:

- construção de vários terminais pela cidade;
- estações de transferência (Passa Rápido);
- corredores de ônibus (faixas exclusivas à esquerda);
- os pontos de parada passaram a ser mais distantes uns dos outros para diminuir as interrupções no percurso (o objetivo era evitar as filas enormes antes do embarque);

- substituição da frota e adoção de tempo de vigência para os ônibus trafegar nas ruas do município de São Paulo (recurso para evitar o sucateamento da frota);
- legalização de vans atuantes no transporte clandestino de passageiros;
- divisão da cidade em nove setores para a atuação das empresas do sistema de transporte coletivo de ônibus;
- inserção do Bilhete Único em substituição do passe de papel (vale-transporte).

No Plano de Transporte Público Urbano (São Paulo Interligado), o terminal não passa por alteração, ou seja, continua fechado, sendo que as integrações gratuitas são feitas nesse lugar entre ônibus para maior número de destinos para as pessoas. Desse modo, a proposta continha as finalidades a seguir:

São funções primordiais dos terminais: [...] abrigar e dar suporte aos volumes concentrados de transferência entre linhas, ser os principais pontos de regulação e controle da oferta e do serviço, e dar suporte à operação do Sistema Interligado. Em vista disso, os terminais são adotados para os pontos iniciais e finais de linhas estruturais. Outra importante função será a de retirar das vias públicas um considerável número de pontos finais de linhas, reduzindo as interferências negativas que causam no espaço urbano, de especial importância nos subcentros de comércio e serviço, áreas tradicionais de concentração de transbordos (PLANO MUNICIPAL SÃO PAULO INTERLIGADO, 2004, P. 95).

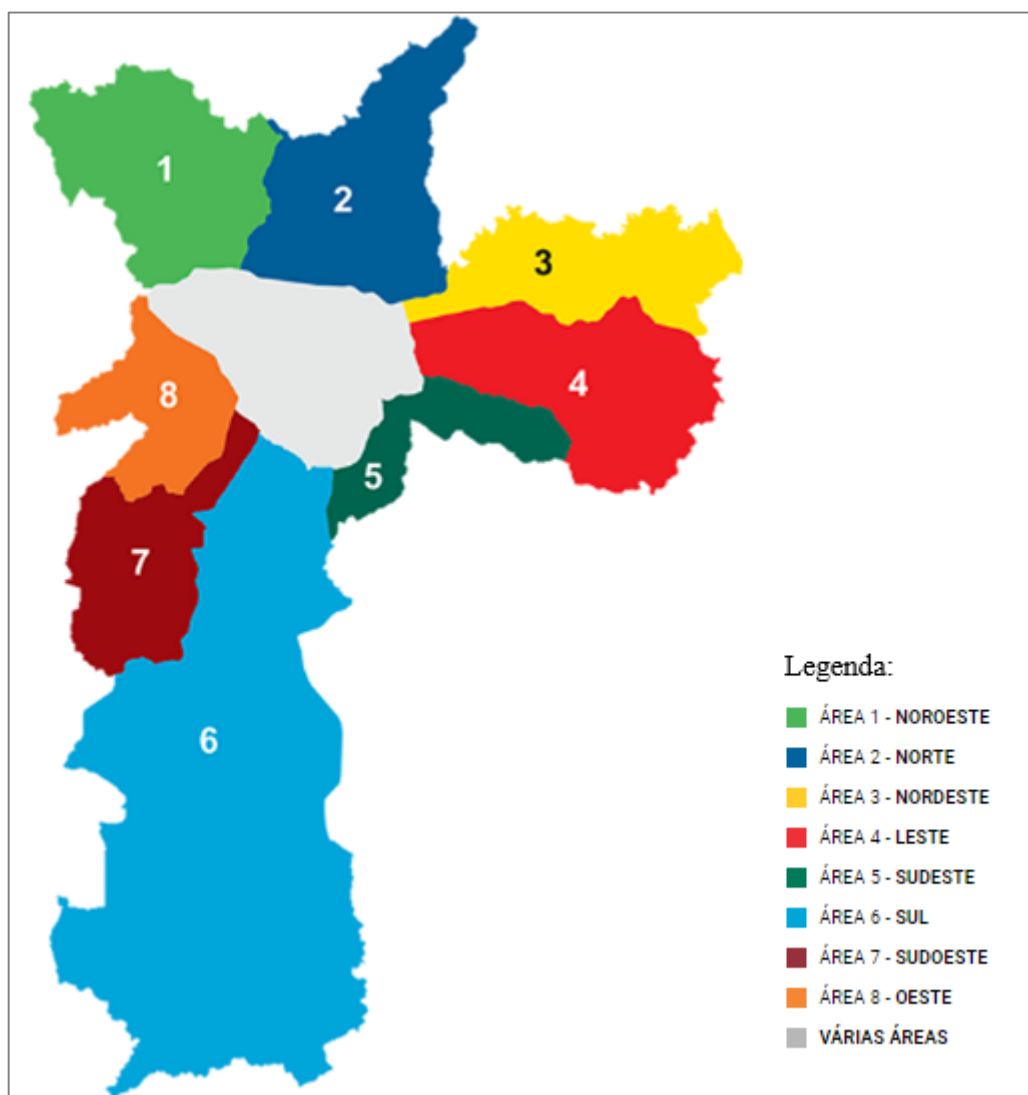
O Bilhete Único amplia as possibilidades de conexão entre linhas dentro do município de São Paulo, mas atendendo a um tempo determinado de duas horas. Logo, tornou-se o principal instrumento de integração da rede transporte (EXPRESSO TIRADENTES, 2006). Anteriormente, a única forma de acesso à transferência gratuita para o usuário era por meio dos terminais urbanos:

Antes do Bilhete Único, a regra era clara: cada viagem de ônibus custava uma tarifa. Um morador de Santana, na zona norte, que quisesse ir até Socorro, na zona sul, precisaria pagar duas vezes, pois não havia linha direta entre os bairros. Com o bilhete, a viagem pode ser feita com uma tarifa só e o passageiro escolhe entre vários caminhos diferentes. Com a chegada do bilhete, o troca-troca saiu dos terminais e passou para as ruas, o que aumentou as possibilidades de trajeto. Ficou mais fácil circular entre bairros próximos: era comum pagar duas tarifas em um trecho curto, mas fora de mão (FOLHA DE SÃO PAULO, 10/08/2014).

Para resolver um problema antigo de sobreposição de linhas de ônibus nas ruas de São Paulo, a administração do prefeito Olavo Setúbal (1975-1979), organizou o sistema coletivo desse tipo de transporte em dez setores – de 0 a 9 (BAZANI, 2016). No Plano Municipal

Interligado, a divisão da cidade passou a ser dividida em nove áreas (1 a 9), como pode ser observado no mapa a seguir:

**Mapa 2: Divisão por áreas de atuação das empresas de ônibus**



Fonte: SPTrans.

O Mapa 2 representa as nove áreas de operação das frotas de ônibus das empresas privadas (todas administradas pela SPTrans). No caso da categoria “várias áreas” ou área 9, significa a área central, isto é, todas as linhas podem circular na região, caso tenha o ponto final no centro de São Paulo. O Plano Municipal Interligado caracteriza como zona de atração de viagem a área central do município, que por sua vez, agrega o polo regional de Pinheiros. Somam-se ainda os polos regionais da Lapa, Penha e Santo Amaro. Diferentemente de Pirituba,



Santana, São Miguel, Cidade Tiradentes, Vila Prudente, Grajaú, Jardim Ângela e Butantã, que são zonas geradoras de viagens, tal como os demais distritos. Nesse contexto, o distrito de Parelheiros está situado na área 6 e possui dois terminais de ônibus: o Terminal Parelheiros e o Terminal Varginha.

#### **Quadro 1: Modelo de integração tarifária em 2001**

<b>Integração ônibus municipal e município de São Paulo</b>
- Integração livre nos 14 terminais de transferências existentes
- Tarifa integrada: valor de uma tarifa de ônibus municipal
- Dinheiro ou vale-transporte
- Fora dos terminais o usuário paga nova tarifa

Fonte: Plano Municipal Interligado 2001 – 2004. Org.: Claudionor Gomes da Silva.

De acordo com Ulian (2008), a integração seria possível somente com a implantação dos terminais inteligentes e estações de transferências por onde transitam as linhas estruturais e locais do sistema interligado:

Porém esta sistemática só seria possível com a bilhetagem eletrônica, instituída em 2004 no município de São Paulo, com o Bilhete Único, um cartão que armazena valores para o pagamento de ônibus, micro-ônibus e *vans*, usado tanto nos meios como nos terminais de transferência. Até então, pagava-se uma tarifa a cada troca de linha. Os terminais de integração eram a única possibilidade de baldeação gratuita, mas poderiam tornar o percurso mais longo. O Bilhete Único é passado por um validador no terminal ou no próprio meio de transporte, sendo descontados créditos do valor da tarifa existente no cartão (ULIAN, 2008, p. 236-237).

A integração entre ônibus, trem e metrô possibilitou ao passageiro ampliar as distâncias percorridas no espaço em um determinado tempo, assim, no início da implantação era a quantidade de coletivos que precisasse no período de duas horas (ULIAN, 2008).

Para Higa (2012), “os terminais de ônibus compõem um importante elemento do sistema de circulação municipal, sendo fundamental como meio de integração dos fluxos de transportes coletivo urbano” (HIGA, 2012, p. 60). A criação do Bilhete Único em 2004 serviu para tornar o transporte clandestino menos atrativo do ponto de vista econômico, dado que embora essas lotações cobrassem uma tarifa menor, não havia a possibilidade de troca de veículos sem pagar outra condução que esse cartão eletrônico até então sempre ofereceu:

A Prefeitura de São Paulo promoveu o lançamento oficial do Bilhete Único. Um cartão de plástico no tamanho de um cartão de crédito, denominado “cartão inteligente”. Ele é dotado de chip processador e memória que recebe, armazena e transmite informações, com precisão e agilidade. O Bilhete Único

permite ao passageiro utilizar quantas conduções sejam necessárias para cumprir seu trajeto, dentro de um período de até duas horas, com o pagamento de apenas uma tarifa (SPTRANS, 2006, p. 11).

Muitas vezes o usuário de Parelheiros demora mais tempo no caminho até o seu domicílio comparado com outros que residem em determinados pontos do município de São Paulo. Diante disso, era interessante para as pessoas que residem em Parelheiros o modelo de terminal fechado, pois se o tempo do Bilhete Único findasse no meio do percurso, havia a opção de esperar o último ônibus dentro do terminal para conseguir chegar a sua residência sem pagar por outra condução. Devido a essa condição, todos os passageiros entrevistados se mostraram favoráveis ao terminal fechado. Depois da abertura do terminal, uma infraestrutura teve de ser montada (grades e validadores) anterior à área de embarque para obrigar a pessoa entrar no coletivo contando o tempo do cartão magnético e evitando dessa forma a aglomeração na parte da frente dos veículos, o que a SPTrans denominou de “pré-embarque”.

Começaram então a ser revistos os conceitos tradicionais de projetos de terminais de integração. Para acelerar a operação nos terminais instituiu-se o “pré-embarque”, com bloqueios e validadores instalados na plataforma do terminal, recurso que permite o pagamento fora do veículo, e passou a ser utilizado nos casos em que tempos de embarque excessivos viriam dificultar o cumprimento do intervalo programado entre partidas (SPTRANS, 2011, p. 3).

Ao longo dos anos, o terminal urbano perdeu sua função social, pois na década de 1990 era um espaço em que o passageiro podia embarcar em outro veículo sem precisar pagar nova tarifa. Dessa forma, havia a possibilidade de fazer o percurso de Parelheiros ao Terminal Princesa Isabel pagando apenas uma condução. Nesse momento, o trabalhador recebia o vale-transporte em papel, popularmente conhecido como Passe de Ônibus. Essa mudança no sistema é elucidada por Higa (2012),

Pautando-se pelo argumento de que o uso do Bilhete Único daria a mobilidade desejada aos usuários do sistema de transporte coletivo, a administração do prefeito José Serra (2005 – 2008) modificou o uso dos terminais, transformando-os em fixos geográficos com interações bastante limitadas (basicamente, para a chegada e partida dos ônibus e como abrigo de intempéries). As catracas foram liberadas e os passageiros passaram a ter que utilizar apenas o cartão eletrônico como integração. Ou seja, a partir disso, moradores que residiam distantes de seus destinos acabaram por perder uma alternativa de integração ao já deficitário sistema de transporte público de São Paulo (HIGA, 2012, p. 62).

Nesse sentido, a partir de 2005, a administração municipal modificou o sistema de transporte coletivo por ônibus. A justificativa, no entanto, era conter as fraudes no Bilhete Único. Dessa forma, a Prefeitura de São Paulo limitou para oito integrações; e em julho daquele ano, para frustrar o aluguel de cartões, resolveu extinguir o número ilimitado de viagens. Desde então, restringiu-se para quatro integrações por uma tarifa. Ademais, instituiu-se o período de um minuto para girar a catraca e evitar aglomerações de pessoas na parte da frente dos coletivos; e os terminais de ônibus passam a ser abertos (HIGA, 2012). Após essas alterações no quesito funcionalidade, para a SPTrans o conceito de terminal urbano é o seguinte: “os terminais constituem local abrigado e seguro para essas grandes movimentações de passageiros locais e integrados, e incluem áreas, serviços e equipamentos de apoio às funções de operação e gestão das linhas e informação aos usuários” (SPTRANS, 2011, p. 2).

Depois da implantação do terminal de ônibus em Parelheiros, a circulação de pessoas se dá de uma forma contraditória, pois o maior tempo de percurso no espaço acarretará em uma locomoção mais duradoura; e, nessa lógica, a validade do Bilhete Único é escasso para as grandes distâncias do centro da metrópole aos extremos da periferia. O Plano Municipal São Paulo Interligado (2004) demonstra quais os lugares da cidade em que a população do referido distrito se dirige com mais frequência:

Os dados da Pesquisa de Origem Destino 1997 comprovam que do total de viagens geradas em cada uma das oito bacias geradoras, cerca de 30% permanecem na região, aproximadamente 15% têm destino no subcentro local mais próximo<sup>6</sup> e cerca de 40% destinam-se à região central. Algumas exceções são explicadas por características singulares das bacias de viagem ou pela forma como foram agregadas as áreas de estudo [...] Parelheiros apresenta um índice alto de viagens internas, talvez em função dos empregos em torno da Marginal Pinheiros incluída na própria área de estudo, mas apresenta também um volume considerável de viagens para a região central e o polo de Santo de Amaro. Outros dados dignos de nota são os fluxos intensos de viagens entre Santana e Guarulhos e Butantã e Osasco (PLANO MUNICIPAL SÃO PAULO INTERLIGADO, 2004, P. 38).

De acordo com a Cronologia do Transporte Coletivo em São Paulo do Museu dos Transportes Públicos “Gaetano Ferolla” (2006), no ano de 2003 a Prefeitura de São Paulo apresentou uma nova proposta para o sistema de transporte:

---

<sup>6</sup> Dados fornecidos pela Pesquisa Origem-Destino, 1997, da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ.

Estabeleceu a operação em redes: local, estrutural e central. Dessa maneira, em um mesmo sistema contemplou-se os operadores do serviço de lotação, modalidade bairro a bairro e empresas de ônibus. Para participar do processo de licitação os condutores de lotações formaram cooperativas de transporte e saíram da clandestinidade. A cidade foi dividida em oito áreas e cada uma delas ganhou uma cor, para identificar a frota, terminais e estações de transferência, abrigos e pontos de parada (SPTRANS, 2006, p. 10).

O Plano Municipal de Transportes Interligado se pautou nos dados da Pesquisa Origem e Destino de 1997, mas como estamos analisando a inserção do terminal de ônibus em Parelheiros e como os usuários o avaliam, torna-se pertinente usar dados da Pesquisa de Origem e Destino 2007:

#### **Quadro 2: Viagens diárias produzidas por modo principal e por zona de origem – 2007**

<b>Zona de Origem</b>	<b>Ônibus</b>
Cocaia	87.389
Santo Amaro	84.755
Grajaú	73.756
Granja Julieta	72.742
Centro Empresarial	63.175
Parelheiros	59.755

Fonte: Pesquisa Origem Destino - 2007.

Quando se trata de deslocamentos produzidos por ônibus, a classificação de Parelheiros é a sexta maior nessa modalidade de transporte em São Paulo. Isso se explica pelo motivo de não haver atendimento por trem ou metrô na região; logo, esse tipo de coletivo é o principal meio de transporte. O bairro da Cocaia, em termos de jurisdição, pode ser contabilizado juntamente com o Grajaú, já que faz parte desse Distrito.

No que se refere à tabela: Viagens por modo coletivo e zonas de origem e destino na hora de pico da manhã das 06h30 às 08h30 (horário de chegada), os maiores trajetos têm como destino: Parelheiros 7.960, Vila Socorro (2.565), Embu Guaçu (1.710), Santo Amaro (1.653), Chácara Flora (1.579). Os seguintes bairros contam com a mesma quantidade de 855 deslocamentos cada: Butantã, Bela Vista, MASP, Bandeirantes, Vila Cordeiro, Berrini, Jardim Aeroporto, Parque Interlagos, Jardim Represa e Morumbi. Ainda sim, há pessoas que se deslocam para outros lugares (Zona Leste, Zona Norte etc.), por motivo de trabalho, mas em número menor. Através da tabela Viagens diárias por modo coletivo e zonas de origem - é possível verificar os cinco lugares em que a população do Distrito mais se dirige: Parelheiros (29.223 deslocamentos), Santo Amaro (3.289), Vila Miranda (3.556), Rio Bonito (3.124) e Vila Socorro (3.249). Vale destacar que todas são localidades da zona sul de São Paulo. Em nono

lugar, porém, consta o município de Embu Guaçu, destino de algumas pessoas dessa parte da Zona Sul por ser uma cidade próxima e com oferecimento de serviços urbanos.

No quadro 3, constam as principais linhas que atendem os bairros em que foram aplicados a maior parte dos questionários, com exceção a duas linhas de ônibus:

**Quadro 3: distrito de Parelheiros: Trajetos das linhas de ônibus, numeração e frota:**

PONTO INICIAL	LINHA	FROTA	PONTO FINAL
Barragem	6L05/10	5 (básico)	Terminal Parelheiros
Colônia (Jd. Sta. Terezinha)	6073/10	11 (midiônibus)	Terminal Varginha
Cidade Nova América	6L05/21	1 (básico)	Terminal Parelheiros
Vargem Grande	6091/10	14 (articulado)	Terminal Sto. Amaro
Vargem Grande	6093/10	21 (básico)	Terminal Grajaú
Jd. Santa Fé (Jd. São Nicolau)	6072/10	43 (20 básico e 23 midiônibus)	Terminal Varginha
Jd. Papai Noel (Jd. São Nicolau)	6072/10	43 (20 básico e 23 midiônibus)	Terminal Varginha
Cipó do Meio	6L03/10	6 (3 midiônibus e 3 miniônibus)	Terminal Parelheiros
Divisa Embu Guaçu	6099/10	8 (básico)	Terminal Grajaú
Jardim Oriental	6L04/10	4 (básico)	Terminal Parelheiros
Jardim Oriental	6L04/42	3 (básico)	Terminal Parelheiros
Jardim das Fontes	6L04/41	2 (básico)	Terminal Parelheiros
Jardim Nova Era	6021/10	7 (midiônibus)	Terminal Varginha
Recanto Campo Belo	6075/10	8 (midiônibus)	Terminal Varginha
Jaceguava (Messiânica)	6L10/41	4 (midiônibus)	Terminal Varginha
Terminal Parelheiros	695Y-21	9 (articulado)	CPTM Autódromo
Terminal Parelheiros	695Y-41	1 (articulado)	Colégio Sta. Maria
Terminal Parelheiros	695Y-22	1 (articulado)	Borba Gato
Terminal Parelheiros	6000/10	17 (articulado)	Terminal Sto. Amaro
Terminal Parelheiros	695Y/10	13 (articulado)	Metrô Vila Mariana

Fonte: SPTrans/Terminal Parelheiros. Org.: Claudionor Gomes da Silva.

Vale ressaltar que no distrito de Parelheiros há outras linhas permanentes e linhas de reforço, as quais a população denomina de “vira”. Os ônibus básicos são os veículos comuns. Já os midiônibus possuem a capacidade para 54 passageiros, enquanto que os miniônibus têm 35 lugares para acomodar os usuários. O veículo articulado é um dos maiores da frota – na verdade, são duas partes da estrutura de um veículo unidas por uma cortina sanfonada (esse

sistema é para possibilitar a realização das curvas); por isso, é conhecido pelas pessoas por ônibus sanfonado.

O quadro 3 consiste em informações gerais quanto à origem e destino das linhas e quantos ônibus as empresas concessionárias disponibilizam para as localidades, o mais antigo deles, a Colônia, é atendido pela linha da 6L05/10 (Barragem), bem como a linha 6073/10 (Jardim Santa Terezinha). Entretanto, os moradores mais antigos ainda se recordam e preferem como era na década de 1990, em que havia a linha da CMTC e, posteriormente, a Viação São Camilo, isto é, a linha 695A/10 (Colônia - Metrô Praça da Árvore). Outros destinos como Cidade Nova América, Jardim Oriental, Jardim Silveira e Jardim das Fontes são atendidos pelas linhas de reforço, somadas às linhas permanentes. Em primeiro lugar, alguns bairros não foram contemplados com entrevistas porque a pesquisa possui seus limites, tais como Jardim dos Eucaliptos, Parque Florestal etc. Na verdade, ainda hoje as pessoas precisam caminhar cerca de trinta minutos ou mais para ter acesso ao ponto de parada. O Jardim Herplin não foi destacado, porém, é um dos poucos lugares que conta com a linha direta até o Terminal Santo Amaro, sendo que há alguns anos a rota era até a Praça da Árvore.

A linha da Barragem possui 5 veículos comuns (aproximadamente 40 lugares) e atende os bairros de Colônia, Jardim Silveira, Jardim Santa Terezinha e Cidade Nova América, que por sua vez, possui apenas um ônibus na linha de reforço no período da manhã. Já a Vargem Grande possui duas linhas com 35 coletivos, tanto por ser muito populoso, quanto por seu histórico de mobilização popular em prol da melhoria do transporte público, sendo o único dentro do Distrito com ônibus articulado. O Jardim São Nicolau conta com uma frota de 43 veículos que se explica pela abrangência: esse meio de transporte também atendem as seguintes localidades: Jardim Santa Fé, Jardim Manacá da Serra, Itaim e Jardim São Norberto. No Jardim Santa Fé, há uma linha de reforço, bem como a linha circular 6L08 (Jardim São Nicolau - Hospital Parelheiros).

Segundo dados disponibilizados pela SPTrans, o Cipó do Meio teria à disposição 6 veículos. No entanto, as pessoas relatam que ainda ocorrem atrasos e interrupções do trajeto. Amanda Teixeira, usuária dos coletivos, informou (em contrariedade aos dados oficiais) que havia três lotações nessa linha. Como havia essa inconsistência na quantidade de coletivos, e o estranhamento diante do fato dessa linha contar com 6 veículos (sendo que há 4 deles para atender o Jardim Oriental e Jardim das Fontes), contatamos os funcionários do Terminal Parelheiros, os quais afirmaram ter apenas duas lotações na linha do Cipó do Meio e uma na linha do Jardim dos Eucaliptos. A justificativa dada pelo atendente é a presença de muitos sítios

nesses lugares, e explicou que a SPTrans faz uma pesquisa, e a partir disso, disponibiliza a quantidade de ônibus de acordo com a demanda de passageiros por bairro.

Ainda sobre a oferta de transportes na região, a linha Divisa de Embu Guaçu é um importante meio para se chegar ao Terminal Grajaú. Parte de seu público é do Jardim das Fontes, que na década de 2000 teve a linha de ônibus transferida para o ponto final do Jardim Oriental, mas poucos usuários seguem até o ponto final na divisa. E quanto às duas últimas localidades citadas, a frota é de quatro veículos para transportar todos os passageiros. No Jardim Nova Era há sete coletivos, e isso se explica em virtude de ser uma linha circular e atender o Jardim Aruã, que está no seu entorno. O Recanto Campo Belo possui oito coletivos e tal quantidade decorre pelo crescimento dos seus limites no que tange ao número de residências. O Jaceguava é um bairro próximo a Represa Guarapiranga e Itapecerica da Serra, sua população conta com quatro veículos para suprir a própria demanda e também dos moradores do entorno da Igreja Messiânica.

Ao comparar Parelheiros com a maioria dos distritos do município de São Paulo, observa-se que é um dos mais distantes do centro, e a quantidade de baldeações através dos terminais torna o percurso bem demorado. Soma-se a essa situação o fato de haver menor possibilidade de linhas de ônibus no Terminal Parelheiros (sendo as duas principais: Terminal Santo Amaro e Praça da Árvore). No questionário, os usuários afirmaram que notam com grande frequência os coletivos com destino para o Terminal Varginha e Terminal Grajaú. Essa comparação tem duas explicações: a primeira é que estamos fazendo relação com o Distrito de maior população de São Paulo, que é o Grajaú com 360.787 habitantes. A outra explicação é que o Terminal Varginha oferece oito linhas em direção ao centro: Parque do Ibirapuera, Largo São Francisco, Borba Gato, Term. Bandeira, Itaim Bibi, Metrô Jabaquara, Shopping Interlagos e Terminal Santo Amaro. Já no Terminal Grajaú, há quatro linhas em direção ao centro: Terminal Água Espreiada, Metrô Brás, Metrô AACD-Servidor<sup>7</sup> e Terminal Santo Amaro. Ademais, as pessoas que têm acesso à Estação Grajaú dispõem de uma quantidade maior de integrações entre estações da CPTM e do Metrô, bem como sua proximidade com avenidas de grande circulação (Avenida Teotônio Vilela e Avenida Belmira Marin), significa mais linhas

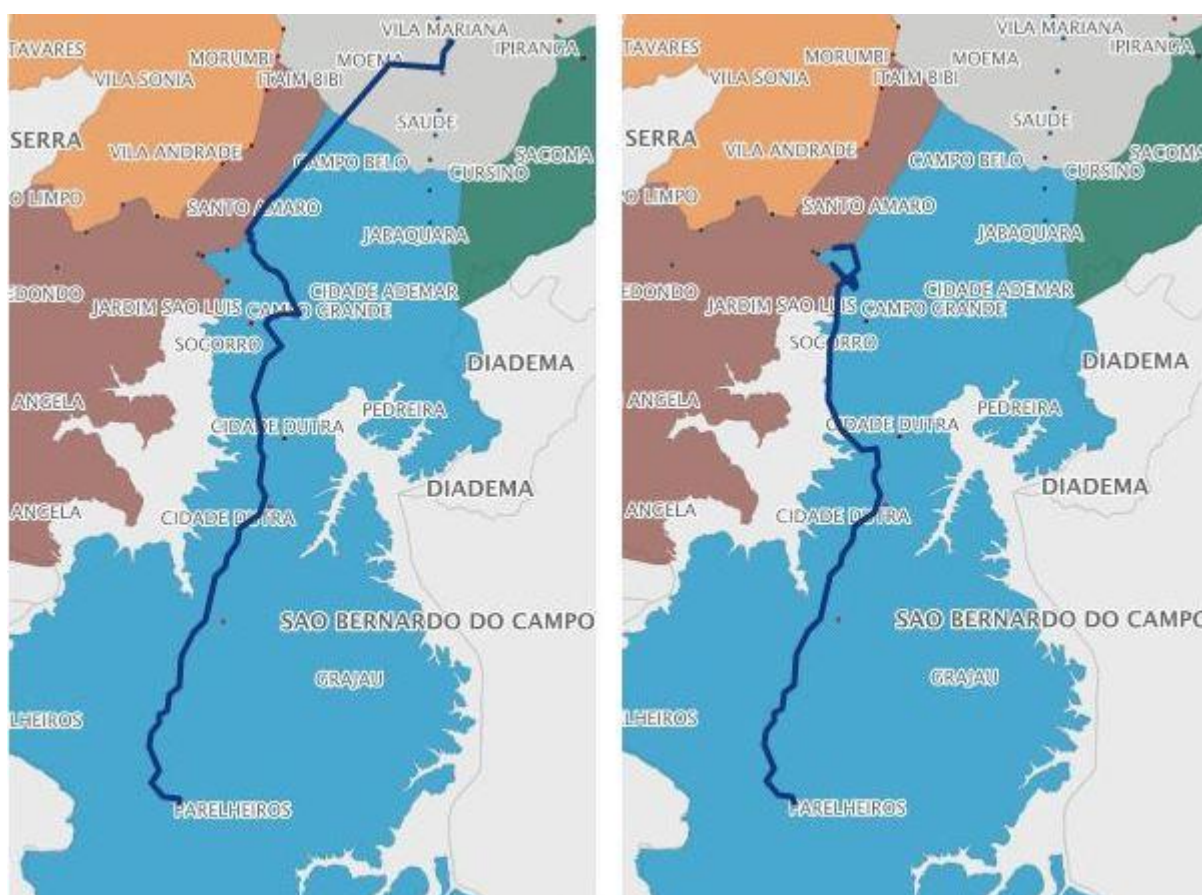
---

<sup>7</sup> Esta estação do Metrô recebe tal denominação aos pontos de referência: a Associação de Assistência à Criança Deficiente (AACD) e o Hospital do Servidor Público Estadual na Rua Pedro de Toledo, 1601.

que atendem a região. No caso de CPTM Autódromo, Colégio Santa Maria e Borba Gato são linhas de reforço e operam em determinados períodos do dia para complementar as demais.

A linha Terminal Parelheiros ao Terminal Santo Amaro possui dezessete veículos, mas em determinado momento do dia é comum estar com sua lotação máxima, a mesma situação ocorre com a outra opção para evitar essa linha de ônibus (Vargem Grande). Já a linha Terminal Parelheiros à Vila Mariana é mais demorada que a anterior, pois só conta com treze coletivos e, como mostrado no mapa 3, trata-se da linha com maior extensão:

**Mapa 3: Linhas mais extensas do Terminal Parelheiros**



Fonte: SPTrans.

A principal função do quadro 4 é apresentar informações sobre o intervalo entre as partidas dos ônibus. Para tanto, elencou-se o tempo de espera do fim de semana (domingo), por ser um dia em que as pessoas reclamam da morosidade.



**Quadro 4: distrito de Parelheiros: Trajetos das linhas, intervalo entre partidas na semana, tempo de partida no horário de pico e final de semana:**

PONTO INICIAL	PONTO FINAL	HORÁRIO DO DIA	INTERVALO SEMANA	HORÁRIO DO DIA	FINAL DE SEMANA (DOMINGO)
Barragem 6075/10	Terminal Parelheiros	5h00-5h30	30 min.	5h00-5h30	30 min.
Colônia* 6073/10	Terminal Varginha	5h00-5h40	40 min.	5h00-5h40	40 min.
Vargem Grande 6091/10	Terminal Sto. Amaro	5h02-5h14	12 min.	5h02-5h14	12 min.
Vargem Grande 6093/10	Terminal Grajaú	5h00-5h15	15 min.	5h00-5h15	15 min.
Jd. Santa Fé 6072/10	Terminal Varginha	5h00-5h15	15 min.	5h00-5h15	15 min.
Jd. Papai Noel 6072/10	Terminal Varginha	6h00-5h15	15 min.	6h00-5h15	15 min.
Cipó do Meio 6L03/10	Terminal Parelheiros	5h00-6h30	1h30	6h30-7h40	1h10
Div. Embu Guaçu 6099/10	Terminal Grajaú	Não inform.	Não inform.	Não inform.	Inoperante
Jd. Oriental 6L04/10	Terminal Parelheiros	8h00-8h30	30 min.	5h00-5h30	30 min.
Jd. Oriental 6L04/42	Terminal Parelheiros	Não inform.	Não inform.	Não inform.	Não inform.
Jd. das Fontes 6L04/41	Terminal Parelheiros	Não inform.	Não inform.	Não inform.	Não inform.
Jd. Nova Era 6021/10	Terminal Varginha	5h20-5h50	30 min.	6h20-6h50	30 min.
Rec. Campo Belo 6075/10	Terminal Varginha	5h30-6h00	30 min.	7h20-7h50	30 min.
Jaceguava* 6L10/41	Terminal Varginha	5h30-6h15	45 min.	5h30-6h15	45 min.
Term. Parelheiros 695Y/21	CPTM Autódromo	Não inform.	Não inform.	Não inform.	Inoperante
Term. Parelheiros 6000/41	Colégio Sta. Maria	Não inform.	Não inform.	Não inform.	Inoperante
Term. Parelheiros 695Y/22	Borba Gato	Não inform.	Não inform.	Não inform.	Inoperante
Term. Parelheiros 6000/10	Terminal Sto. Amaro	5h00-5h10	10 min.	5h30-5h45	15 min.
Term. Parelheiros 695Y/10	Metrô Vila Mariana	5h10-5h20	20 min.	5h30-5h50	20 min.

Fonte: SPTrans/Terminal Parelheiros. Org.: Claudionor Gomes da Silva.

O quadro anterior trata das principais linhas de ônibus dos bairros de Parelheiros, isto é, algumas delas são semelhantes ao período em que possuíam itinerários longos, e com destino para alguma centralidade ou estação de metrô.

O intervalo de doze minutos na Vargem Grande se dá pela quantidade de usuários e pela mobilização popular. Exemplo dessa situação é a permanência da linha direta para Santo Amaro e outra para o Terminal Grajaú. Porém, nenhuma para o Terminal Parelheiros. Segundo relato da entrevistada Nadir Mota – funcionária da Associação de Moradores, o motivo é a capacidade: *“o Terminal Parelheiros não comporta a população do nosso bairro. Além disso, perde-se tempo nesse terminal na transferência de um ônibus para outro”* (informação verbal<sup>8</sup>).

No Jardim Santa Fé e Papai Noel, os intervalos são de 15 minutos porque a linha Jardim São Nicolau atende esses lugares e também o Manacá da Serra, Itaim e São Norberto. A situação é mais precária no Cipó do Meio em decorrência ao demasiado tempo de espera entre as partidas – durante a semana, o intervalo médio é de uma hora.

Outro problema é a Rua Benedito Schunck que não é asfaltada. Vale ressaltar a sua localização nas proximidades à divisa de município de Embu Guaçu, e, portanto, o morador tem a opção de ir para o Terminal Grajaú através das linhas de ônibus de Cipó Guaçu. Todavia, torna-se inviável por causa do valor das conduções.

Até a década de 2000, a população de Parelheiros usava, em dias de greve, os coletivos da extinta Viação Independência para se locomover ao lugar de trabalho, pois os itinerários das linhas dessa empresa permitiam ao usuário chegar às estações do Metrô Santa Cruz e Jabaquara (ponto final).

Adicionalmente, a fragmentação do espaço acomete ônus ao passageiro, da mesma forma que na metrópole paulistana. Essas linhas com extensão até o metrô eram cruciais nos dias de greve para a população de São Paulo, principalmente da Zona Sul, atualmente foram encurtadas e direcionadas para o Terminal Grajaú. Desse modo, a pessoa precisa continuar em outra linha ou pagar mais uma condução para embarcar no trem da CPTM.

A linha 6L04/10 (Jardim Oriental – Terminal Parelheiros) atende também o bairro de Jardim das Fontes e o tempo de espera é de 30 minutos. O passageiro gasta aproximadamente de 15 minutos até o Terminal Parelheiros, levando em conta a distância de 7 km. Apesar de que nos finais de semana, a pessoa pode ficar no ponto de parada por 40 minutos esperando o ônibus.

A linha Jardim Nova Era possui em média 30 minutos de intervalo e atende o Jardim Aruã. Perante o exposto, é um intervalo demasiado longo por se tratar de duas localidades. Algo

---

<sup>8</sup> Informação fornecida por MOTA, Nadir. [18 de dezembro de 2019]. São Paulo. Entrevista concedida a Claudionor Gomes da Silva.

semelhante ocorre com o Recanto Campo Belo, em vista do seu grande número de moradores. A entrevistada Carolina Vieira, moradora da Jaceguava, afirma gastar 40 minutos para chegar ao Terminal Varginha e de 25 a 30 minutos até o seu trabalho na Avenida do Rio Bonito, sendo um percurso maior do que o anterior.

No caso da linha Terminal Parelheiros a Vila Mariana, o intervalo é de 20 minutos nas primeiras partidas da manhã. Essa linha substituiu as linhas de extensão de percurso longo que partiam de Jardim das Fontes, Colônia, Jardim Herplin e Jardim Santa Fé. Todos esses bairros possuíam itinerários até o Metrô Praça da Árvore. No entanto, era comum o usuário esperar muito tempo no ponto de parada por conta da quantidade de veículos não ser a ideal para cobrir o trajeto.

A linha Terminal Parelheiros – Terminal Santo Amaro 6000/10 substituiu a que partia do terminal inaugurado em 1992. O percurso das principais linhas de Parelheiros para Santo Amaro até 2004 passava pela Avenida Rio Bonito.

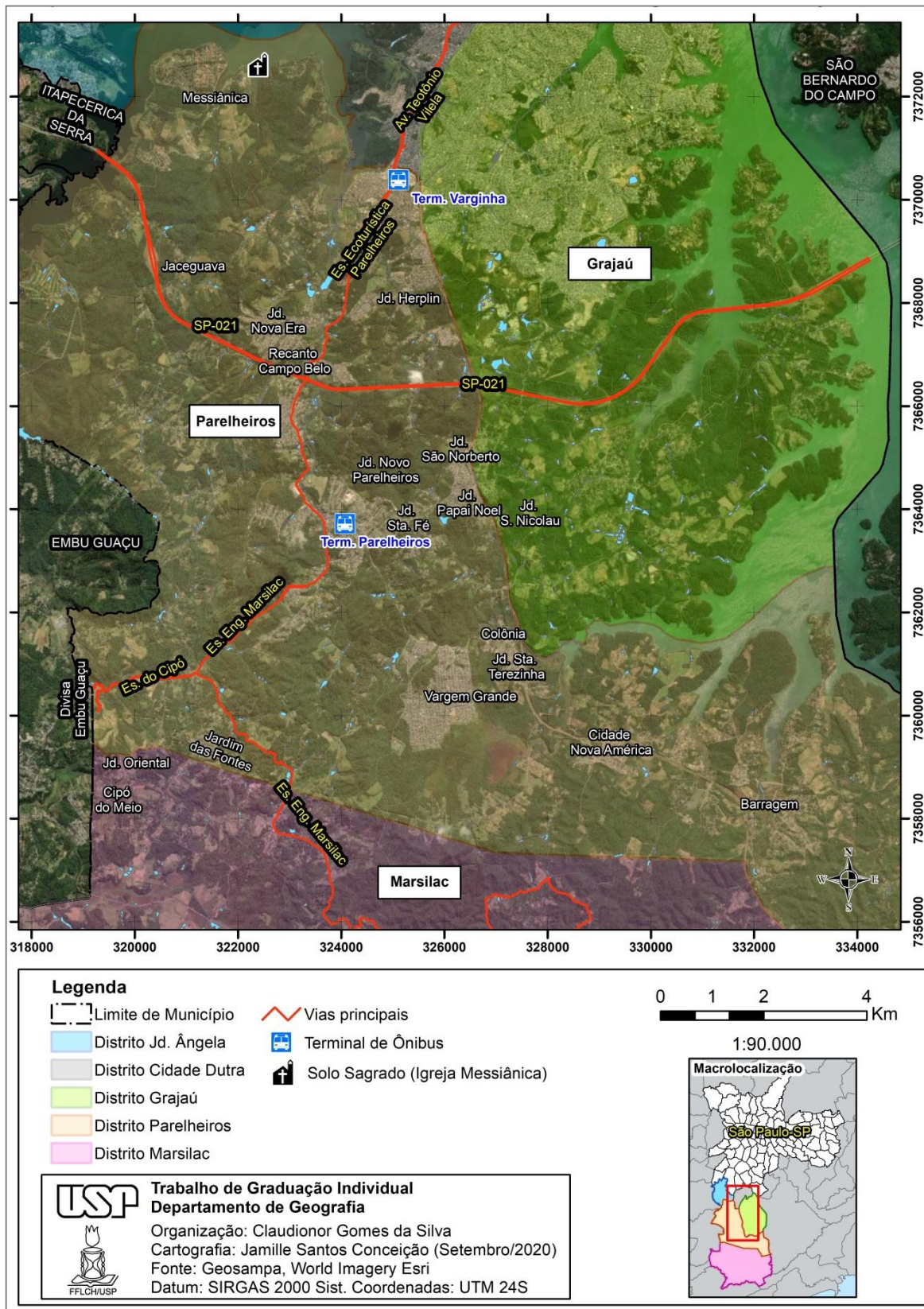
Todavia, com a inauguração do corredor de ônibus na Avenida Atlântica, esse passou a ser o trajeto preferencial, pois a viagem se tornou mais rápida (esse caminho também evita contato com a região da Cidade Dutra, onde é comum encontrar trânsito devido à confluência de veículos na Avenida Teotônio Vilela).

O intervalo médio dessa linha pela manhã é de 10 minutos por haver um maior fluxo de pessoas nesse horário. Ao longo do dia, esse tempo passa a ser de 15 minutos. Geralmente, a população que reside nas localidades mencionadas na tabela, costuma percorrer longas distâncias até o lugar de trabalho. Além do mais, em muitos casos, os passageiros são obrigados a utilizar os trens da CPTM e do Metrô.

Em outras palavras, o tempo de espera muito longos entre as partidas dos coletivos podem resultar em atrasos. Adicionalmente, a infraestrutura presente no município de São Paulo não permite uma circulação apropriada de automóveis e ônibus, exemplificada por ruas e avenidas com problemas de má conservação do pavimento.

No mapa 4 temos a localização dos bairros de Parelheiros para compreender a dinâmica da locomoção das pessoas. Além do mais, apresenta os possíveis trajetos que o passageiro tem à sua disposição. Entretanto, veremos a seguir que para alguns moradores o Terminal Parelheiros torna o percurso mais demorado por obrigá-los a regressar na direção sul. Nesse sentido, o Terminal Varginha torna-se mais viável devido a sua posição geográfica com maior proximidade ao centro em relação a algumas localidades do Distrito:

**Mapa 4: Localização dos terminais de ônibus e bairros do distrito de Parelheiros**



A ideia de criação do mapa 4 baseou-se em mostrar a localização mais precisa dos bairros, bem como as distâncias percorridas pelos usuários de ônibus no distrito de Parelheiros, além de determinar a posição dos dois terminais urbanos no espaço. E para conseguir tais coordenadas e alcançar o resultado almejado, acessamos os sites: Google Maps, Openstreetmap, juntamente com os dados do portal Geosampa da Prefeitura de São Paulo. E para delimitar os pontos exatos na elaboração desse mapa usamos o software ArcGis; soma-se a isso os trabalhos de campo, os quais possibilitaram conhecer e identificar as ruas dos lugares visitados.

Nesse mapa é possível ver a localização de Jardim Oriental e Cipó do Meio no distrito de Engenheiro Marsilac, enquanto que o adensamento de Jardim São Nicolau formou-se do outro lado da extinta linha de trem do ramal Jurubatuba, a qual também serve de limite entre os distritos de Grajaú e Parelheiros. Ambos contém diversas vicinais interligando bairros ou chácaras. Por outro lado, a maior parte dessas estradas não possuem asfalto, no entanto, dão acesso, ao município de Embu Guaçu através de Casa Grande e Jaceguava, além de possibilitar chegar na Rodovia dos Imigrantes pela Barragem.

Do ponto de vista dos moradores do Jardim Papai Noel e Jardim Santa Fé, escolher ir para o Terminal Parelheiros consiste em voltar para trás quando o ponto de referência é a Praça da Sé, como explicitado no trecho da entrevista cedida pela moradora do Jardim Papai Noel: Leticia Custódio, 35 anos, Cuidadora de Idosos, que usa dois coletivos e um trem para chegar ao seu trabalho na Vila Olímpia e, quanto ao tempo, gasta uma hora e meia no transporte público: (...) *“prefiro ir para o Terminal Varginha, porque há outras opções. Eu evito ir para o Terminal Parelheiros, se eu for gasto vinte minutos a mais”* (informação verbal<sup>9</sup>). Ou seja, para as pessoas desses lugares, o Terminal Parelheiros na maior parte das vezes se transforma em dispêndio de tempo no trajeto por estar a sul desses bairros.

O mapa 5 demonstra um maior detalhe do Terminal Parelheiros quanto à localização no Distrito, tal aspecto é notado na parte da esquerda. No lado direito consta os dois principais sentidos de circulação: bairro e centro. Além de proporcionar todo um destaque para os pontos de parada e das ruas do entorno do referido terminal:

---

<sup>9</sup> Informação fornecida por CUSTÓDIO, Leticia. [06 de janeiro de 2020]. São Paulo. Entrevista concedida a Claudionor Gomes da Silva. Todas as entrevistas estão transcritas na seção de Apêndices desta monografia.





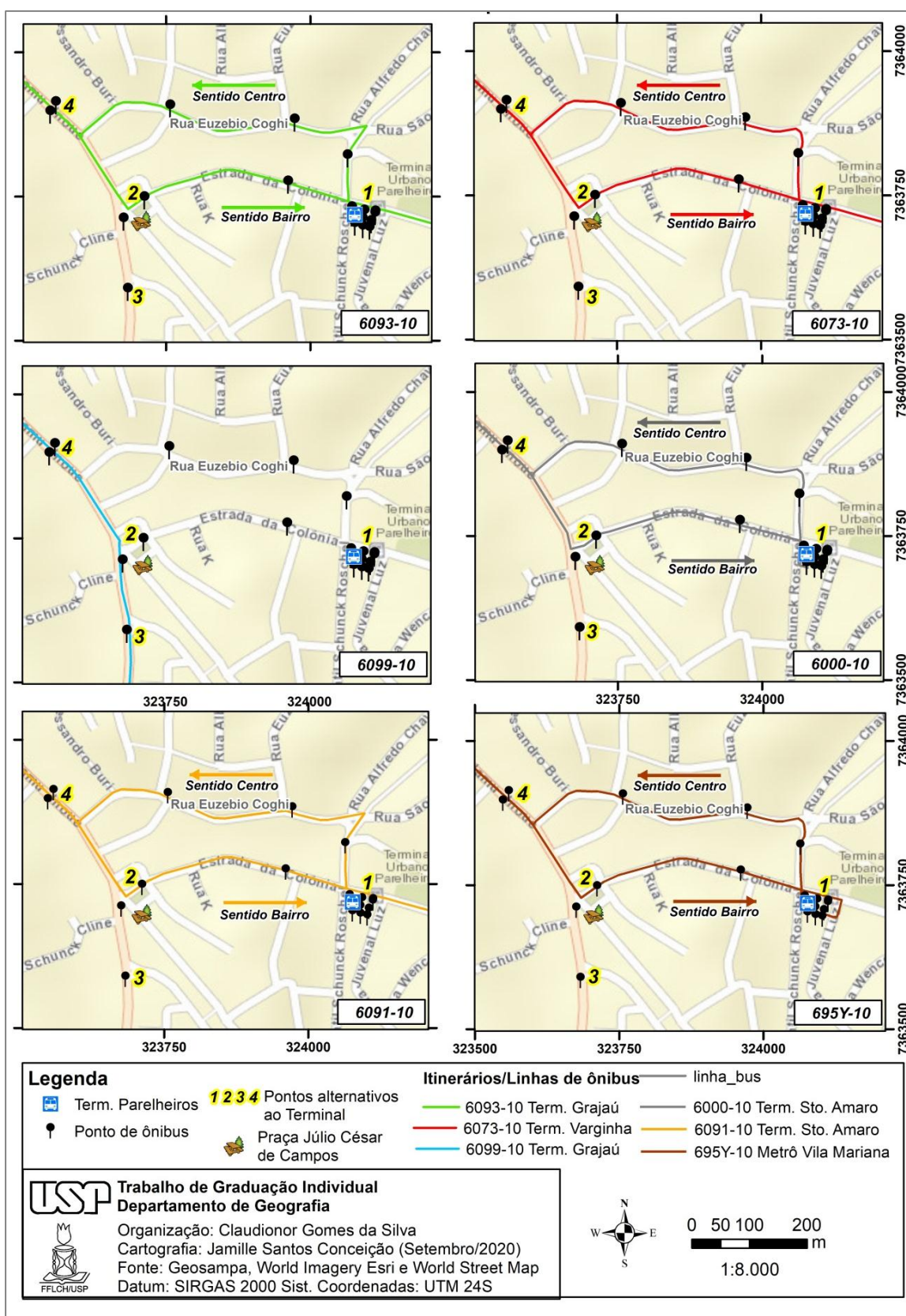
Em relação aos bairros de Jardim das Fontes, Jardim Oriental, Jardim dos Eucaliptos e Cipó do Meio, especificamente, a questão da localização do Terminal Parelheiros é um dilema encontrado pelas pessoas, pois é comum o morador fazer o desembarque em frente à igreja católica no centro de Parelheiros, e há uma grande possibilidade do segundo ônibus necessário para chegar em casa estiver saindo nesse exato momento do terminal, o que pode ser observado no Mapa 5.

A principal alternativa para os moradores dessas localidades é desviar do terminal. Nessa circunstância, o usuário desembarca no início da Estrada da Colônia, no ponto de parada 2, em frente à igreja católica; e em seguida, segue a pé até ponto de parada 3, situado na Avenida Engenheiro Marsilac. Porém, nessa opção pode ser que a pessoa precise correr no intuito de chegar antes do que o ônibus no ponto, porque se perdê-lo, terá de esperar cerca de 20 a 30 minutos na semana (no final de semana, é comum o tempo de espera ser de no mínimo 40 minutos). E para contornar esse problema, muitas pessoas têm utilizado a tabela da SPTrans com os horários das partidas ou aplicativos de localização de coletivos.

A outra opção é mais rápida no sentido centro, porém, é capaz de não haver poltrona desocupada para seguir viagem sentado até o fim do trajeto. Nesse cenário, basta desembarcar na Praça Júlio César de Campos (ao lado do ponto de parada 2), e depois a pessoa precisa caminhar até o ponto de parada 4, em frente à Escola Estadual Prisciliana Duarte de Almeida, pois nele, especificamente, há várias linhas de ônibus, como, por exemplo, Terminal Grajaú, Terminal Santo Amaro (6091/10), Metrô Vila Mariana, Terminal Varginha, Terminal Santo Amaro (6000/10). Por outro lado, tem gente que opta aguardar o coletivo na Rua Euzebio Coghi pela manhã, no intuito de encontrar o veículo menos lotado e maior possibilidade de achar lugar vazio no ônibus, e assim dormir até desembarcar nas proximidades do lugar de trabalho.

O mapa 6 tem o objetivo de entender o trajeto de algumas linhas e a dinâmica dos pontos de parada no que se refere às opção oferecida aos usuários. O caminho foi alterado após o funcionamento do Terminal Parelheiros, isto é, buscou-se melhorar o fluxo de veículos nessa área, visto que antes dessa modificação, os coletivos trafegavam pela Estrada da Colônia. Atualmente, a maior parte das linhas percorrem essa via e vão para o terminal, isso no sentido bairro. Quando esses ônibus partem na direção do centro, seguem pela Rua Gentil Schunk Roschel e vira à esquerda na Rua Euzebio Coghi. A única exceção é a linha 6093-10 Divisa de Embu Guaçu, a qual passa ao lado da Praça Júlio César de Campos e da igreja católica, sem passar pelo terminal, como pode ser observado nos detalhes dos traçados:

**Mapa 6: Detalhe do traçado dos itinerários das linhas de ônibus e pontos de parada.**

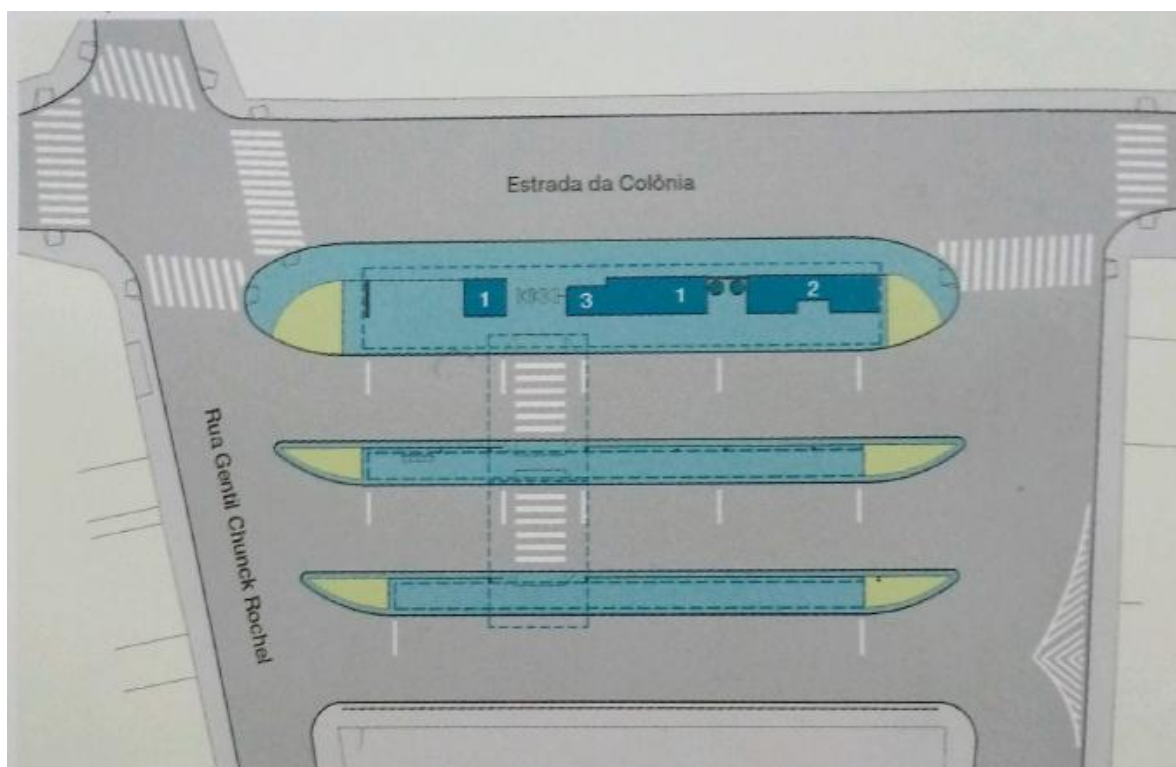




Por outro lado, o Terminal Parelheiros possui uma área pequena no que se refere ao tamanho dos veículos, pois é constante o tráfego de ônibus articulados. Além do mais, não há muito espaço para o usuário esperar nas filas antes do embarque. Por conta disso, é citado como um dos terminais que apresenta problemas quanto à sua capacidade operacional:

Esse uso crescente de veículos de maior porte orientou a revisão de alguns conceitos geométricos adotados nos projetos dos novos terminais, ao mesmo tempo em que diversos terminais existentes começavam a dar sinais de saturação. Alguns desses, como os terminais Jardim Ângela, A. E. Carvalho, Penha e Parelheiros, por exemplo, já alcançaram o limite de sua capacidade, operam com dificuldades e exigem ampliações e correções de geometria, pavimentação e arranjo interno, entre outras (SPTRANS, 2011, p. 4).

**Figura 3: Terminal Parelheiros**



Fonte: Plano Municipal Interligado

- 1 – Salas operacionais.
- 2 – Sanitários.
- 3 – Bilheteria.

A respeito de uma maior mobilidade nessa parte de São Paulo, o usuário que se dirige aos bairros do Distrito em questão, conta ainda com a linha de Marsilac ao Terminal Varginha, todavia, pode ser inviável, porque terá de fazer outra integração em Parelheiros.

Se por um lado o Terminal Parelheiros facilitou a locomoção dos passageiros em um determinado período, por outro prejudicou as pessoas que residem distante de Santo Amaro (principal centralidade), e quem segue em direção às áreas centrais da cidade. Isso pode ser percebido nota Valéria Oliveira, 33 anos, Auxiliar de Saúde Bucal e moradora da Barragem. Nesse trecho da entrevista, ela relembra o tempo em que o distrito de Parelheiros possuía as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore:

Eu preferia a linha direta para Santo Amaro, pois não perdia tempo esperando no terminal. A catraca que colocaram dentro do Terminal Parelheiros antes da área de embarque atrapalha a viagem, porque eu passo o meu Bilhete Único fora do ônibus e isso diminui o tempo que posso usá-lo, antes eu o passava onde eu queria (informação verbal<sup>10</sup>).

As pessoas dessas localidades da cidade de São Paulo utilizam outros terminais para chegar ao seu destino. Sendo assim, o quadro a seguir lista os terminais urbanos mais frequentados pelos usuários em geral:

#### **Quadro 5: Localização dos terminais de ônibus usados com maior frequência**

<b>Terminais</b>	<b>Localização</b>
Parelheiros	Estrada da Colônia com R. Gentil Schunck Roschel.
Santo Amaro	Av. Padre José Maria, 400. Santo Amaro.
Grajaú	Av. Belmira Marin com Giovanni Bononcini.
Varginha	Av. Paulo Guilguer Reimberg com Av. Luís Supertri.
Bandeira	Praça da Bandeira s/n.
Parque D. Pedro II	Avenida do Exterior, s/n – Parque Dom Pedro II.

Fonte: SPTrans. Org.: Claudionor Gomes da Silva.

O “pré-embarque” pode significar o pagamento de uma segunda tarifa para quem está a 50 km da Praça da Sé. Diferente do tempo e espaço percorrido por um residente da Zona Oeste, por exemplo. O que traz uma reflexão ao morador do Jardim das Fontes, Valdir Ferreira, sobre o fato dessa parte de São Paulo contar com linhas diretas em direção ao centro, enquanto o

---

<sup>10</sup> Informação fornecida por OLIVEIRA, Valéria. [02 de outubro de 2019]. São Paulo. Entrevista concedida a Claudionor Gomes da Silva.

distrito de Parelheiros distante do centro recebeu o terminal de ônibus, responsável pela fragmentação do percurso. Segundo relata na entrevista, essa interrupção do trajeto resultou em morosidade quando se quer acessar outros lugares da cidade:

[...] Porque eu não precisava pegar outra fila e às vezes corre-se o risco de ir em pé ou chegar e não ter o ônibus. Não compreendo porque no Butantã possui diversas linhas com ligação direta para o centro, como a linha João XXIII – Praça Ramos, Jardim Maria Luíza – Largo da Pólvora, Jardim Educandário – Praça Ramos (circular), Shopping Continental – Praça Ramos, Terminal Butantã – Terminal Campo Limpo, Jardim Educandário – Paulista (circular), Jardim Boa Vista – Estação da Luz e Raposo Tavares – Princesa Isabel (informação verbal<sup>11</sup>).

A entrevista cedida por Amanda Teixeira, 34 anos, autônoma, demonstra as dificuldades de locomoção em rua sem asfalto, os longos intervalos de partida e poucas lotações na linha do bairro conhecido como Cipó do Meio (que faz divisa com o município de Embu Guaçu):

Espero que o prefeito coloque asfalto na Rua Benedito Schunck, aumente o número de lotações e reduza o intervalo de partida para 30 minutos. Porém, a prefeitura alega que aqui moram poucas pessoas. Além disso, essa via consta como asfaltada nos arquivos da Prefeitura de São Paulo. Acredito que o problema não seja a localidade, mas sim a falta de organização e competência. Eu iria embarcar na lotação para Parelheiros, mas simplesmente ela saiu e não chegou outra. Fui perguntar para o fiscal o que aconteceu, o porquê de não fazer o trajeto: respondeu que a lotação já havia terminado o horário de circulação. Conclusão, esperar uma hora até a próxima sair daqui. Perguntei sobre quem poderia resolver essa situação. Ele respondeu que tinha ligado na garagem e que vão mandar outra lotação. Faça-me o favor né! Para que o fiscal serve? Ele tem a função de manter os turnos em funcionamento e organizar a saída de cada lotação. Ele esperou acabar o expediente de um motorista para chamar outro. Não vou esperar, vou andar e pegar o ônibus do Jardim Oriental (informação verbal<sup>12</sup>).

A SPTrans, por sua vez, quando inquirida a respeito da ampliação da rede de transporte, com novas linhas para melhorar a locomoção em Parelheiros, respondeu sobre a dependência em relação a outros órgãos públicos que impossibilitam tal ação:

Parte dos bairros de Parelheiros e Marsilac estão inseridos em zona rural (conforme Novo Plano Diretor) e Áreas de Proteção Ambiental - APA Bororé - Colônia e Capivari-Monos, bem como, no caso de Barragem, Vera Cruz e

---

<sup>11</sup> Informação fornecida por FERREIRA, Valdir. [23 de novembro de 2019]. São Paulo. Entrevista concedida a Claudionor Gomes da Silva.

<sup>12</sup> Informação fornecida por TEIXEIRA, Amanda. [18 de setembro de 2019]. São Paulo. Entrevista concedida a Claudionor Gomes da Silva.

Cidade Luz também em região indígena em fase de demarcação. Desta forma, a implantação de novos serviços de transporte e a ampliação dos serviços existentes requer pareceres de diversos órgãos, tais como SVMA, SMUL, EMPLASA, CETESB, Instituto Florestal entre outros para análise e aprovação respeitando a legislação vigente (informação pessoal<sup>13</sup>).

Tal fato corrobora para que nada seja feito para pensar em diminuir os problemas cotidianos dos usuários. Outro fator ausente da discussão é a modificação no trajeto, como, por exemplo, a implantação de linha circular, algo comum em outros lugares da cidade de São Paulo:

Conforme já mencionado, cada bairro possui demanda individualizada, características geográficas próprias que não permitem generalizações e equivalência numa cidade tão complexa e distinta como São Paulo. A linha 6099-10 (Divisa de Embu-Guaçu - Term. Grajaú) transporta em média 6.379 passageiros nos dias úteis, sendo que cerca de 7% embarcam no ponto inicial, junto à divisa dos municípios. A alteração sugerida desenvolveria um itinerário negativo, fato que prejudicaria seus habituais usuários (informação pessoal<sup>14</sup>).

A resposta em relação às melhorias futuras no âmbito do transporte coletivo para o distrito de Parelheiros trouxe um assunto que a maioria das pessoas criticaram nas entrevistas, ou seja, a troca de ônibus dentro do terminal, em vez de seguir o percurso sentido centro. A solução encontrada pela administração municipal é a transferência de lugar:

Está prevista a implantação do novo Terminal Parelheiros na Estrada Ecoturística de Parelheiros (Av. Sadamu Inoue), altura do nº 3.620, Jd. Almeida, permitindo a inclusão de novos serviços e beneficiará mais bairros dos distritos de Marsilac e Parelheiros (informação pessoal<sup>15</sup>).

Ao longo dos anos, as intervenções da administração municipal entram em vigor pela SPTrans, o que mais tarde consistiram em alguns obstáculos quanto à mobilidade da população. Quando isso ocorreu, evidenciaram-se entraves nos trajetos dos usuários em relação ao tempo para chegar a determinados lugares da capital, uma vez que o espaço é fragmentado por meio da função que o terminal de ônibus vem desempenhando após sua abertura. Esse trecho de Carlos (2004) demonstra esse processo no âmbito da cidade:

---

<sup>13</sup> Informação fornecida por MORAES, Aline. SPTrans. Destinatário: Claudionor Gomes da Silva [São Paulo], 12 de dez. 2019. 10 mensagem eletrônica.

<sup>14</sup> Informação fornecida por MORAES, Aline. SPTrans. Destinatário: Claudionor Gomes da Silva [São Paulo], 12 de dez. 2019. 11 mensagem eletrônica.

<sup>15</sup> Informação fornecida por MORAES, Aline. SPTrans. Destinatário: Claudionor Gomes da Silva [São Paulo], 12 de dez. 2019. 12 mensagem eletrônica.

A cidade aparece como privação, perda, estranhamento revelando os descompassos entre tempo da vida e aquela transformação da morfologia urbana imposta pelas políticas urbanas no seio do Estado. Esse descompasso aponta a produção alienada da cidade (CARLOS, 2004, p. 148).

Os espaços de sociabilidade na periferia são produzidos a partir da união de cidadãos em prol de alguma melhoria urbana, como, por exemplo, a atuação de associação de moradores que administra o Condomínio Residencial Vargem Grande. O seu intuito é diminuir as carências das pessoas, isto posto, o objetivo é construir formas de luta diretas diante das mazelas sociais que sofrem devido à lentidão nas ações da administração municipal. A relação direta possibilita a apropriação do processo de luta em sua totalidade, fazendo os sujeitos descobrir seus interlocutores no decurso da prática (RIBEIRO, 2010).

A respeito da produção do espaço em Parelheiros, podemos destacar o Jardim Nova Era e Jardim Aruã, isto é, são adensamentos em que as pessoas passaram a residir a partir dos anos 2000. Esse processo resulta em contrastes entre bairros antigos e novos, muitas vezes evidenciado nas infraestruturas.

O surgimento do Condomínio Residencial Vargem Grande remete aos anos 1990. O seu grande diferencial no tocante a Geografia Física é a localização, pois está inserido dentro de uma cratera. Do ponto de vista da Geografia Humana, se destaca pela organização e luta da população para torná-lo um lugar com serviços urbanos significativos, comparado a outros bairros do entorno, mesmo com ruas sem asfalto, não deixa de despontar. Esse aspecto pode ser exemplificado por meio das duas linhas de ônibus, sendo que nenhuma delas tem como ponto final o Terminal Parelheiros, enquanto que a Colônia e outras localidades tiveram as linhas substituídas por linhas menores. Portanto, a mobilização popular faz a diferença diante a Subprefeitura de Parelheiros em prol da melhoria de transporte, por conseguinte, resultou na continuidade da linha para Santo Amaro e outra com destino para o Terminal Grajaú.

Na década de 2000, a intensificação do trânsito na periferia serviu para que a Prefeitura de São Paulo investisse em obras de ampliação das avenidas Dona Belmira Marin e M'Boi Mirim, ambas situadas na Zona Sul. Tal intervenção no espaço é necessária na Avenida Sadamu Inoue, já que é uma via de mão dupla com alguns gargalos, e essa condição contribui para diminuir o tráfego em diversos pontos de sua extensão.

No que concerne a engarrafamentos, a velocidade média diminui muito nas horas diárias de pico, sobretudo em certos lugares de São Paulo, nos quais o congestionamento pode atingir de 30 a 100 km (ou ainda superar esse valor). O trânsito sempre aparece como um obstáculo quando se trata de mobilidade urbana. Vale ressaltar a velocidade dos ônibus que passou a ser

de 50 km/h nos últimos anos como medida de segurança para o pedestre. No entanto, muitas vezes o condutor não atinge essa velocidade. E, por isso, quem reside nos extremos da urbe demora mais tempo até o seu destino, bem como está fadado a ter um gasto maior com as tarifas do transporte (WILHEIM, 2013).

Quanto à abertura dos terminais de ônibus, a SPTrans foi inquirida se houve alguma política voltada para os estudantes, uma vez que o bilhete único destinado a esse público tem duração de duas horas. A resposta enviada por e-mail é a seguinte: *o estudante pode fazer até quatro embarques em coletivos diferentes no período de duas horas, para fazer seu deslocamento da casa/escola e vice-versa. A contagem dessas horas é realizada a partir do registro da primeira utilização, fechando o período com o registro da última utilização do cartão, dessa forma a viagem pode durar bem mais de duas horas.*

Todavia, os estudantes muitas vezes conseguem vagas em universidades distantes de sua casa, como, por exemplo, na Zona Norte, Zona Oeste ou na Zona Leste. Tendo em vista o aumento de vagas em universidades públicas, institutos federais e bolsas do PROUNI, então o estudante é obrigado a se locomover por grandes distâncias para não abandonar o curso conseguido com muita dedicação aos estudos.

No trajeto da USP até a Barragem, o graduando terá de embarcar no metrô da linha amarela no Butantã, depois no trem da CPTM em Pinheiros e desembarcar no Grajaú. Nesse terminal, precisa embarcar em alguma linha até Parelheiros e no terminal em ainda mais outro veículo. Esse percurso geralmente tem duração em média de duas horas ou duas horas e meia. Caso o discente opte por ir somente de ônibus, terá de embarcar no ônibus Princesa Isabel e descer no ponto de parada após a Ponte Cidade Jardim e seguir para Santo Amaro, outra opção é ir para a Avenida Vital Brasil, embarcar em alguma linha para a Avenida Brigadeiro Faria Lima, em seguida, embarcar no coletivo para o Terminal Santo Amaro, outro para o Terminal Parelheiros e mais um até a residência, caso resida no Jardim Oriental, por exemplo.

Se o graduando frequenta algum curso no Instituto Federal de São Paulo (localizado no Canindé, na Zona Norte do município) e mora na Colônia, terá de embarcar em direção ao Terminal Parelheiros, entrar noutro coletivo para o Terminal Grajaú e embarcar na linha para o Brás, descer no ponto de parada da Avenida Vinte Três de Maio, em frente ao Centro Cultural, e esperar o ônibus Santana para descer em frente ao metrô Armênia. Além da quantidade de veículos que o estudante deve utilizar, devemos tomar nota do trânsito, que muitas vezes aumenta o tempo do percurso.

Essas exemplificações de trajeto servem como demonstração de que possuir duas horas do Bilhete Único do Estudante não é suficiente e, muitas vezes, esse usuário é obrigado a pagar outra tarifa. No entanto, se o terminal fosse fechado (como era antes de 2005), iria contribuir de uma forma significativa para as populações residentes nos extremos da cidade e que tiveram as linhas fragmentadas no espaço.

O levantamento sobre o transporte em Parelheiros mostrou que interromper o trajeto no terminal do distrito tornou-se algo mais demorado se comparado às linhas de ônibus com destino direto para Santo Amaro e Praça da Árvore, por exemplo. Portanto, as pessoas entrevistadas preferiram o terminal fechado como um refúgio para evitar o pagamento de outra condução – lembrando que na ida ainda há o empecilho do pré-embarque, o que diminui a mobilidade no espaço e em algumas ocasiões contribui para o passageiro pagar outra tarifa.

Nas entrevistas, quando os usuários foram indagados sobre qual ponto final seria mais viável para o seu cotidiano, a maior parte dos entrevistados indicaram Santo Amaro (por causa do trem e do metrô) e o Terminal Grajaú (em virtude do acesso ao trem da CPTM). Essa escolha tem relação com o tempo gasto nos trajetos desses passageiros, os quais variam de 1h00 até 3h30 dependendo do trânsito. Tal questionários apontaram também uma forte dependência do sistema ônibus para acessar os equipamentos de lazer que a cidade oferece, posto que na periferia há carência nesse aspecto.

A título de exemplo, o usuário que chegou ao ponto de parada e viu o coletivo partindo, inevitavelmente terá de esperar 30 minutos e, quando estiver no Terminal Parelheiros aguardará de 10 a 15 minutos até o veículo partir. Em detrimento a esses tempos de espera, o percurso para Santo Amaro ou outra localidade torna-se muito demorado.

No questionário enviado para a empresa que gerencia o sistema de transporte coletivo de ônibus, com perguntas: “Como a SPTrans analisa o Terminal Parelheiros?”. E “apesar de um artigo dessa instituição apontá-lo como pequeno, essa empresa considera que ele trouxe melhorias para as pessoas, ou aumentou o tempo de locomoção por ser tornar mais uma parada depois que os terminais foram abertos?”. Parte da resposta trata das diversas vantagens dos terminais e a integração através deles, e também fatores do tipo: “proteção das adversidades climáticas, maior segurança, sanitários, outras opções de deslocamentos e serviços como caixas eletrônicos, lotéricas e postos de atendimento do Bilhete Único”. Ademais, pontuou que esse cartão possibilita a integração em qualquer ponto de parada. Entretanto, não deram enfoque ao quesito maior tempo gasto pelos usuários na integração, comparado ao tempo das linhas diretas no distrito de Parelheiros.

A SPTrans afirma na entrevista que “*cada veículo se transformou num terminal de integração*”, contudo, como os usuários de Parelheiros não conseguem desembarcar em seu bairro sem pagar outra tarifa, assim, o terminal fechado em algumas ocasiões evitava o pagamento de duas conduções, isso comparado a outros passageiros que moram em Cidade Dutra ou Aeroporto, quando todos esses cidadãos são elencados partindo da Praça da Sé, por exemplo. Por outro lado, o trânsito ou um condutor de ônibus lento, são fatores que contribuem para findar as duas horas do Bilhete Único, diante de um percurso muito parcelado após as mudanças no sistema de transporte coletivo de ônibus. Isso significa mais gastos para a população que, como veremos a seguir no próximo capítulo - possuem muitas vezes renda menor comparada às pessoas de localidades localizados nas proximidades do centro paulistano.



#### 4. SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E ACESSO PRECÁRIO À CIDADE

A segregação socioespacial é um processo que acompanhou a urbanização de São Paulo no século XX e se aprofundou após a intensificação da industrialização. A classe trabalhadora era atraída para as vagas oferecidas nas fábricas, e por causa dessa necessidade de mão de obra, surgem outras, sobretudo a moradia. Inicialmente, essas indústrias cediam casas nas vilas operárias. Posteriormente à reformulação da lógica capitalista, os empresários começaram a contratar ônibus fretados e a pagar vale transporte para os funcionários. Depois desse período, há um adensamento populacional nas direções mais longínquas do centro. Esse cenário pode ser compreendido nos escritos de Seabra (2015):

A segregação socioespacial, que está na essência da conformação da cidade capitalista, atinge na metrópole uma forma exacerbada. Tanto que, em São Paulo, enquanto as elites armavam incessantemente estratégias de auto segregação no espaço da cidade, dos subterrâneos da ordem estabelecida vinha a luta para ocupar os interstícios desse mesmo espaço. Foi quando começaram a surgir favelas como forma de resolução da necessidade de morar, da necessidade de ter um abrigo. A cidade crescera englobando áreas de povoamento antigo através de infindáveis loteamentos clandestinos e legais (SEABRA, 2015, p. 15).

Esse processo ainda continua atualmente. O trabalhador necessita atravessar a cidade de ônibus, trem e metrô. Com os dados da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, podemos compreender o crescimento populacional do distrito de Parelheiros:

O crescimento demográfico tem sido de forma anormal desde o início de 1980. O Censo registrou em 1991, 61.586 habitantes, saltando para 111.240 em 2011, um crescimento que ultrapassa 80%, enquanto índices da cidade tem crescimento negativo. Segundo informações extraoficiais do Censo 2010, Parelheiros apresenta uma população estimada de 136.000 habitantes de acordo com dados não divulgados oficialmente do Censo IBGE 2010 (SVMA, 2011, p. 3).

Pode-se dizer que o espaço é hierarquizado no tocante à desvalorização do solo urbano, se comparado com os terrenos negociados nas áreas centrais, em razão da especulação dos aluguéis terem valores menores; e há o fator da hierarquia por parte do Estado, pois suas forças coercitivas são mais atuantes na periferia (é interessante para manter o controle de uma massa trabalhadora expropriada de direitos). Geralmente, a renda por domicílios tende a diminuir quando se dirige aos extremos da cidade. A hierarquia também se dá nos mapas, em que muitos abrangem no máximo até Interlagos (Zona Sul), o que é algo intencional, já que a parte mais importante no espaço capitalista é o centro expandido, vetor sudoeste e bairros industriais. “Ao

nosso ver, a hierarquização permite o domínio do poder, do comando, que são instrumentais para garantir a totalidade de conjunto” (LENCIONI, 2017, p. 170).

Mesmo com os problemas sociais, Parelheiros apresenta um crescimento demográfico maior do que os demais distritos do município. Isso é decorrente do valor dos terrenos e dos aluguéis, que são inferiores ao metro quadrado do solo urbano e das residências com proximidade das áreas centrais da cidade. Sob a ótica da Secretaria do Verde e Meio Ambiente,

A ocorrência de tal fluxo migratório e a ocupação inadequada do solo nas áreas de mananciais torna explícita a necessidade de construções de unidades habitacionais, para acomodar as remoções de famílias quando das ampliações viárias urbanas, das desocupações de áreas de risco, aumento do custo habitacional, desemprego e baixa geração de renda etc. Tal situação vem gerando um passivo habitacional, empurrando a população para ocupação das áreas de mananciais que acabam tendo seus preços depreciados por conta das restrições de zoneamento e necessidade de preservação. Levando-nos a um impasse não se permite ocupar e não existem ofertas habitacionais para a população de baixa renda, que compra os lotes por preço irrisórios com contratos de gaveta, passam a ocupar desordenadamente o território gerando grande demanda para a prestação de serviços de toda ordem, gerando um custo ampliado por conta da dificuldade de acesso (SVMA, 2011, p. 3).

O distrito de Parelheiros, como um espaço inserido na periferia de São Paulo, é também a periferia do capital, em virtude da forma pela qual se relaciona com a capital paulistana. Os dados socioeconômicos denotam essa afirmação, como, por exemplo, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), a vulnerabilidade social, os índices de violência, dentre outros. Trata-se de um espaço que tem como funcionalidade a questão do trabalho. Destarte, a “fragmentação do urbano ou segregação socioespacial, são expressões da negação do urbano” (LENCIONI, 2017, p. 170).

As pessoas procuram esse espaço como lugar de moradia, ou seja, é onde conseguem pagar um aluguel conforme a sua renda mensal, ou adquirir um terreno menos valorizado para ser pago em parcelas, e que muitas vezes não possui água encanada, rede de esgoto, dentre outros serviços urbanos. Esse processo é analisado da seguinte forma por Carlos (2004):

A segregação se apoia na existência da propriedade privada do solo urbano, que diferencia o acesso do cidadão a moradia, e enquanto fragmentação dos elementos da prática socioespacial urbana – pois na metrópole se acham separados os lugares da vida, enquanto elementos autônomos. Nesta condição a segregação é a negação do urbano e da vida urbana (CARLOS, 2004, p. 120-121).

A segregação socioespacial tem estreita relação com o dinheiro e o tempo – isto é, onde se localiza a residência em relação ao centro de São Paulo (que, por sua vez, são terrenos mais caros) e o tempo significa o período que uma pessoa gasta para chegar na Praça da Sé ou a uma centralidade importante. Esses fatores estão inseridos como gradiente do valor do solo urbano, sendo medido no valor máximo no centro e reduzido quando direcionado aos limites da cidade (SINGER, 2017).

Quanto ao “padrão de deslocamentos pendulares [...] de São Paulo está ligado à heterogeneidade da distribuição da atividade econômica e também à segregação espacial das camadas mais pobres” (BRACERO, 2010, p. 17). Diante do exposto, essa situação relaciona-se com a condição do trabalhador que obrigatoriamente necessita se deslocar em torno de 30 a 50 km para chegar ao lugar de trabalho. Fator este que não se dissocia do tempo gasto. Então, a circunstância de trabalhar muito distante da moradia é algo inerente ao cotidiano dessa população. Sobre a questão de moradia em lugares com serviços urbanos precários, concordamos com (ALVES, 2011), ao afirmar que

Para a população de mais baixa ou nenhuma renda, morar nessas áreas não é uma “opção”, é contingência, necessidade de sobrevivência, diferentemente da população de mais alta renda que “opta” por morar em enclaves fortificados, associando segurança a melhor qualidade de vida (ALVES, 2011, p. 116).

Segundo Lencioni (2017, p. 170), “os espaços fragmentados se hierarquizam. Tanto quanto o trabalho e as atividades são hierarquizadas, tanto o espaço o é”. Isso é verificado quando se compara bairros com presença de pessoas de classe média alta e cidadãos que residem em localidades situadas na periferia. Sendo assim, a hierarquia também se dá pela posição social através do cargo ocupado no mercado de trabalho:

Dentro do tecido urbano do polo a fecundidade também se comporta de forma distinta e é muito baixa em distritos como Alto de Pinheiros, Consolação, Jardim Paulista, Moema, Perdizes, Vila Mariana, Itaim Bibi, Campo Belo, redutos tradicionais de classe média alta. É ainda inferior a 1,5 filhos por mulher em distritos como Mooca, Saúde, Vila Leopoldina e Bela Vista, distritos que mudaram na hierarquia social entre 2000 e 2010, do tipo médio para superior. De outro lado, distritos como Morumbi, Brás, Parelheiros, São Miguel, Brasilândia, Sé e Bom Retiro apresentaram taxas de fecundidade entre 2,50 e 2,98 em 2010. Entre estes, apenas Morumbi causa estranheza, já que está classificado entre os distritos de tipo superior na hierarquia sócio-ocupacional. Os outros são todos operários (BÓGUS; PASTERNAK, 2015, p. 93-94).

Esse processo de hierarquia se repete quando se trata do acesso de infraestrutura que depende do poder público. Por isso, é comum haver localidades com várias ruas sem recapeamento asfáltico, água encanada, rede de esgoto, dentre outros:

Nesses bairros privilegiados, a urbanização chega antes daqueles moradores e proprietários de imóveis. Esses investimentos na urbanização do solo, feitos tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada, fazem com que os lotes, casas, apartamentos, lojas ou escritórios sejam valorizados e tenham um preço alto no mercado imobiliário [...]. As prefeituras atendem as demandas dos moradores desses bairros sem a demora verificada nos loteamentos periféricos (BÓGUS; PASTERNAK, 2015, p. 93-94).

Sob a luz de Santos (2009, p. 66) “A pobreza não é apenas criada por causas econômicas, mas também por causas geográficas. O valor de cada um é ditado pelo lugar onde se encontra”. Diante disso, é possível dizer que, devido ao bairro em que um indivíduo reside, há uma possibilidade de que sua remuneração oscile, podendo ser maior ou menor, fator que contribui para sua imobilidade e segregação socioespacial.

Outra circunstância congruente à segregação socioespacial é a distância em relação ao centro da metrópole. Assim, a pessoa que mora na Barragem - localizada na porção leste de Parelheiros – precisa locomover no ônibus 49,9 km até a Praça da Sé. Para se ter a dimensão do espaço, o cidadão do Jardim Oriental (sito a oeste do distrito) precisa percorrer 7 km através de ruas e da Avenida Engenheiro Marsilac até a Praça Júlio César de Campos.

Vale ressaltar que o trem da linha Esmeralda da CPTM não atende à totalidade do espaço da zona sul de São Paulo como no passado, isto é, após desembarcar na estação Grajaú, é necessário ir ao terminal de ônibus situado ao lado da estação para embarcar em direção aos bairros.

A cidade de São Paulo é muito complexa, pois dependendo do lugar em que a pessoa esteja e para onde se dirige, pode gastar de duas a três horas no percurso – sem contar as inúmeras baldeações entre diversas linhas de ônibus, pode-se ainda precisar de metrô ou trem para chegar ao destino. Essa é a realidade de muitos trabalhadores de Parelheiros, e alguns costumam acordar às 3h30 e embarcar no primeiro coletivo para trabalhar no centro expandido de São Paulo ou em cidades da Região Metropolitana.

As pessoas reclamam da distância dos serviços públicos e privados – por exemplo, para sacar dinheiro no caixa eletrônico, por exemplo, esses cidadãos precisam pagar condução até alguma centralidade para realizar esse tipo de serviço. Nos últimos anos, alguns estabelecimentos comerciais implantaram caixa eletrônico em seus interiores, porém, os

constantes assaltos a esses locais resultou na retirada desses aparelhos pelos proprietários e o fim dessa atividade bancária.

A questão do emprego também é um problema, pois, devido à distância, o empregador não está disposto a empregar uma pessoa que resida tão distante do lugar de trabalho. Como se verifica na entrevista cedida por Valdir Ferreira, 37 anos, motorista de ônibus, morador do Jardim das Fontes –, que cita a dificuldade para conseguir uma colocação no mercado de trabalho:

[...] Eu chegava muito perto do horário de entrada no meu local de trabalho ou mesmo atrasado. Uso três ônibus e um trem. Por conta disso, as empresas não admitem quem mora longe, já fui aprovado em três ou quatro entrevistas de emprego, mas dispensado em seguida por morar distante (informação verbal<sup>16</sup>).

A distância é um fator de segregação socioespacial muito presente no cotidiano dos usuários de transporte coletivo, pois para a pessoa que trabalha e estuda é comum dispender uma grande energia para conseguir atingir esses objetivos. Uma rotina extenuante de acordar 4h00 ou 5h00 para trabalhar e chegar meia noite em casa, após trafegar por grande parte da cidade de São Paulo em pé nos ônibus superlotados. Além do mais, é comum encontrar indivíduos trabalhando em subemprego ou em alguma atividade comercial no próprio bairro em que reside, mas sem carteira assinada. Essa situação de residir longe está intrínseco a diminuição da qualidade de vida e longevidade, como pode ser percebida pela entrevista de Ellen Assunção, 42 anos, Cozinheira, moradora da Colônia, que se locomove todos os dias para a Avenida Paulista:

Para eu ir sentada eu tenho que estar no ponto às 3h40, mas se por acaso eu o perco e embarcar no de 4h20, por exemplo, tenho de ir em pé, porque senão com certeza chegarei atrasada. Gasto 4 horas, mas com trânsito gasto 5 horas. Utilizo dois ônibus e uma lotação (informação verbal<sup>17</sup>)

De fato, entende-se que na metrópole de São Paulo, a mobilidade, a circulação e os orçamentos de tempo e distância das famílias refletem primeiramente no orçamento familiar, razão pela qual origina profundas diferenças sociais e econômicas (VASCONCELLOS, 2001).

---

<sup>16</sup> Informação fornecida por FERREIRA, Valdir. [23 de novembro de 2019]. São Paulo. Entrevista concedida a Claudionor Gomes da Silva.

<sup>17</sup> Informação fornecida por ASSUNÇÃO, Ellen. [27 de outubro de 2019]. São Paulo. Entrevista concedida a Claudionor Gomes da Silva.

A participação dos usuários nas diretrizes do transporte é quase nula, pois se retomarmos a fala de Rodrigo Nogueira (morador do Jardim Oriental e que utiliza a linha 6L04/10), é notório que as alterações foram feitas sem consultar a população sobre o Terminal Parelheiros e o tempo de locomoção:

Mais demorado, antes tinha a opção de ir direto para Santo Amaro ou para o metrô Praça da Árvore, o terminal obriga a fazer uma baldeação, por isso prefiro não usá-lo. Tanto que na ida, eu não vou para o terminal, desço um ponto antes dele e vou esperar no ponto em frente à Escola Estadual Prisciliana Duarte de Almeida, porque lá tenho mais opções de linhas e também não perco tempo indo para o terminal e nem tenho de esperar lá dentro (informação verbal<sup>18</sup>).

E quando é feita a pergunta para esse passageiro sobre intervenção dos moradores por meio de abaixo-assinado para a melhoria do transporte, a resposta foi a seguinte: [...] *“Hoje nós temos esse transporte precário, pois o povo não tem o hábito de reivindicar por um transporte de qualidade, só se esse que temos parar de circular. Isso acontece porque a maior parte das pessoas é acomodada e normalmente se conformam com essa situação”*. Essa representatividade popular é salientada na análise de Wilhelm (2013):

A política pública referente à mobilidade urbana deveria ter como dever dar prioridade ao transporte público sobre o privado, investir na qualidade dos veículos e dos serviços públicos, [...] incentivar uma melhor e mais justa distribuição regional de atividades e de serviços a fim de diminuir a necessidade de deslocamentos, alterar o uso do automóvel, monitorar serviços através de conselhos de gestão com participação de usuários, tratar dos aspectos específicos do transporte integrando-os aos demais aspectos da vida urbana, e passar a operar a cidade através de redes de programas, com a participação dos usuários, aperfeiçoando a representação democrática (WILHEIM, p. 24, 2013).

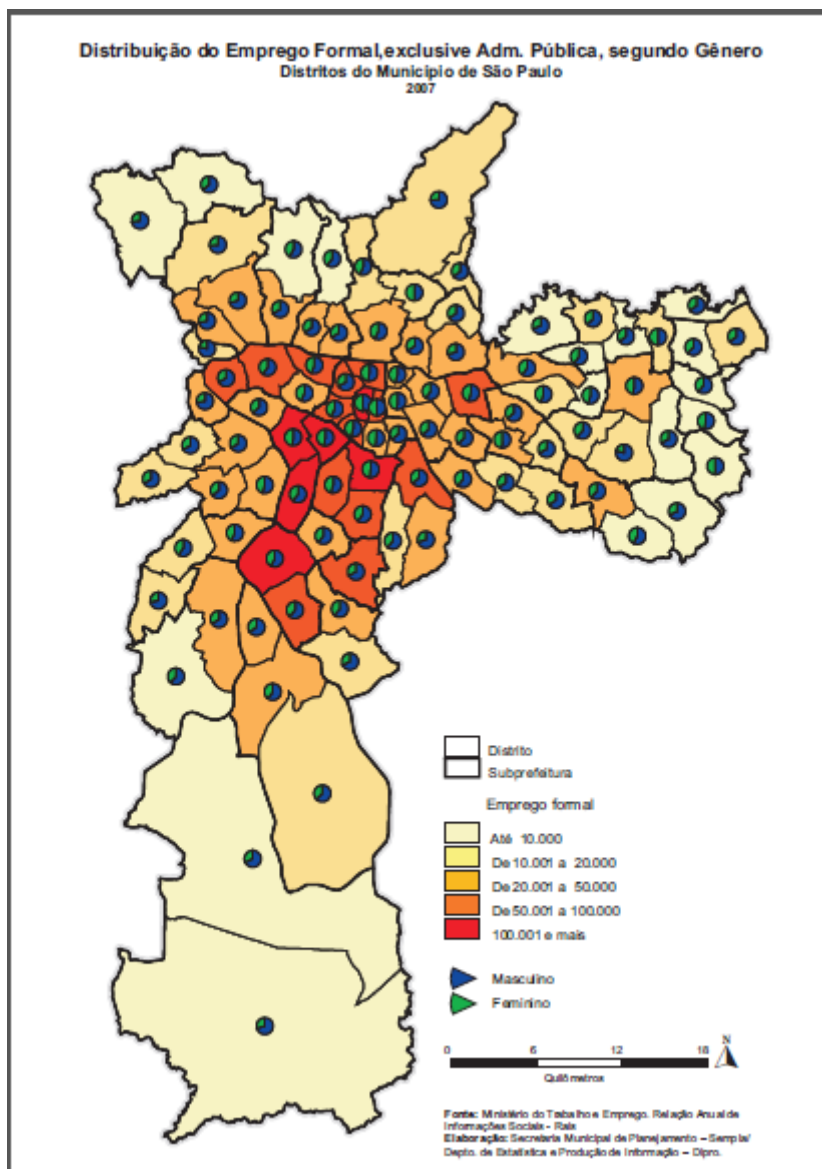
No entanto, quem reside em Parelheiros costuma trabalhar em outras centralidades, (como Pinheiros) ou bairros como, por exemplo, Moema, Brooklin Novo, Granja Julieta, dentre outros. Alguns trabalham na Avenida Paulista ou Avenida Nove de Julho que, por sua vez, são distantes de sua residência, mas se submetem para não engrossar o número de desempregados. As pessoas percorrem grandes distâncias para trabalhar até em cidades longínquas da região metropolitana, tal como Diadema e Guarulhos. Através do Mapa 7, observamos que a maior

---

<sup>18</sup> Informação fornecida por NOGUEIRA, Rodrigo. [23 de dezembro de 2019]. São Paulo. Entrevista concedida a Claudionor Gomes da Silva.

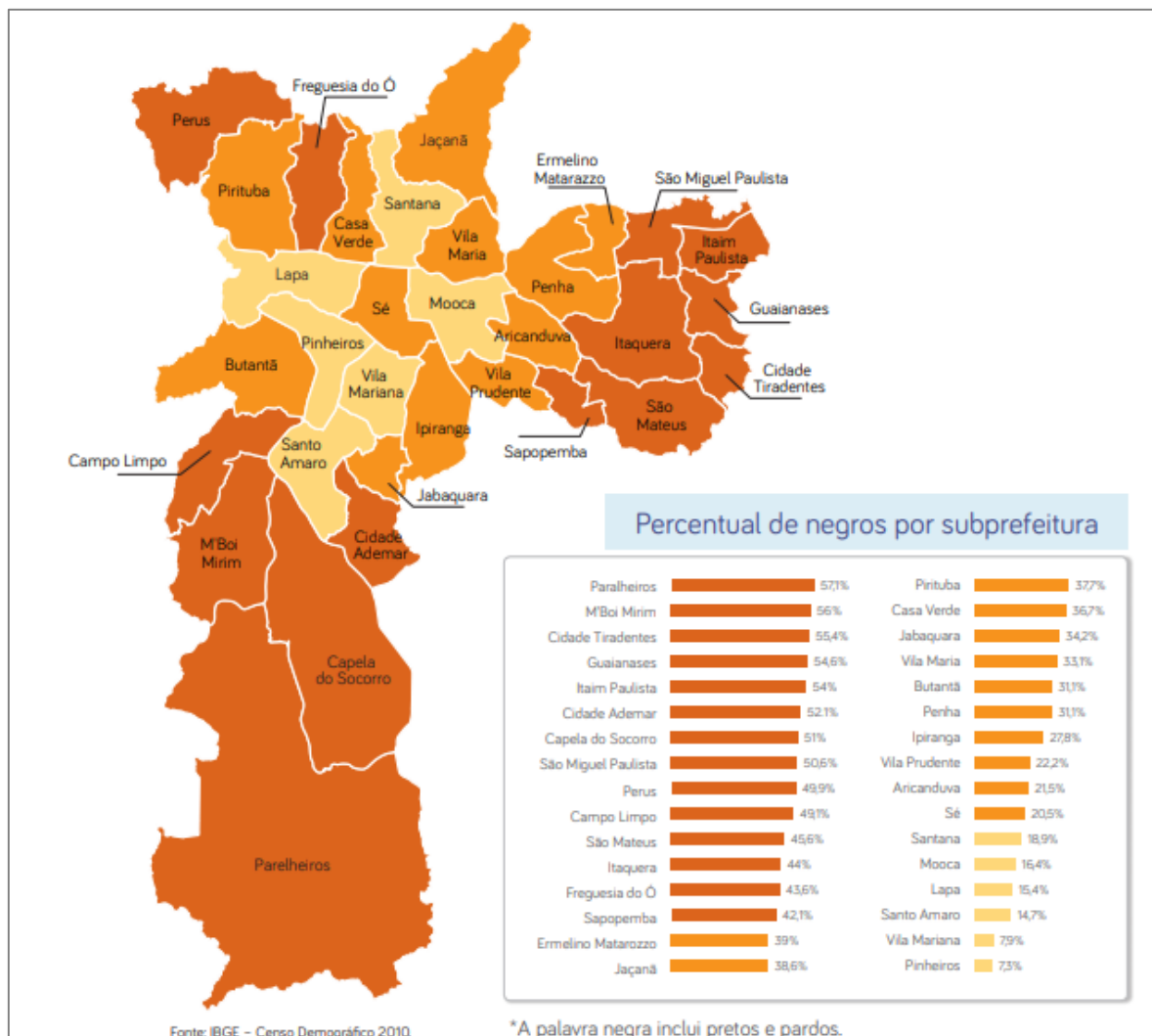
concentração dos empregos na cidade de São Paulo situa-se nas áreas centrais ou em distritos de grande importância, pode-se exemplificar pela centralidade de Santo Amaro, lugar no qual há uma presença muito expressiva dos setores secundário e terciário.

### Mapa 7: Distribuição do emprego formal



Para compreendermos o perfil demográfico da população, buscamos mapas em que órgãos governamentais demonstram como é o perfil étnico, no intuito de confrontar com os dados de renda e tentar entender a relação com a desigualdade social que também ocorre no espaço, bem como maior dificuldade na locomoção para as áreas centrais do município de São Paulo.

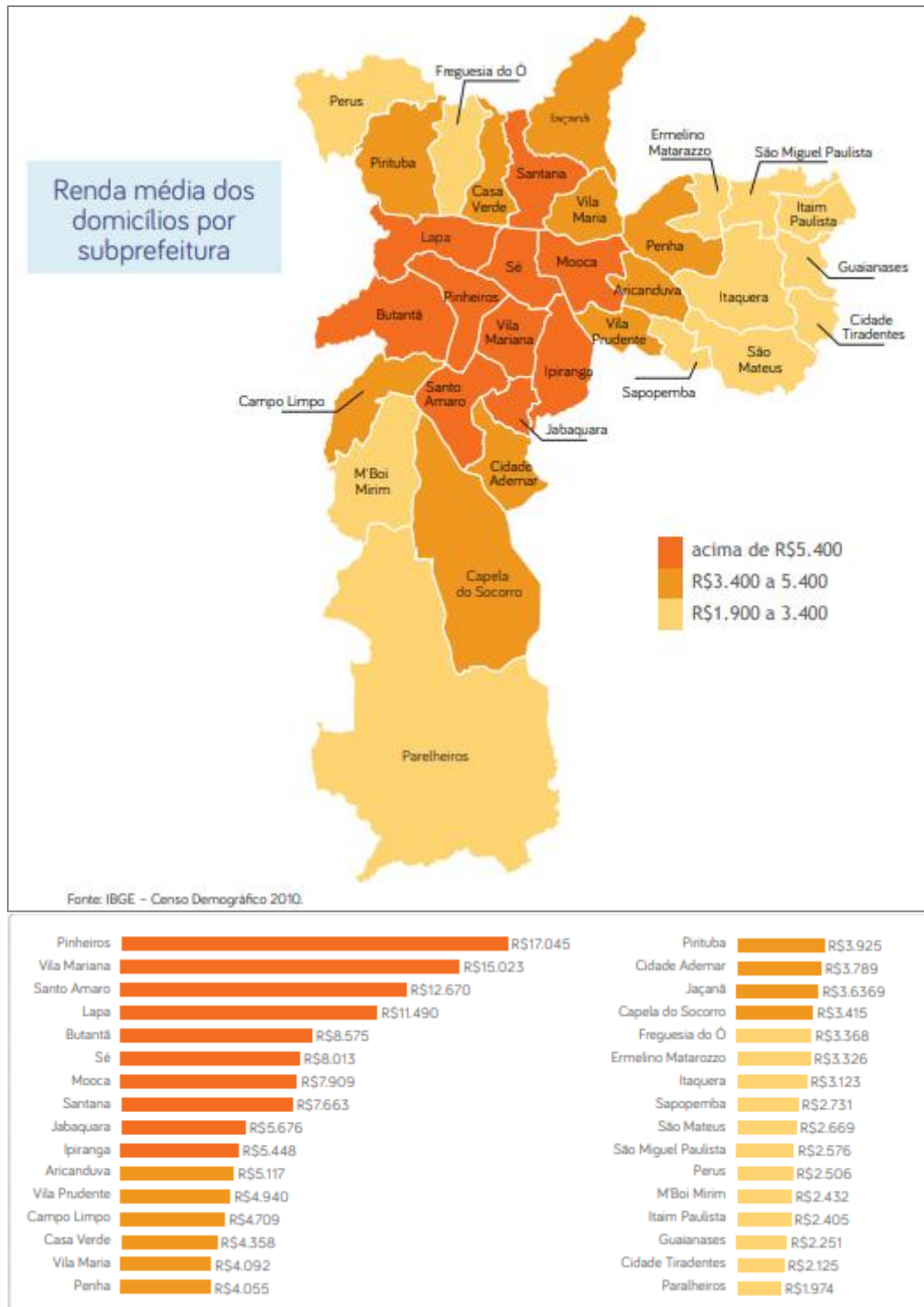
**Mapa 8: Concentração da população negra por subprefeitura**



A Secretaria Municipal de Promoção da Igualdade Racial de São Paulo (SMPIR) afirma que a população negra concentra-se nas periferias do município, e que coincide com lugares em que há poucas oportunidades de emprego. Em Parelheiros, a população negra chega a 57,1%, enquanto em zonas centrais como Pinheiros, o valor é de apenas 7,3%. Esses dados refletem a realidade da segregação socioespacial, isto é, a renda torna-se um fator determinante para essa população habitar os espaços periféricos por conta do aluguel com menor valor e terrenos menos valorizados comparados ao solo urbano do centro da cidade.



**Mapa 9: Renda média dos domicílios por subprefeitura**



A partir do Mapa 9, observamos que Parelheiros - tal como outros distritos localizados nos extremos do município de São Paulo - possuem as menores rendas por domicílio, ou seja, esses dados correspondem ao lugar que a população ocupa no espaço.

Segundo a Secretaria Municipal de Promoção da Igualdade Racial de São Paulo, a renda média domiciliar deflacionada para julho de 2014, no município de São Paulo, decresce com o aumento da população negra em cada subprefeitura. Em outras palavras, quanto maior a porcentagem de negros, menor é a renda média domiciliar da subprefeitura. Enquanto a subprefeitura de Pinheiros possuía uma renda domiciliar de R\$ 17.045,25 com (7,3% de população negra), a de Parelheiros (57,1% de população negra, a maior porcentagem) possuía uma renda média domiciliar de apenas R\$ 1.973,84.

Em função desses dados, é possível corroborar que o espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado –, é produto da condicionante social, carregado de símbolos e campos de lutas – e é uma porção do espaço em que a reprodução social ocorre de forma a servir aos interesses dos donos dos meios de produção. Isto é, trata-se um movimento da própria sociedade e faz parte da estrutura social. Portanto, um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço (CORRÊA, 2004).

Acreditamos que a periferia é essencial para a manutenção do sistema capitalista, dado que a maior parte da força de trabalho provém da população negra e nordestina, como apontam os dados nos mapas 7 e 8.

Os dados da Prefeitura de São Paulo indicam que a população de Parelheiros em 1991 era de 55.594, e em 2000 atingiu 102.836 habitantes. O que esses números mostram é um grande aumento de população (sendo quase o dobro no período de nove anos), e em 2010 esse crescimento perde força, mas alcança a marca de 131.183 habitantes. Esse crescimento populacional ocorre em um distrito com serviços urbanos deficitários, podendo ser exemplificado pelo baixo número de bibliotecas municipais e na construção recente do Hospital Municipal de Parelheiros. Quando as pessoas ainda não podiam contar com esse serviço de saúde em situações de acidentes ou de emergências médicas, era comum nesse tipo de situação a rapidez no atendimento, porém o transporte era o primeiro problema a ser enfrentado. Diante dessa situação, os familiares sempre recorriam a vizinhos que possuíam automóvel para transportar a vítima até o pronto socorro. Nos últimos anos, no entanto, é cada vez mais comum o morador telefonar para o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) ou usar aplicativos de celular especializados em prestar serviço de transporte privado e, dessa maneira, contornar o problema da insuficiência do transporte público na região.

De acordo com a Fundação Seade, a população da periferia aumentou 1,5 milhão em 14 anos. A metrópole continua com seu crescimento demográfico, mesmo após a reestruturação

produtiva, a qual diminuiu o número de fábricas na metrópole de São Paulo. Todo esse crescimento está relacionado com a periferia, sendo que os bairros periféricos atingiram 36%, enquanto que a capital atingiu 12%. E segundo dados desse órgão, a cidade de São Paulo alcançou a marca de 11.253.503 habitantes em 2010. Proporcionalmente, os localidades que atingiram maior crescimento foram: Cidade Tiradentes (151%), Parelheiros (129%), Grajaú (107%) e Iguatemi (104%). Esses números coincidem com o maior índice de fecundidade na periferia, o que consiste em taxas elevadas, sendo três filhos por mulher. Tendo em vista esses números. Concordamos com Caldeira (2000),

A segregação – tanto social quanto espacial – é uma característica importante das cidades. As regras que organizam o espaço urbano são basicamente padrões de diferenciação social e de separação. Essas regras variam cultural e historicamente, revelam os princípios que estruturam a vida pública e indicam como os grupos sociais se inter-relacionam no espaço da cidade (CALDEIRA, 2000, p. 211).

Tal conjuntura social remete em como as pessoas estão separadas por “enclaves fortificados” daquelas residentes na periferia, pela presença de muros e distância inserida no espaço da metrópole. Por conseguinte, esses cidadãos no máximo convivem pela relação de trabalho, porém, segregadas em espaços específicos em uma mesma metrópole, como a de São Paulo, sendo muros visíveis e invisíveis, pela coerção ou capacidade de consumo.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção da metrópole de São Paulo se deu em direção aos extremos de seus limites, de forma articulada com a reprodução do capital, o que formou um tecido urbano marcado pela diferenciação espacial, ou seja, uma cidade fragmentada, com muitas contradições e dividida em classes sociais. Nessa linha, esses estratos sociais com maior poder aquisitivo concentram-se nas áreas centrais. Enquanto que o lugar das classes de menor renda (muitas vezes expulsas pelos processos já supracitados ao longo dessa pesquisa) continua sendo os espaços segregados do município, ou melhor, a área periférica, carente de muitos serviços urbanos básicos e, na maioria das vezes, com muita dificuldade de acesso por causa da precariedade do sistema de transporte urbano.

Na busca de analisar o transporte público da zona sul de São Paulo, conseguimos abordar uma temática em que o transporte por trilhos um dia esteve presente na periferia. Tanto que alguns moradores se recordam desse período e vislumbram a volta desse tipo de transporte para conseguirem chegar a pontos da metrópole com maior rapidez. Essa reordenação do espaço mediante as políticas neoliberais privatizantes fez com que a população das áreas mais afastadas do centro de São Paulo perdesse o transporte público também para o lazer no litoral, por exemplo.

Não houve política pública para manter o trem até a estação Varginha, e atualmente é um plano para o futuro. O que impera desde a década de 1960 é o transporte coletivo de ônibus. Ao longo do tempo, notamos avanços e regressões no que diz respeito à mobilidade dos cidadãos. Tais políticas melhoraram a circulação dos usuários, porém, com a substituição de uma administração municipal por outra, nota-se a perda de direitos, por conseguinte, acarretou mais dispêndio com transporte para a população assalariada, que precisou se adequar na relação espaço-tempo imposto pelo uso do Bilhete Único.

A população da periferia gasta muito tempo para acessar a área central da cidade de São Paulo. Soma-se ainda ter de conviver com longos períodos de baldeação dentro dos terminais e também nos pontos de parada. Essas interrupções no trajeto fragmentam o tempo dos passageiros, e esse problema se reflete na impossibilidade de apropriação dos espaços da cidade e na diminuição do tempo de reprodução da vida, o qual é perdido no deslocamento entre o domicílio e o trabalho.

Através das entrevistas dos usuários e da comparação entre as modificações que o sistema de transporte coletivo por ônibus sofreu nos últimos anos, é possível constatar que, para

a maior parte dos moradores do distrito de Parelheiros, o terminal perdeu a função social. Além de fatores como a distância das principais centralidades de São Paulo e o tempo de espera nesse lugar, pode-se dizer que, após a adoção do Bilhete Único, o terminal se tornou mais um ponto de parada, visto que não é mais fechado e não possibilita a integração gratuita entre as linhas de ônibus. Dessa forma, como o terminal não tem mais a importância de outros tempos, as pessoas acreditam que as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore sejam mais vantajosas. O cálculo que o usuário faz (a partir de sua vida cotidiana) é que com esse cartão magnético em mãos e uma linha que possibilite acesso a lugares mais próximos das áreas centrais de São Paulo, aumenta-se consideravelmente seu raio de locomoção. Portanto, a fragmentação do espaço significa percursos mais demorados; e, sob a ótica desse público, mais tempo perdido no terminal pode significar em ônus na sua renda. Esse passageiro, por sua vez, entende que o espaço-tempo possui relação com a mobilidade urbana e gastos com transportes, o que mais importa é a quantidade de integrações disponíveis no seu trajeto, portanto, o tempo é secundário, pois a integração entre diferentes coletivos significa rapidez na viagem.

Por fim, em função das respostas dos usuários de ônibus, é possível afirmar que não ajudará a população no aspecto mobilidade um futuro projeto da SPTrans de construir um novo terminal para o distrito de Parelheiros – dado que, após a sua abertura, é a última infraestrutura que as pessoas pretendem ir no seu dia a dia, pois somente será transferido de lugar, permanecendo os mesmos problemas. Portanto, conclui-se que fará os cidadãos continuarem a perder tempo na baldeação. Além do mais, a construção de uma estação de transferência (Passa Rápido) com guichês para recarga de Bilhete Único e outros serviços disponibilizados pela SPTrans seria muito mais vantajoso, porque possibilitaria em um só lugar a presença de várias linhas de ônibus para Santo Amaro, Vila Mariana e Terminal Grajaú, aumentando consequentemente a fluidez da viagem, juntamente com a redução do tempo de percurso. Paralelamente, se fosse construído um terminal interligado com a linha 9-Esmeralda da CPTM (que em breve atenderá a população através da estação Varginha), pode ser que contribua para uma melhor locomoção dos passageiros de Parelheiros, bem como um projeto para desviar a linha férrea que um dia passou na Colônia para o Terminal Parelheiros.

Outra alternativa que pode ser avaliada é a ampliação do Terminal Grajaú para o sentido Varginha, ou seja, nessa parte há a continuação da linha férrea, mas possui espaço para tal construção. Além disso, tramita um projeto que visa transferir o Terminal Varginha para onde será a futura estação Varginha da CPTM, dessa forma, faz com que os usuários de Parelheiros percam tempo em direção a essa nova estação. Nessa perspectiva, pelo menos para a população

de Parelheiros, o Terminal Grajaú continua sendo mais viável, mesmo no sentido bairro, onde os pessoas gastam mais tempo com o percurso atual pela Vila São José até o veículo acessar a Avenida Senador Teotônio Vilela.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALESP. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **DECRETO N. 6.983, DE 22 DE FEVEREIRO DE 1935.** Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1935/decreto-6983-22.02.1935.html>. Acesso em: 11 abr. 2020.

BALAGO, Rafael. **Bilhete Único chega aos 10 anos com novidades, mas sem atender Grande SP.** Folha de São Paulo, São Paulo, 10/08/2014. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2014/08/1497651-bilhete-unico-chega-ao-10-anos-com-novidades-mas-sem-atender-grande-sp.shtml>. Acesso em: 15 dez. 2019.

BALAGO, Rafael. **Veja os fatos que marcaram a criação do Bilhete Único desde os anos 1990.** Folha de São Paulo, São Paulo, 10/08/2014. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2014/08/1497671-veja-fatos-que-marcaram-a-criacao-do-bilhete-unico-desde-os-anos-1990.shtml>. Acesso em: 15 dez. 2019.

BAZANI, Adamo. **Independência do Brasil: o sete de setembro e os transportes.** Diário do Transporte, São Paulo, 07/09/11. Disponível em: <https://cutt.ly/6fRYVQu>. Acesso em: 10 nov. 2019.

BAZANI, Adamo. **História: a numeração das linhas de ônibus de São Paulo.** Diário do Transporte, São Paulo, 03/07/16. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2016/07/03/historia-a-numeracao-das-linhas-de-onibus-em-sao-paulo/>. Acesso em: 03 set. 2020.

BÓGUS, Lucia Maria Machado; PASTERNAK, Suzana. **São Paulo: transformações na ordem urbana.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. Disponível em: [https://observatoriodasmetropoles.net.br/arquivos/biblioteca/abook\\_file/serie\\_ordemurbana\\_saopaulo.pdf](https://observatoriodasmetropoles.net.br/arquivos/biblioteca/abook_file/serie_ordemurbana_saopaulo.pdf). Acesso em: 20 abr. 2020.

BOTELHO, Adriano. **O financiamento e a financeirização do setor imobiliário: uma análise da produção do espaço e da segregação socioespacial através do estudo do mercado da moradia na cidade de São Paulo.** Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, 2005.

BRACERO, Braulio Amais. **Transformações Produtivas, Distribuição dos Empregos e os Deslocamentos Pendulares na Região Metropolitana de São Paulo.** Trabalho de Conclusão de Curso. Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, 2010.

CALDEIRA, Tereza P. R. **Cidade de muros: crime segregação e cidadania em São Paulo.** São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade.** São Paulo: Contexto, 2004.

CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação (org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

COSTA, Fábio Custódio. **De “Trilhópolis” a “Rodópolis”**: os transportes coletivos e a expansão urbana da cidade de São Paulo – Um estudo de caso da Zona Sul Paulistana (1872 – 2008). Trabalho de Graduação Individual. Universidade de São Paulo, 2009.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 10 abr. 2020.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. Série princípios. São Paulo: Ática, 2004.

HIGA, Caio Vinicius. **Políticas de Transporte coletivo em São Paulo entre 2001 e 2010**: Meio ambiente construído, sistemas técnicos e organização dos serviços de transportes. Dissertação de mestrado. FFLCH – Departamento de Geografia. USP, 2012.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro. Consequência Editora, 2017.

LOBO, Renato. **Nos anos 70, trens que passavam na Zona Sul de SP chegavam a Santos e Itanhaém**. Via Trolebus, São Paulo, 01 abr. 2020. Disponível em: <https://viatrolebus.com.br/2020/04/nos-anos-70-trens-que-passavam-na-zona-sul-de-sp-chegavam-a-santos-e-itanhaem/>. Acesso em: 11 de abr. 2020.

MELLO, Karla Reis Cardoso de. **Transporte Urbano de passageiros**: As contradições do poder público. São Paulo: Ed. Café editora expressa, 2000.

PATARRA, Ivo. **O governo Luiza Erundina**: cronologia de quatro anos de administração do PT na cidade de São Paulo, de 1989 a 1992. São Paulo: Gestão Editorial, 1996.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: Legislação Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo: Studio Nobel: Editora FAPESP, 1997.

RIBEIRO, Fabiana Valdoski. **A produção do lugar na periferia da Metrópole Paulistana**. São Paulo: FFLCH, 2010.

RIBEIRO, SILVIA. **População da periferia aumenta 1,5 milhão em 14 anos**. G1. São Paulo, 21/09/2006. Disponível em: <https://cutt.ly/vfRYpvH>. Acesso em: 16 dez. 2019.

ROCHA, Alexandre Souza de. **Centralidade e Periferia na Grande São Paulo**: abordagem crítica sobre o morar na periferia da metrópole. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, SP, 2000.

SÃO PAULO (PREFEITURA). **Expresso Tiradentes: Transformar e Urbanizar o Ambiente**. São Paulo, 2006.



SÃO PAULO (PREFEITURA). **Plano Municipal de Transportes Coletivos**. São Paulo, 1985.

SÃO PAULO (PREFEITURA). **São Paulo Interligado: o plano de transporte público urbano implantado na gestão 2001-2004**. São Paulo, 2004.

SÃO PAULO (PREFEITURA). Secretaria Municipal de Promoção da Igualdade Racial. **Igualdade Racial em São Paulo: avanços e desafios**. São Paulo: Secretaria Municipal de Promoção da Igualdade Racial de São Paulo (SMPIR), 2015. 16 p. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/igualdade\\_racial/arquivos/Relatorio\\_Final\\_Virtual.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/igualdade_racial/arquivos/Relatorio_Final_Virtual.pdf). Acesso em: 08 ago. 2019.

SÃO PAULO (PREFEITURA). Secretaria do Verde e Meio Ambiente. **Plano de Manejo: APA Capivari-Monos**. São Paulo: Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, 2011. 346 p. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio\\_ambiente/publicacoes\\_svma/index.php?p=26341](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/publicacoes_svma/index.php?p=26341). Acesso em: 24 out. 2019.

SÃO PAULO TRANSPORTE (SPTrans). **Terminais urbanos de ônibus: novos conceitos de projeto**. 18º Congresso Brasileiro de Transporte e trânsito (ANTP). Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/terminais\\_urbanos\\_1318611509.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/terminais_urbanos_1318611509.pdf). Acesso em: 03 mar. 2019.

SANTOS, Milton. **Metrópole Corporativa Fragmentada: O caso de São Paulo**. São Paulo: Edusp, 2009.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Os Meandros dos Rios nos Meandros do Poder: Tietê e Pinheiros – Valorização dos Rios e das Várzeas na Cidade de São Paulo**. São Paulo. Alameda, 2015.

SINGER, Paul; JUSTO, Marcelo Gomes (Org.) **Urbanização e desenvolvimento**. Belo Horizonte: Autêntica, 2017.

SPÖRL, Andréa. SEABRA, Odete Carvalho de Lima. **A lei de proteção aos mananciais versus a prática social de ocupação na bacia do Guarapiranga**. Revista do Departamento de Geografia, 11. São Paulo. 1997.

VASCONCELLOS, Eduardo. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

ULIAN, Flávia. **Sistemas de Transportes Terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na Região Metropolitana de São Paulo**. São Paulo. Tese de Doutorado. FFLCH – Departamento de Geografia. USP, 2008.

WILHEIM, Jorge. Mobilidade urbana: um desafio paulistano. **Estudos Avançados**, USP, v. 27, n. 79, p. 7-26, 1 jan. 2013. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68699/71279>. Acesso em: 13 jul. 2019.

## SITES CONSULTADOS

[https://www.facebook.com/permalink.php?story\\_fbid=1811085039207455&id=1562414777407817](https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=1811085039207455&id=1562414777407817). Acesso em: 13 mai. 2019.

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/dados\\_estatisticos/info\\_cidade/demografia/index.php?p=260265](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/dados_estatisticos/info_cidade/demografia/index.php?p=260265). Acesso em: 13 abr. 2020.

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/urbanismo/infocidade/mapas/18\\_distribuicao\\_do\\_emprego\\_formalexclusive\\_2007\\_10473.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/urbanismo/infocidade/mapas/18_distribuicao_do_emprego_formalexclusive_2007_10473.pdf). Acesso em: 3 set. 2019.

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/historico\\_parelheiros.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/historico_parelheiros.pdf). Acesso em: 09 mai. 2019.

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/igualdade\\_racial/arquivos/Relatorio\\_Final\\_Virtual.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/igualdade_racial/arquivos/Relatorio_Final_Virtual.pdf). Acesso em: 13 jul. 2019.

<http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretaria/transportes/>. Acesso em 02/12/2019.

<http://www.sptrans.com.br/terminais/paraleiros/>. Acesso em: 10 ago. 2019.

<http://www.sptrans.com.br/informativos>. Acesso em: 02 jul. 2019.

<http://www.sptrans.com.br/>. Acesso em: 03 jul. 2020.

<https://viatrolebus.com.br/2015/01/sp-461-a-cmtc-no-transporte-urbano-de-sao-paulo/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

<https://pt.slideshare.net/EstevoBrizante/cronologia-do-transporte-na-cidade-de-sp/>. Acesso em: 08 set. 2020.

## 7. APÊNDICES

### I. Entrevista - Barragem

1 – Qual o seu nome, idade e profissão?

Valéria Oliveira, 33 anos, Auxiliar de Saúde Bucal.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

Para trabalhar. Perto do Terminal Capelinha.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

Uso de segunda a sexta.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

Gasto 3 horas. Porém, se tiver trânsito gasto 3h30.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Utilizo três ônibus. Eu saio da Barragem e vou até o Terminal Parelheiros, depois vou para o Terminal Santo Amaro e de lá vou para o Terminal Capelinha.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

Em pé. Para eu ir sentada teria de esperar mais 30 minutos no Terminal Parelheiros. Só consigo ir sentada do Terminal Santo Amaro até o Terminal Capelinha. Na volta para Santo Amaro vou em pé. Caso eu queira vir sentada para Parelheiros, tenho de esperar na fila mais 30 minutos no Terminal Santo Amaro.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Não uso. A empresa só paga o transporte em ônibus.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Não. Aqui precisamos de dois ônibus para ir ao Shopping SP Market, no Shopping Interlagos ou no Shopping Mais. E para chegar até eles é em torno de 1h30.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Não soube de nada do tipo.

10 – O Terminal Parelheiros deixou seu trajeto mais rápido ou mais demorado?

O terminal tornou o percurso mais demorado, porque temos descer no terminal e esperar de 15 a 20 minutos se quisermos ir sentado. Por conta disso, já fui sentada na escada do ônibus várias vezes, e também no espaço em cima da roda (para inibir esse uso esse espaço colocaram um ferro). Eu preferia a linha direta para Santo Amaro, pois não perdia tempo esperando no terminal. A catraca que colocaram dentro do Terminal Parelheiros antes da área de embarque atrapalha a viagem, porque eu passo o meu Bilhete Único fora do ônibus e isso diminui o tempo que posso usá-lo, antes eu o passava onde eu queria.

11 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais veículos dessas linhas passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Terminal Varginha, Terminal Grajaú e Terminal Parelheiros.

12 – Você prefere ir para o Terminal Parelheiros para embarcar em outras linhas de ônibus ou preferia como era antes do terminal com as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore? Prefiro o tempo que tinha a linha para direta para Santo Amaro. Quando vou para o terminal atraso o meu percurso em 15 a 20 minutos para embarcar nas outras linhas. A linha da Vila Mariana demora mais para sair do que o Terminal Santo Amaro. No tempo que tinha a linha da Barragem para Santo Amaro a gente ia dormindo até lá.

13 – Se fosse para escolher um destino final para a linha que parte do seu bairro, você optaria pelo Terminal Parelheiros ou o Terminal Grajaú? Outro destino? Por quê?

Terminal Grajaú porque tem o trem da CPTM ou o Terminal Santo Amaro por causa do trem e do metrô. E a gente consegue aproveitar melhor o tempo do Bilhete Único, pois assim teria menos baldeação.

14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

No final de semana demora mais. Na semana o intervalo é de 30 minutos, mas no final de semana gira em torno de 40 minutos.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não. O último ônibus parte do Terminal Parelheiros parte às 1h45.

16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam o ônibus contigo todos os dias?

Não converso.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos?

O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Melhorou. Havia muito atraso em 2013 e, na época da Viação São Camilo os ônibus eram velhos. Atualmente a frota de ônibus é nova, com ar condicionado e também muito se deve a vinda dos veículos articulados para a linha do Terminal Parelheiros ao Terminal Santo Amaro, mas se a linha da Barragem fosse para Santo Amaro sem passar pelo terminal seria bem melhor para nós. A parte ruim é ter de parar no Terminal Parelheiros e enfrentar intervalos longos nos terminais para embarcar em outro ônibus. Outro problema é a integração entre ônibus e trem, antes a gente podia “pegar” quatro ônibus, mas agora o bilhete do trabalhador só possibilita o uso de dois ônibus. Para melhorar teria de aumentar o número de ônibus na linha da Barragem e diminuir o tempo dos intervalos de partida dos ônibus, diminuir o valor da condução. A minha mãe disse que seria bom se voltasse o trem, como o que passava aqui, o trem da Sorocabana.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Sim. Cheguei atrasada no serviço, porque não passou no horário. Além disso, demora demais no percurso para Santo Amaro com velocidade abaixo de 50 km/h. Sem contar que gastam de 30 a 40 minutos até o Terminal Parelheiros.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Não temos opção para sairmos do bairro caso o ônibus não esteja rodando. Então, eu espero o próximo ou eu pago para algum motorista de Uber, mas eles não gostam de atender essa área, porque alegam que é longe e perigoso.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

Esperamos que o trem de passageiro volte a atender nosso bairro como no tempo que minha mãe era jovem.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

Não. Porque já paguei voltando do Terminal Capelinha no dia que eu quis voltar sentada no ônibus.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Prefiro o terminal fechado.

Entrevista concedida em 02 de outubro de 2019, São Paulo.

## II. Entrevista - Colônia

1 – Qual o seu nome, idade e profissão?

Ellen Assunção, 42 anos, Cozinheira.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

Vou até o meu trabalho na Avenida Paulista.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

Uso de segunda a sexta.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

Gasto 4 horas, mas com trânsito gasto 5 horas.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Utilizo dois ônibus e uma lotação.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

Para eu ir sentada eu tenho que estar no ponto às 3h40, mas se por acaso o perco, preciso embarcar no de 4h20, nesse caso só me restar ir em pé, porque senão com certeza chegarei atrasada.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Uso metrô e trem.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Não. Fica longe da minha casa. O mais próximo é o Shopping Interlagos e dependemos de ônibus para acessá-lo.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Fizemos duas vezes e não adiantou nada. A desculpa é que não há população suficiente. O motivo do abaixo-assinado era para ter de volta a linha que ia direto para Santo Amaro. Hoje

em dia temos o vira<sup>19</sup> que funciona das 3h40 às 6h00, mas para a população a linha direta funcionava até às 9h00, mas a SPTrans retirou em junho.

10 – O Terminal Parelheiros deixou seu trajeto mais rápido ou mais demorado?

Ficou mais demorado. Perde-se tempo, pois quando é um dia normal a gente fica na fila em torno de 10 a 15 minutos, mas se tiver algum problema, o tempo de espera é de 30 a 40 minutos.

11 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais veículos dessas linhas passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Terminal Grajaú, depois Terminal Varginha. Mesmo com a implantação dos terminais, os ônibus partem lotados e não há conforto.

12 – Você prefere ir para o Terminal Varginha para embarcar em outras linhas de ônibus ou preferia como era antes do terminal com as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore? Prefiro quando a gente tinha a linha Colônia - Santo Amaro, pois não tinha perda de tempo em terminal, antes na nossa região tínhamos as linhas para Santo Amaro, Metrô Praça da Árvore e Metrô Conceição, que funcionaram até o ano 2000.

13 – Se fosse para escolher um destino final para a linha que parte do seu bairro, você optaria pelo Terminal Parelheiros ou o Terminal Grajaú? Outro destino? Por quê?

Escolheria Santo Amaro, porque lá tem tudo e mais opções de transporte.

14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

Horrível. Menos ônibus circulam nas linhas e por conta disso, a espera no ponto é maior, assim essa espera pode ser de 30 a 40 minutos.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não tem no nosso bairro.

---

<sup>19</sup> Linha de ônibus temporária que funciona no período da manhã.



16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam o ônibus contigo todos os dias?

Sim. A gente sempre reclama dessa precariedade do transporte, já ligamos na SPTrans e não adiantou.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos?

O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Não houve melhora. O Terminal Parelheiros é pequeno, uma perda de tempo. Vejo que só melhoraria com o retorno do trem de passageiro e investir no transporte coletivo de modo que seja mais rápido para fazer o percurso.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Já cheguei atrasada no meu trabalho, pois era para eu entrar às 6h00 e só consegui bater o ponto às 9h00. Por causa desse atraso, ouvi reclamação do meu patrão.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Espero voltar.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

Espero que retorne a linha direta no bairro e que os ônibus sejam menos lotados.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

Paguei outra condução várias vezes.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Prefiro o terminal fechado, porque eu não teria pagado por outra condução. Ninguém lembra que moramos bem distante do centro.

Entrevista concedida em 27 de outubro de 2019, São Paulo.

### III. Entrevista – Vargem Grande

1 – Qual o seu nome, idade, profissão e bairro em que reside?

Nadir Mota, 61 anos, Diretora Financeira.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

Costumo sair de uma ou duas vezes na semana já que sou aposentada.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

Terça ou quinta. E no domingo.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

De uma hora a duas horas.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Quando vou resolver questões da Associação Comunitária Habitacional de Vargem Grande já gastei 3h00 até a Praça da Sé ou quando nós fomos numa audiência pública na Praça João Mendes.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

Pelo que vejo a maioria das pessoas partem aqui do bairro em pé, sendo que no horário de pico o ônibus já sai lotado.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Metrô e trem.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Usando a linha do bairro 6091/10 que passa em frente ao Shopping SP Market, a gente gasta 1h15 ou 1h30, se for de trem gastamos 1h10.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Sim. Fizemos três abaixo-assinados, ambos em 2017, o primeiro era para resolver a demora dos ônibus no primeiro horário que é vital para os trabalhadores. O segundo foi em detrimento da falta de ônibus, pois queriam extinguir a linha 6093/10: Vargem Grande - Terminal Varginha em 2018. Atualmente temos ônibus com intervalo de 15 minutos.

10 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais ônibus passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Terminal Grajaú, Terminal Varginha e Terminal Parelheiros. O bairro da Vargem Grande possui mais ônibus do que o Terminal Parelheiros, pois temos duas linhas de ônibus.

11 – Na época da implantação do Terminal Parelheiros houve proposta para que a linha do bairro Vargem Grande fosse para esse terminal? Se existiu essa proposta, porque os moradores do bairro recusaram essa proposta?

O Terminal Parelheiros não comporta a população do nosso bairro. Além disso, perde-se tempo nesse terminal na transferência de um ônibus para outro.

12 – Como o bairro da Vargem Grande conseguiu que sua linha de ônibus continuasse até o Terminal Santo Amaro?

Porque aqui é um bairro dormitório, temos duas escolas da prefeitura e duas do Estado, três creches, para atender quase 50 mil pessoas. De manhã há três a quatro filas para as pessoas embarcarem nos ônibus, que dura até às 6h00. Então, fizemos pedido na garagem, ofícios, procuramos deputados e o prefeito. Além disso, fizemos uma grande manifestação na frente da Subprefeitura de Parelheiros em 2006. Em 2018, tentaram colocar nossa linha no Terminal Parelheiros, mas tivemos várias pessoas dormindo de um dia para o outro para protestar e conseguimos que continuasse para o Terminal Santo Amaro. Muitas pessoas do Vargem Grande trabalham em Santana, Osasco, São Bernardo do Campo, Pinheiros, Lapa, Paulista, Santo Amaro, dentre outros. Esse último é importante por conta da sua estação de metrô, pois os moradores conseguem ir para o centro e para a Avenida Paulista mais rápido.

13 – Como o bairro da Vargem Grande conseguiu a linha de ônibus para o Terminal Grajaú? Fizemos pedidos na prefeitura, na garagem dos ônibus e para os políticos.

14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

Precisa diminuir o intervalo, pois eles retiram parte dos ônibus das linhas.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não há no bairro.

16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam os ônibus contigo todos os dias?

Não.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos?

O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Melhorou porque aumentaram o número de ônibus, e temos a linha que vai para o Terminal Grajaú há seis anos. Por outro lado, é necessário aumentar a quantidade de veículos nos horários de pico, os ônibus articulados precisam sempre de manutenção após raspar o assoalho nas lombadas, em outra ocasião rasgou a sanfona do ônibus.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Não.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Não temos esse problema.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

Por enquanto está bom.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

Depois que reduziram as integrações não é suficiente para quem mora aqui. Em 2019, o pessoal começou a ficar na frente do ônibus, porque usam três ônibus ou mais, e tudo isso para não vencer o tempo do Bilhete Único.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Terminal fechado, porque como a gente mora longe do centro, nem sempre o tempo do Bilhete Único é suficiente para chegarmos ao bairro.

Entrevista concedida em 18 de dezembro de 2019, São Paulo.

#### **IV. Entrevista - Jardim Santa Fé**

1 – Qual o seu nome, idade e profissão?

Amadeu Inácio, 70 anos, Comerciante.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

Vou até ao Grajaú ou Cidade Dutra fazer compras.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

Uso duas vezes por semana.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

Gasto duas horas.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Na realidade costumo ir ao banco resolver meus problemas.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

A maioria das vezes em pé. Na ida vou sentado e na volta em pé.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Trem e metrô de vez em quando.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Não costumo ir, gosto de frequentar a igreja.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Sim. O motivo era colocar mais ônibus nessa linha e criar a linha circular, que no caso é o Jardim São Nicolau.

10 – O Terminal Parelheiros deixou seu trajeto mais rápido ou mais demorado?

Não pelo Terminal Parelheiros, mas percebo uma maior rapidez por causa do corredor de ônibus.

11 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais veículos dessas linhas passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Terminal Varginha e Terminal Grajaú.

12 – Você prefere ir para o Terminal Varginha para embarcar em outras linhas de ônibus ou preferia como era antes do terminal com as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore? A linha direta era melhor, porque não tinha baldeação no Terminal Parelheiros.

13 – Se fosse para escolher um destino final para a linha que parte do seu bairro, você optaria pelo Terminal Parelheiros ou o Terminal Grajaú? Outro destino? Por quê?

Terminal Santo Amaro sem passar pelo terminal Parelheiros.

14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

Costuma ser demorado. Por exemplo, a linha que vai para o Terminal Varginha não funciona nos domingos e feriados.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não funciona no Jardim Santa Fé.

16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam o ônibus contigo todos os dias?

Não.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos? O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Há poucos ônibus, trafegam lotados, principalmente em horário de pico. Também precisa aumentar o número de ônibus.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Sim. Por conta da demora em passar aqui no ponto final, e quando aparece é lotado. Muitas vezes não consigo entrar por haver muitas pessoas, principalmente no ponto da entrada do Grajaú (cruzamento da Avenida Teotônio Vilela com a Avenida Belmira Marin). No horário das 18h00, os ônibus passam muito lotados. De vez em quando alguém levanta para me ceder o assento, mas já fui algumas vezes em pé até Santo Amaro.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Vou de carro.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

Eu vou de carro para os meus compromissos, principalmente quando os ônibus demoram a passar aqui.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

Eu uso o Bilhete Único do idoso.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Prefiro o terminal fechado.

Entrevista concedida em 06 de janeiro de 2020, São Paulo.



## **V. Entrevista – Jardim Papai Noel**

1 – Qual o seu nome, idade e profissão?

Leticia Custódio, 35 anos, Cuidadora de Idosos.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

Costumo usar para ir trabalhar na Vila Olímpia.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

De segunda a sexta.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

Gasto uma hora e meia, se for de trem. Mas só de ônibus eu gasto duas horas e meia.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Uso dois ônibus, do Papai Noel para o Terminal Varginha, outro até o Terminal Grajaú, depois vou de trem até a Vila Olímpia.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

Costumo ir em pé, dificilmente sentada.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Sim. Uso trem e metrô.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Não.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Não.

10 – O Terminal Parelheiros deixou seu trajeto mais rápido ou mais demorado?

A minha viagem ficou mais demorada, por isso prefiro ir para o Terminal Varginha, porque há outras opções. Eu evito ir para o Terminal Parelheiros, se eu for gasto vinte minutos a mais.

11 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais veículos dessas linhas passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Terminal Varginha e Terminal Parelheiros.

12 – Você prefere ir para o Terminal Varginha para embarcar em outras linhas de ônibus ou preferia como era antes do terminal com as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore?

Terminal Varginha.

13 – Se fosse para escolher um destino final para a linha que parte do seu bairro, você optaria pelo Terminal Parelheiros ou o Terminal Grajaú? Outro destino? Por quê?

Terminal Grajaú.

14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

Precisa diminuir o intervalo e colocar mais ônibus para Parelheiros, há somente dois ou três ônibus na linha no nosso bairro, o tempo para passar esses ônibus é de 30 minutos, nada melhorou.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não atende. Só há ônibus até às 1h40.

16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam o ônibus contigo todos os dias?

Sim. Sobre a demora dos ônibus.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos?

O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Péssimo. É demorado para chegar ao Terminal Parelheiros, porque gasto 30 minutos, e às vezes para o Terminal Varginha o intervalo é de 10 minutos, então raramente vou para o Terminal Parelheiros.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Sim. Cheguei atrasada no serviço e também já perdi consulta porque o ônibus não passou no horário.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Eu peço carona para os parentes ou amigos, no último caso eu pago uma corrida de UBER.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

Colocar asfalto nas ruas e eliminar os buracos.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

Sim. Só paguei outra condução quando fui à estação Armênia do metrô, em São Judas e no Jabaquara.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Eu prefiro como era antes, o terminal fechado.

Entrevista concedida em 06 de janeiro de 2020, São Paulo.

## **VI. Entrevista: Cipó do Meio**

1 – Qual o seu nome, idade e profissão?

Amanda Teixeira, 34 anos, Autônoma - trabalho no ramo de vestuário feminino.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

Vou comprar roupas nas imediações do Brás fazer compras.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

Uso quatro vezes por semana.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

Gasto 6 horas.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Utilizo dois ônibus, o trem e o metrô.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

Nos ônibus costumo ir sentada, pois fujo do horário de pico, mas no trem raramente.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Trem e metrô.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Sim. Não são próximos. Preciso de ônibus.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Nunca assinei, mas ouviu dizer que fizeram vários abaixo-assinados.

10 – O Terminal Parelheiros deixou seu trajeto mais rápido ou mais demorado?

Demora mais. Prefiro que a linha fosse direta para o Terminal Grajaú.

11 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais veículos dessas linhas passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Terminal Varginha, Terminal Grajaú e Terminal Parelheiros.

12 – Você prefere ir para o Terminal Varginha para embarcar em outras linhas de ônibus ou preferia como era antes do terminal com as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore?

Prefiro as linhas diretas sem passar pelos terminais.

13 – Se fosse para escolher um destino final para a linha que parte do seu bairro, você optaria pelo Terminal Parelheiros ou o Terminal Grajaú? Outro destino? Por quê?

Se a linha do bairro fosse até o Terminal Grajaú facilitaria o acesso ao trem e o metrô.

14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

Bem pior do que na semana. O intervalo é de uma hora, na semana o intervalo é de 50 minutos, porque na linha só têm duas lotações.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não. A última lotação sai de Parelheiros para o Cipó do Meio e tem seu horário de partida às 0h20. Se eu a perco a solução é ligar para o meu pai me buscar de carro no centro do Cipó.

16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam o ônibus contigo todos os dias?

Sim. Sobre a demora e reclamações das lotações e se vai atrasar.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos? O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Diminuir o intervalo de partida que é de 50 minutos (isso quando vem), colocar lotações novas, porque se uma quebra (isso semanalmente), a próxima demora muito para passar, investir em asfalto, porque não temos na rua principal. Além disso, se chove não passa no horário. Uma vez, a lotação quebrou 0h00 no Embura, e como ia demorar, precisei telefonar para o meu pai me buscar. Por isso seria interessante uma linha circular entre Cipó do Meio e Jardim Oriental. Falo isso porque se vou para o ponto final desse bairro é preciso atravessar um campinho que nos dias de chuva fica com lama.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Sempre. Cheguei atrasada nos seguintes lugares e situações: ao buscar mercadoria, no culto da igreja, dentre outros. Há buracos na Rua Benedito Schunck que ainda não recebeu asfalto. Além disso, o motorista dirige em baixa velocidade para não danificar seu veículo e também só há três lotações na linha do Cipó do Meio.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Subo a ladeira mesmo em dias de chuva para ter acesso aos ônibus do Jardim Oriental, ou peço para o meu pai me levar no Cipó ou vou a pé.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

Espero que o prefeito coloque asfalto na Rua Benedito Schunck, aumente o número de lotações e reduza o intervalo de partida para 30 minutos. Porém, a prefeitura alega que aqui moram poucas pessoas. Além disso, essa via consta como asfaltada nos arquivos da Prefeitura de São Paulo. Acredito que o problema não seja a localidade, mas sim a falta de organização e competência. Eu iria embarcar na lotação para Parelheiros, mas simplesmente ela saiu e não chegou outra. Fui perguntar para o fiscal o que aconteceu, o porquê de não fazer o trajeto: respondeu que a lotação já havia terminado o horário de circulação. Conclusão, esperar uma hora até a próxima sair daqui. Perguntei sobre quem poderia resolver essa situação. Ele respondeu que tinha ligado na garagem e que vão mandar outra lotação. Faça-me o favor né! Para que o fiscal serve? Ele tem a função de manter os turnos em funcionamento e organizar a saída de cada lotação. Ele esperou acabar o expediente de um motorista para chamar outro. Não vou esperar, vou andar e pegar o ônibus do Jardim Oriental.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

Não. Paguei diversas vezes outra condução, principalmente quando venho do centro.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Terminal fechado, porque assim consigo ir para casa sem ter de pagar outra condução.

Entrevista concedida em 18 de setembro de 2019, São Paulo.

## **VII. Entrevista – Jardim Oriental**

1 – Qual o seu nome, idade e profissão?

Rodrigo Nogueira, 37 anos, Motorista de Caminhão.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

Uso para trabalhar na Vila Prudente.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

De segunda a sexta.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

Gasto 6 horas, contando ida e volta. Eu saia de casa às 4h00 para entrar no meu trabalho às 7h00.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Eu embarco no primeiro ônibus que parte do Jardim Oriental, e vou até o ponto que fica em frente da Escola Estadual Prisciliana Duarte de Almeida e de lá embarco no ônibus da linha Terminal Grajaú. Nesse lugar eu embarco no trem da CPTM, depois disso, em Pinheiros vou para a linha amarela do metrô e depois vou para a linha verde. Por último desembarco na Vila Prudente. Não fiquei muito tempo nesse trabalho, porque mesmo saindo no primeiro ônibus do meu bairro, ainda sim chegava muito em cima da hora de entrada ou atrasado. Se eu fosse somente de ônibus era inviável, não daria tempo. Era um serviço temporário, eu não consegui completar o contrato, a minha sorte é que apareceu outro trabalho em Santo Amaro. Eu já perdi várias oportunidades de trabalho pelo fato de morar longe. Para a gente que mora no extremo sul da capital não dá para trabalhar muito longe.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

Somente quando saio do Jardim Oriental, os demais percursos vou em pé.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Trem e metrô.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Fica longe. Porque dependemos muito do transporte coletivo para ir a qualquer evento cultural, até porque não tenho carro. Costumo ir, mas não com frequência.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Não. Hoje nós temos esse transporte precário, pois o povo não tem o hábito de reivindicar por um transporte de qualidade, só se esse que temos parar de circular. Isso acontece porque a maior parte das pessoas é acomodada e normalmente se conformam com essa situação.

10 – O Terminal Parelheiros deixou seu trajeto mais rápido ou mais demorado?

Mais demorado, antes tinha a opção de ir direto para Santo Amaro ou para o metrô Praça da Árvore, o terminal obriga a fazer uma baldeação, por isso prefiro não usá-lo. Tanto que na ida, eu não vou para o terminal, desço um ponto antes dele e vou esperar no ponto em frente à Escola Estadual Prisciliana Duarte de Almeida, porque nesse ponto tenho mais opções de linhas e também não perco tempo indo para o terminal e nem tenho de esperar lá dentro.

11 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais veículos dessas linhas passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Percebo que tem mais Terminal Varginha e Terminal Grajaú.

12 – Você prefere ir para o Terminal Varginha para embarcar em outras linhas de ônibus ou preferia como era antes do terminal com as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore? Era melhor antes, no tempo em que tinha as linhas diretas, o problema é que a quantidade de ônibus era insuficiente para linhas muito longas.

13 – Se fosse para escolher um destino final para a linha que parte do seu bairro, você optaria pelo Terminal Parelheiros ou o Terminal Grajaú? Outro destino? Por quê?

Seria bom para Terminal Santo Amaro e Jabaquara. Porque estaria próximo dos lugares que mais costumo ir.



14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

Eu vejo como um transporte péssimo e está muito longe de ser razoável. No sábado contamos com 60% da frota e domingo 40%, então há uma grande diminuição dos veículos para servir a população, e os intervalos entre as partidas dos coletivos são maiores, assim prejudica as pessoas que saem para trabalhar e também as que vão em busca de lazer. Vejo que a condução é muito cara comparado a um transporte precário. As cooperativas de ônibus não possuem mais cobradores, agora não temos essas pessoas para pedir informações, sendo que ajudavam as pessoas com necessidades especiais a entrarem nos ônibus e outras funções.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não costumo usar. Porque não tem em nossa região, quando algum dependente está doente e precisa ser socorrido com urgência, a solução conseguir um carro para levá-lo ao hospital.

16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam o ônibus contigo todos os dias?

Costumo. Porém, não todos os dias, e nem com todas as pessoas, somente quando encontro alguém que está aberta ao diálogo.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos?

O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Com certeza. A linha desse bairro piorou e as outras também, sempre percebo quando saio de Parelheiros, sobretudo em horário de pico, a CPTM e metrô não é diferente.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Perdi compromisso, aqui ninguém é previamente avisado ou a pessoa vai para o destino e chega atrasado. Na época em que era solteiro perdia horário de consultas, perdi encontro e até concurso público.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Geralmente procuro sair mais cedo de casa. Porém, quando o ônibus não está operante no Jardim Oriental eu desço a pé cerca de vinte minutos para ter acesso ao Terminal Grajaú que vem da Divisa de Embu Guaçu.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

Pretendo comprar um carro para melhorar a vida da minha família.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

O tempo não é o suficiente, várias vezes paguei outra condução.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Na verdade, depende para onde é o destino, antigamente quando os terminais eram fechados, mesmo se o bilhete acabasse o tempo de validade, a pessoa tinha a gratuidade dentro desse lugar, e assim não precisava pagar outra condução, porque a gente podia esperar nele o último ônibus para o bairro, mas isso não é possível depois da mudança. Agora que o terminal é aberto que sentido possui? Sem a gratuidade o terminal não faz sentido, a não ser pela sua segurança no período noturno, sendo um ótimo abrigo, principalmente para as mulheres.

Entrevista concedida em 23 de dezembro de 2019, São Paulo.

### **VIII. Entrevista – Jardim das Fontes**

1 – Qual o seu nome, idade e profissão?

Valdir Ferreira, 37 anos, Motorista de Ônibus.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

Vou para o meu trabalho no Butantã.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

Uso de segunda a sexta.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

Gasto 6 horas.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Uso três ônibus e um trem. Embarco no Terminal Parelheiros e vou para o Terminal Santo Amaro, depois vou de trem até a Estação Pinheiros. E por último uso o ônibus para o Jardim D'Abril.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

Em pé.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Sim. Uso trem.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Não. Por que os ônibus demoram no final de semana.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Não.

10 – O Terminal Parelheiros deixou seu trajeto mais rápido ou mais demorado?

Mais demorado. Porque eu preciso descer para fazer a baldeação. E nisso perdemos tempo para entrar no terminal aproximadamente 15 a 20 minutos. Soma-se ainda o tempo de espera na fila. Para evitar essa perda de tempo, na ida, eu desço na Praça Júlio Cesar de Campos e vou para a Rua Euzebio Coghi (primeiro ponto de parada sentido centro), assim ganho tempo. Na volta eu prefiro esperar o ônibus no primeiro ponto da Avenida Engenheiro Marsilac, dependendo do horário de saída do ônibus, se não vou para o terminal para ir sentado para casa.

11 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais veículos dessas linhas passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Terminal Varginha e Terminal Grajaú.

12 – Você prefere ir para o Terminal Varginha para embarcar em outras linhas de ônibus ou preferia como era antes do terminal com as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore? Antes com as linhas diretas. Porque eu não precisava pegar outra fila e às vezes corre-se o risco de ir em pé ou chegar e não ter o ônibus. Na compreendo porque no Butantã possui diversas linhas com ligação direta para o centro, como a linha João XXIII – Praça Ramos, Jardim Maria Luíza – Largo da Pólvora, Jardim Educandário – Praça Ramos (circular), Shopping Continental – Praça Ramos, Terminal Butantã – Terminal Campo Linho, Jardim Educandário – Paulista (circular), Jardim Boa Vista – Estação da Luz e Raposo Tavares – Princesa Isabel.

13 – Se fosse para escolher um destino final para a linha que parte do seu bairro, você optaria pelo Terminal Parelheiros ou o Terminal Grajaú? Outro destino? Por quê?

Era melhor o ponto final em Santo Amaro ou dentro do Terminal que tem lá, como era antigamente. Assim temos acesso ao metrô e também à Estação Santa Cruz para ser mais rápido e confortável. Antes eu gastava 1h00 até Santo Amaro, nos dias de hoje gasto de 1h30 a 2h00. Por outro lado, algumas pessoas evitam os terminais Parelheiros e Varginha, porque ambos não estão integrados a estação de trem ou metrô. Ninguém quer ir para o Terminal Parelheiros já que tem o Terminal Grajaú. A vantagem do ponto final da linha em Santo Amaro é o acesso ao metrô, ao comércio, o Poupatempo e o DETRAN. Por isso, ninguém quer ir para o Terminal Parelheiros, pois se tornou mais vantajoso o Terminal Grajaú. Se a prefeitura colocasse asfalto na Rua Maria Tereza para que o ônibus da linha Divisa de Embu Guaçu trafegasse, serviria para

melhorar a mobilidade dos moradores do Jardim Oriental e Jardim das Fontes, tendo em vista que essa linha de ônibus recebe o menor número de passageiros/dia.

14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

Demora da mesma forma.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não.

16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam o ônibus contigo todos os dias?

Sim. Assuntos aleatórios.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos?

O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Sim. Nos últimos anos notei ônibus novos nas linhas, com ar condicionado, Bilhete Único, a linha da Divisa de Embu Guaçu – Terminal Grajaú. O que pode ser feito para melhorar a mobilidade é diminuir o intervalo de 30 minutos entre as partidas dos coletivos, pois é muito demorado. Outro fator que prejudicou nesse aspecto foi a diminuição da velocidade para 50 km/h para o faturamento dos cofres públicos e das empresas de ônibus, bem como aumentar os gastos do passageiro. Por exemplo, estou dirigindo um ônibus na Rodovia Raposo Tavares a 90 km/h, ou seja, pela lei tenho de estar acima da metade da via, mas não abaixo, porque assim posso causar um acidente de trânsito.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Sim. Eu chegava muito perto do horário de entrada no meu local de trabalho ou mesmo atrasado. Uso três ônibus e um trem. Por conta disso, as empresas não admitem quem mora longe, já fui aprovado em três ou quatro entrevistas de emprego, mas dispensado em seguida por morar distante.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Procurava ir para o trabalho nos ônibus da Viação Independência, nas linhas dos ônibus da Estação Santa Cruz ou Jabaquara.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

A solução mais viável é mudar para um bairro próximo do meu local de trabalho. Quero mudar para o Jardim D’Abril, assim fico próximo da viação de ônibus que trabalho.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

Não. Algumas vezes paguei outra condução quando voltava do Ibirapuera.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Prefiro o terminal fechado para pagar menos conduções.

Entrevista concedida em 23 de novembro de 2019, São Paulo.

## **IX. Entrevista - Jardim Nova Era**

1 – Qual o seu nome, idade e profissão?

Helena Costa, 37 anos, Agente de Saúde.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

Vou para o Terminal Varginha e depois embarco em algum ônibus para Parelheiros, onde fica meu trabalho.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

Segunda a sexta.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

No máximo 50 minutos dentro dos ônibus.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Dois ônibus.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

Vou em pé, mas na volta consigo sentar na metade do percurso.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Uso mais o trem e metrô raramente.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Ficam longe, tenho de usar dois ônibus e gasto 1h30 até esses locais.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Sim. Uma vez. O motivo do abaixo-assinado era para ampliar o percurso da lotação Terminal Varginha – Jardim Aruã. Então a linha mudou, agora temos a linha circular: Jardim Nova Era até o Terminal Varginha. O tempo de espera é o mesmo, só mudou a rota.

10 – O Terminal Varginha deixou seu trajeto mais rápido ou mais demorado?

Com o Terminal Varginha o percurso ficou mais demorado por causa do tempo de espera dentro dele. Não dá para ir sentado, a não ser se a pessoa quiser esperar mais 30 minutos.

11 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais veículos dessas linhas passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Terminal Grajaú, Terminal Varginha. Às vezes passa mais ônibus da linha que vai para o Vargem Grande do que Terminal Parelheiros.

12 – Você prefere ir para o Terminal Varginha para embarcar em outras linhas de ônibus ou preferia como era antes do terminal com as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore? Eu prefiro as linhas diretas. Porque havia menos embarque e desembarque. Às vezes encontrava os ônibus mais vazios, porque a linha era para um bairro.

13 – Se fosse para escolher um destino final para a linha que parte do seu bairro, você optaria pelo Terminal Parelheiros ou o Terminal Grajaú? Outro destino? Por quê?

Terminal Grajaú. Porque lá tem o trem da CPTM.

14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

Péssimo. Pois diminuem a frota. O intervalo é de 40 minutos, na semana no horário de pico, a espera é de 15 minutos e ao longo dia passa para 20 minutos.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não atende.

16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam o ônibus contigo todos os dias?

Não.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos?

O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Os ônibus estão melhores, porque possuem esses equipamentos: carregador de celular, ar condicionado, e antes havia ônibus mais velhos. O que pode melhorar é a questão da van superlotada, pois não consigo entrar. Se passar a primeira lotação e eu não conseguir entrar e a



segunda vier lotada, eu vou para casa a pé, gasto para chegar aproximadamente 15 minutos. Na realidade, prefiro ônibus, mas o bairro não comporta, as ruas são estreitas.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Sim. Vários dias intercalados tive problema com ônibus, uma vez me atrasei porque quebrou no caminho, a minha sorte é que eu tinha o Bilhete Único. E também cheguei atrasada em consulta médica. Até colisão entre veículos já resultou em atrasos.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Peço carona ou vou de carro, mas temos apenas um para duas pessoas, nem sempre dá para usar. Também já usei o UBER.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

Aumentar as alternativas de transporte na periferia como trem e metrô. Colocar equipamentos de lazer e empresas na periferia, porque é bom trabalhar perto de casa.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

Para o meu uso vejo que é suficiente.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Prefiro o terminal fechado, porque não gasto outra condução se acabar o tempo do Bilhete Único.

Entrevista concedida em 09 de novembro de 2019, São Paulo.

**X. Entrevista - Recanto Campo Belo**

1 – Qual o seu nome, idade e profissão?

Francisco Silva, 34 anos, Açougueiro.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

Uso ônibus do Recanto Campo Belo até o Terminal Varginha, nele embarco na linha Jabaquara e por último, vou no Jardim Luso até o açougue.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

Uso a semana inteira, eu tenho uma folga.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

Gasto 2h40.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Três ônibus.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

Vou em pé, é raro eu ir sentado.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Não.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Shopping e casa de shows. Uma fica próximo na entrada do bairro.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Não. Mas eu fiquei sabendo que fizeram uma no bairro.

10 – O Terminal Varginha deixou seu trajeto mais rápido ou mais demorado?

Prefiro que o veículo vá direto sem passar pelo terminal. Porque tem sempre o tempo de espera, e quando chego ao terminal o ônibus já saiu.

11 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais veículos dessas linhas passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Passa mais ônibus para o Terminal Grajaú e Terminal Varginha.

12 – Você prefere ir para o Terminal Varginha para embarcar em outras linhas de ônibus ou preferia como era antes do terminal com as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore? A linha direta sem passar pelo terminal.

13 – Se fosse para escolher um destino final para a linha que parte do seu bairro, você optaria pelo Terminal Parelheiros ou o Terminal Grajaú? Outro destino? Por quê?

Para Santo Amaro. Porque é melhor para chegar no meu trabalho.

14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

O preço da condução é muito alto, houve redução da quantidade de ônibus, sendo que boa parte vem lotado, e não para porque está “cheio”.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não.

16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam o ônibus contigo todos os dias?

Sim.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos?

O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Ruim. Porque sempre passa ônibus lotado.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Entrei atrasado no meu trabalho 40 minutos atrasado. Depois disso, passei a chegar uma hora antes, e quando tenho algum compromisso muito importante procuro sair duas horas antes.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Não vou trabalhar.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

Precisa melhorar o transporte. Se tivesse trem e metrô seria bom.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

Não. Porque eu paguei outra condução várias vezes por causa do trânsito na Vila Joaniza.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Prefiro o terminal fechado.

Entrevista concedida em 06 de janeiro de 2019, São Paulo.

## **XI. Entrevista – Jaceguava**

1 – Qual o seu nome, idade e profissão?

Carolina Vieira, 37 anos, Encarregada de Tapeçaria.

2 – Qual é o principal itinerário que costuma fazer no dia a dia?

De casa para o meu trabalho. Saio do Jaceguava na lotação da Messiânica, que gasta 40 minutos até o Terminal Varginha e de lá embarco no ônibus Largo São Francisco e desembarco na Avenida Rio Bonito, em Veleiros. Como não tem duas linhas como antigamente, na volta, a lotação passa pela Messiânica, então do Terminal Varginha ao meu trabalho gasto de 25 a 30 minutos, assim, o tempo no transporte para o trabalho é menor do que quando vou para o bairro.

3 – Qual a frequência que costuma usar os ônibus?

Uso de segunda a sexta para ir ao Socorro.

4 – No total, quantas horas costuma gastar por dia dentro dos ônibus?

Normalmente 3 horas. Na ida gasto 1h30 e com trânsito 2h00.

5 – Quantos ônibus você costuma utilizar para chegar ao lugar de trabalho?

Uso dois ônibus, a lotação da Messiânica e o ônibus que vai para o Largo São Francisco. Com o bilhete do trabalhador você tem duas integrações. Antes eu descia na Cidade Dutra ou no Passa Rápido e descia no Casa Grande às 17h50 para esperar a lotação passar às 18h00, caso eu a perdesse, teria de esperar a que passa 18h30, isso quando tinha quatro integrações. Assim, eu vejo que o importante é a quantidade de ônibus que eu posso usar e não a quantidade de horas.

6 – Quando você usa os ônibus o mais comum é ir sentado ou em pé até o lugar de trabalho?

O mais comum é ir em pé.

7 – Você costuma usar outros tipos de transportes coletivos?

Não.

8 – Você costuma frequentar os equipamentos de lazer da cidade (shopping, cinema, teatro, parque, casa de shows)? Eles ficam próximos do bairro em que reside ou precisa de ônibus para frequentá-los?

Sim. Porém, não fica próximo. A condução de final de semana é ruim porque tem o tempo de espera de cinquenta minutos, sem contar que há apenas duas lotações na linha. Na semana o intervalo é de trinta a quarenta minutos.

9 – Você participou ou soube de algum abaixo-assinado elaborado pelos moradores do bairro para a melhoria do transporte?

Participei, mas faz tempo. Era para ter mais uma linha. Uma para o Jaceguava e outra para a Messiânica, por causa da demora.

10 – O Terminal Varginha deixou seu trajeto mais rápido ou mais demorado?

O Terminal Varginha deixou minha viagem mais demorada, eu prefiro as linhas diretas como era antes, quando tínhamos a linha de ônibus do Jaceguava para Santo Amaro.

11 – No momento de espera do ônibus nos pontos ou alguma estação de transferência, quais veículos dessas linhas passam com maior frequência: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú ou Terminal Varginha?

Terminal Grajaú e Terminal Varginha.

12 – Você prefere ir para o Terminal Varginha para embarcar em outras linhas de ônibus ou preferia como era antes do terminal com as linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore? A linha para Santo Amaro. Porque eu gasto 1h30 até lá, sendo que no tempo da Viação São Camilo eu gastava 50 minutos.

13 – Se fosse para escolher um destino final para a linha que parte do seu bairro, você optaria pelo Terminal Parelheiros ou o Terminal Grajaú? Outro destino? Por quê?

Terminal Santo Amaro. Por causa do serviço e também para ter a opção de descer em vários lugares.

14 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana?

Ficou pior. Antes tínhamos duas linhas para Santo Amaro e também diminuíram para duas integrações.

15 – Costuma utilizar as linhas noturnas? Ela atende o seu bairro?

Não há linha noturna.

16 – Você costuma conversar com as pessoas que usam o ônibus contigo todos os dias?

Às vezes.

17 – Notou alguma melhoria ou algo que tenha piorado no transporte coletivo nos últimos anos?

O que pode ser feito para melhorar o transporte coletivo?

Ruim. Demora, já esperei uma hora a lotação.

18 – Alguma vez já ocorreu de ser prejudicado pela demora do ônibus para fazer o trajeto ou pelo fato de não passar no horário?

Já. Cheguei atrasada no meu trabalho 30 minutos e descontaram do meu salário.

19 – O que você costuma fazer quando o ônibus não passa no horário ou por algum motivo esteja inoperante no bairro?

Espero ou peço carona.

20 – O que você pode mudar futuramente para melhorar a sua locomoção?

Precisa de mais ônibus na linha.

21 – O tempo do Bilhete Único comum é suficiente para as suas viagens até o centro ou Santo Amaro? Em alguma ocasião já pagou outra condução?

Sim. Paguei outra condução no dia em que fui ao Butantã visitar minha tia.

22 – Você prefere os terminais de ônibus fechados como eram antigamente, ou abertos, como é atualmente? Por quê?

Terminal fechado.

Entrevista concedida em 23 de novembro de 2019, São Paulo.

## **XII. Entrevista – São Paulo Transportes (SPTrans)**

1 – Nome do funcionário? Qual é a função que exerce na SPTrans?

Aline Moraes.

2 – A SPTrans considera o transporte coletivo de ônibus no distrito de Parelheiros suficiente para a demanda dos usuários?

As linhas encontram-se dimensionadas de acordo com a demanda existente.

3 – Quanto a mudanças e melhorias no transporte coletivo por ônibus em Parelheiros nos anos de 2000 a 2010, qual sua avaliação quanto ao Terminal Parelheiros?

As últimas grandes alterações na região sul foram em 2007 na região do Grajaú e em 2010 na região do Grajaú e Varginha, cujo propósito esclarecemos abaixo:

Com o objetivo de melhorar o atendimento e agilizar o transporte nas regiões dos terminais Varginha e Grajaú, a SPTrans reorganizou o transporte público na zona sul de São Paulo, em Out/2010, com reprogramações, substituições, seccionamentos e implantações de novas linhas. As linhas locais, operadas com midiônibus, levam os passageiros até os terminais, e os coletivos maiores (padron, articulados e biarticulados) levam as pessoas para os centros de grande interesse e estações do Metrô. As adequações contemplaram o aumento na oferta de lugares, com viagens mais rápidas, mais opções de destinos e redução nos intervalos dos veículos que ligam os bairros aos terminais, e concentração das linhas estruturais nos corredores, diminuindo o tempo de viagem, com segurança e conforto. Os usuários continuam sendo atendidos em todas as regiões onde já existiam linhas de ônibus e outros serviços foram criados, aumentando a cobertura desse tipo de transporte em na região. As organizações otimizaram as linhas que circulavam no centro de Santo Amaro, entre outras localidades e na região central da cidade, colaborando com a fluidez dos veículos e do trânsito em geral.

4 – No ano de 2004 houve a implantação do Terminal Parelheiros, mas, posteriormente houve a redução das integrações no período de duas horas, bem como a abertura do terminal (extinção da integração gratuita dentro do terminal). Diante disso, como a SPTrans atuou para que os usuários que residem nos extremos da cidade de São Paulo não fossem prejudicados por tais medidas?



Com o Bilhete Único, o estudante pode fazer até 4 embarques em veículos diferentes no período de 2 horas. Atendendo assim todos os extremos de São Paulo. Portanto, cada veículo se transformou num terminal de integração, por isso, foi feita a abertura dos terminais de ônibus.

5 – Com a abertura dos terminais em São Paulo houve alguma política voltada para os estudantes já que o bilhete destinado a esse público tem duração de duas horas?

O estudante pode fazer até quatro embarques em ônibus diferentes no período de 2 horas, para fazer seu descolamento da casa/escola e vice-versa. A contagem das 2 horas é feita a partir do registro da primeira utilização, fechando o período com o registro da última utilização do cartão, dessa forma a viagem pode durar bem mais de 2 horas.

6 – Como a SPTrans analisa o Terminal Parelheiros, apesar de um artigo dessa instituição apontá-lo como pequeno, o senhor considera que ele trouxe melhorias para o usuário ou aumentou o tempo de locomoção por ser tornar mais uma parada depois que os terminais foram abertos?

A implantação de uma rede de transporte tronco alimentada pressupõe a existência de linhas alimentadoras (locais), de linhas troncais (estruturais) e de articulação regional. As alimentadoras são as linhas que realizam as ligações internas aos Setores de Ônibus, atendendo as centralidades de bairro e centralidade urbanas de alcance regional inseridas no Setor ou que realizam algumas ligações externas do Setor, cumprindo a função de alimentação do Subsistema Estrutural, mediante atendimento aos terminais de ônibus e às estações da rede metroferroviária localizadas em outro Setor. Já as estruturais são as linhas do Subsistema Estrutural, que circulam pelos corredores atendem as ligações dos Setores do Serviço de Ônibus com a região central da cidade, bem como aquelas que atendem aos centros urbanos regionais ao longo do mesmo eixo viário que compõe a ligação com a Região Central. Os terminais de integração possibilitam a realização das transferências entre os tipos de linhas oferecendo proteção das adversidades climáticas, maior segurança, sanitários, outras opções de deslocamento e outros serviços como caixas eletrônicos, lotéricas e postos de atendimento do Bilhete Único. Destaca-se ainda que o sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo possibilita, através da utilização desse bilhete eletrônico, a integração em qualquer ponto de parada. Dessa forma, o Terminal caracteriza-se como um espaço de maior conforto aos usuários, mas não o único para integração entre linhas.

7 – Na implantação do Terminal Parelheiros foi levado em conta que seria mais uma parada e deixaria o percurso mais demorado. Sendo assim, não se cogitou continuar com as linhas diretas de ônibus para Santo Amaro e Praça da Árvore; já que Parelheiros é um dos distritos mais longínquos da capital e sem a presença de transporte por trilhos?

O conceito já foi explicado no item anterior. O que também é aplicado para linhas longas como a exemplo a linha 695H/10 (Jd. Herplin – Metrô Pça. da Árvore) que até Dez/2014 possuía extensão de 31.522 metros na ida e de 32.514 metros na volta e tempo de ciclo superior a 245 minutos, tornando uma linha deficitária tanto operacional como funcionalmente aos usuários.

8 – Antigamente o último ônibus para os bairros de Parelheiros era 2h00 e posteriormente passou a ser 1h30, isso trouxe transtorno para o usuário que não conseguia mais chegar a tempo em Parelheiros para embarcar nesse último coletivo. Desse modo, o passageiro necessita de alguém para busca-lo de carro, não seria o caso de manter o horário antigo já que a conjuntura é diferente de outros lugares de São Paulo por conta da distância?

A linha estrutural 6000-10 (Term. Parelheiros – Term. Santo Amaro) está programada, no dia útil, com sua última partida saindo de Santo Amaro às 01h55 e chegada às 02h40 no Term. Parelheiros. A linha 695Y-10 (Term. Parelheiros – Metrô Vl. Mariana) está programada, no dia útil, com sua última partida saindo de Vila Mariana às 01h10 e chegada às 02h40 no Term. Parelheiros. A linha alimentadora 6L05-10 (Barragem – Term. Parelheiros) tem sua última partida programada saindo do Term. Parelheiros às 02h45 nos dias úteis, sábados, domingos e feriados. Além disso, em fevereiro de 2015 a SPTrans implantou a Rede Noturna, sendo uma rede de 150 linhas que operam na madrugada, para atender a população no período entre 0h e 4h, reorganizando os antigos serviços que operavam nesse período, oferecendo, entre outros:

- Maior homogeneidade: Distribuição homogênea das linhas em todo o território da cidade;
- Maior conveniência: As linhas cobrem os trajetos das linhas do Metrô, de trechos urbanos da CPTM e dos principais eixos de ônibus da cidade;
- Melhor controle: Aplicação pioneira da Operação Controlada, que é um conjunto de métodos, tecnologias e procedimentos, que constituem uma nova forma de controlar a operação dos ônibus na cidade para garantir a qualidade e confiabilidade dos serviços. Menos espera nos pontos: Oferecem intervalos de 15 e 20 minutos nas linhas estruturais e de 15, 30 e 40 minutos nas linhas locais, igualmente em todos os dias da semana;
- Maior rapidez: A utilização consciente e organizada das vias descongestionadas do período da madrugada possibilita previsibilidade e rapidez nas marchas dos ônibus. A região de

Parelheiros é atendida pela linha N639-11 Term. Grajaú – Vargem Grande, além das linhas normais.

9 – Porque não há linhas de ônibus noturnas para os bairros de Parelheiros, existe algum estudo para implantar tais itinerários?

Respondido anteriormente.

10 – Há algum estudo para se implantar linhas que passem por dentro de determinados bairros de Parelheiros no intuito de ampliar a cobertura de ônibus?

Parte dos bairros de Parelheiros e Marsilac estão inserida em zona rural (conforme Novo Plano Diretor) e Áreas de Proteção Ambiental - APA Bororé - Colônia e Capivari-Monos, bem como, no caso de Barragem, Vera Cruz e Cidade Luz também em região indígena em fase de demarcação. Desta forma, a implantação de novos serviços de transporte e a ampliação dos serviços existentes requer pareceres de diversos órgãos, tais como SVMA, SMUL, EMPLASA, CETESB, Instituto Florestal entre outros para análise e aprovação respeitando a legislação vigente.

11 – Qual motivo para que o terminal Parelheiros possua menos ônibus se comparado com Terminal Grajaú e Terminal Varginha?

As linhas encontram-se dimensionadas de acordo com a demanda existente e demais características de uso e ocupação de solo.

12 – Qual a sua avaliação dos ônibus nos finais de semana no distrito de Parelheiros, devido aos intervalos maiores, muitas vezes chegando até 40 minutos de espera ou mais?

Os finais de semana apresentam variação de demanda e de horários de picos. Da mesma forma que nos dias úteis, as linhas são dimensionadas de acordo com a demanda de passageiros.

13 – Por meio de pesquisas realizadas em campo podemos observar que a população de Parelheiros afirma que o Terminal Parelheiros significou mais um local de interrupção do percurso, deixando seu trajeto mais demorado. Como a SPTrans analisa essa situação, os usuários apontam que preferem as linhas diretas (como antigamente), nesse caso, há algum estudo sobre esse contexto?

Respondido anteriormente.

14 – Parte dos moradores de Parelheiros escolheu como destino final o Terminal Grajaú para as linhas que partem dos respectivos bairros por causa da estação de trem, como a SPTrans interpreta esse dado?

O sistema de transporte da cidade de São Paulo prevê que as integrações possam ser realizadas tanto nos pontos de paradas, como terminais urbanos e estações de trem / metrô.

15 – Por qual motivo a SPTrans tem uma frota menor para atender Parelheiros comparado aos outros lugares da cidade de São Paulo? Existe alguma restrição de alguma legislação municipal? Respondido anteriormente.

16 – Por qual motivo a Zona Oeste mesmo com a existência do Terminal Pinheiros ainda hoje possui linhas diretas para o centro e Parelheiros não, que já teve linhas diretas para Santo Amaro e Praça da Árvore?

A demanda de passageiros, conforme já enfatizado, determina as características da linha, seus itinerários, programações e tecnologia veicular. Em casos que há baixa utilização da linha os recursos são distribuídos no trecho com maior concentração e utilização de passageiros, evitando a sobreposição de linhas e congestionamento de ônibus em corredores que necessitam de maior fluidez.

17 – O usuário dos bairros Cipó do Meio, Jardim dos Eucaliptos e Jardim das Fontes convivem com dois dilemas: segue para o terminal correndo o risco de perder o ônibus caso tenha partido do terminal ou corre para chegar antes desse coletivo no ponto de parada da Avenida Engenheiro Marsilac. Seria o caso da linha Divisa de Embu Guaçu passar por dentro do Jardim das Fontes no sentido de melhorar a locomoção das pessoas, já que essa linha possui uma demanda menor de passageiros?

Conforme já mencionado, cada bairro possui demanda individualizada, características geográficas próprias que não permitem generalizações e equivalência numa cidade tão complexa e distinta como São Paulo. A linha 6099-10 (Divisa de Embu-Guaçu - Term. Grajaú) transporta em média 6.379 passageiros nos dias úteis, sendo que cerca de 7% embarcam no ponto inicial, junto a divisa dos municípios. A alteração sugerida desenvolveria um itinerário negativo, fato que prejudicaria seus habituais usuários. Destaca-se que as demais localidades citadas são atendidas pelas linhas: 6L02-10 (Jd. Eucaliptos - Term. Parelheiros), 6L03-10 (Cipó do Meio - Term. Parelheiros), 6L04-10 (Jd. Oriental/Fontes - Term. Parelheiros), 6L04-41 (Jd. das Fontes - Term. Parelheiros) e 6L04-42 (Jd. Oriental - Term. Parelheiros). Além do site

oficial da SPTrans <http://olhovivo.sptrans.com.br/>, esclarecemos que existem diversos aplicativos para celular para acompanhamento em tempo real da localização dos ônibus no município de São Paulo.

18 – Como a SPTrans pretende melhorar o transporte para o distrito de Parelheiros?

Está prevista a implantação do novo Terminal Parelheiros na Estrada Ecoturística de Parelheiros (Av. Sadamu Inoue), altura do nº 3.620, Jd. Almeida, permitindo a inclusão de novos serviços e beneficiará mais bairros dos distritos de Marsilac e Parelheiros.

Entrevista concedida em 12 de dezembro de 2019, São Paulo.