

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

**A influência do transporte urbano de passageiros na formação de
redes urbanas: o caso do Terminal Rodoviário Jardim Jacira**

MARCELO BOLANHO BIANE

São Paulo

2017

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

**A influência do transporte urbano de passageiros na formação de
redes urbanas: o caso do Terminal Rodoviário Jardim Jacira**

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

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Jr.

São Paulo

2017

Resumo

A estruturação urbana de determinada região pode ser influenciada por diversos fatores. Dentro deles, o transporte público é um dos fatores que afetam substancialmente a formação de uma região, por conta da mobilidade e acessibilidade que ele modifica ao longo do tempo.

A região do Jardim Jacira, localizada na porção nordeste do município de Itapequerica da Serra, faz divisa com o município de São Paulo e recebe dentro do bairro além das linhas municipais de Itapequerica da Serra, também uma quantidade considerável de linhas urbanas do município de São Paulo administradas pela SPTrans.

Estas linhas operadas pela SPTrans possibilitam ao habitante do município de Itapequerica da Serra ter uma mobilidade de razoável facilidade partindo do Jardim Jacira e chegando a pontos de grandes centros de periferia no município de São Paulo, como Capão Redondo e Santo Amaro, assim como as estações do Metropolitano de São Paulo.

Acredita-se que essa facilidade de ligação do Jardim Jacira a estes pontos e estações permitiram criar uma rede urbana mais densa à estas regiões no município de São Paulo do que para o centro do município de Itapequerica da Serra. Ademais, é importante ressaltar a quantidade de operadores de sistema de transporte sobre pneus dentro do bairro e a sua nula integração entre os diversos existentes.

Palavras-chave: ônibus, transporte urbano, metrô, trem, mobilidade urbana, rede urbana

Abstract

The urban structuring of given region can be influenced by several factors. Within them, public transportation is one of the factors that affect substantially the formation of a region, due to the mobility and accessibility that it changes over time.

The region of Jardim Jacira, located in the northeast portion of the city of Itapequerica da Serra, borders the São Paulo's city and receives beyond the municipal urban lines also a considerable amount of urban lines of the municipality of São Paulo managed by SPTrans.

These bus lines operated by SPTrans allow the inhabitant of the city of Itapequerica da Serra to have a reasonably easy mobility from Jardim Jacira and reach points of large peripheral centers in the city of São Paulo, such as Capão Redondo and Santo Amaro, as well as the stations of Metropolitano de São Paulo.

It is believed that this ease of connection of Jardim Jacira to these points and stations allowed to create a more dense urban network to these regions in the city of São Paulo than to the center of the city of Itapequerica da Serra. In addition, it is important to emphasize the number of operators of bus lines within the neighborhood and their null integration between the existing ones.

Keywords: bus, urban transportation, subway, train, urban mobility, urban network.

Lista de Siglas e Acrônimos

RMSP – Região Metropolitana de São Paulo

SPTTrans – São Paulo Transportes

EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos

Ctamis – Cooperativa de Transportes do Município de Itapecerica da Serra

Metrô – Companhia do Metropolitano de São Paulo

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

CMTC – Companhia Municipal de Transportes Coletivos

PDE – Plano Diretor Estratégico

DER – Departamento de Estradas de Rodagem

SMT – Secretaria Municipal de Transporte

VLP – Veículo Leve sobre Pneus

Sumário

INTRODUÇÃO	7
CAPÍTULO 1. Itapecerica da Serra, Jardim Jacira e seu Terminal Rodoviário.....	10
1.1. A SPTrans – São Paulo Transporte	14
1.2. A operação das linhas de ônibus municipais, intermunicipais e construção do Terminal Rodoviário do Jardim Jacira	16
CAPÍTULO 2. As subcentralidades da cidade de São Paulo e seu poder de atração	23
2.1. O processo de metropolização e o deslocamento das funções centrais.....	28
2.2. As vias de circulação e o transporte público sobre pneus.....	34
CAPÍTULO 3. Formação da rede e mobilidade urbana na periferia de São Paulo	37
3.1. A operação da SPTrans dentro do Jardim Jacira.....	41
3.2. A operação da Ctamis e da EMTU	44
CONSIDERAÇÕES FINAIS	48
BIBLIOGRAFIA	52

Introdução

A estruturação urbana de determinada região pode ser influenciada por diversos fatores. Em grandes metrópoles, como por exemplo na RMSP – Região Metropolitana de São Paulo, a acessibilidade e mobilidade estão entre os principais protagonistas deste processo. Neste caso, grande parte dos deslocamentos da população é realizado através de transporte público sobre pneus – os ônibus urbanos.

Os setores econômicos, públicos e privados, são os principais fomentadores de movimentação da população já que ela precisa sair de casa diariamente em seus empregos. O lazer, saúde e estudos também desempenham papel importante nesta movimentação da população, afinal, todos precisam de serviços básicos como Hospitais, por exemplo.

Em se tratando de eixos rodoviários, Milton Santos (1993) diz que o modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e espraiamento e que espaços de fluxos são estruturadores do território. Visto por este ângulo, pode-se dizer que o transporte urbano sobre pneus (mais precisamente as linhas de ônibus) é estruturador do território urbano e faz parte do processo de urbanização da metrópole.

Conforme se dá a movimentação da população em busca destes espaços, uma rede urbana começa a ser desenhada. Pelos trajetos percorridos, pode-se notar uma estruturação deste espaço: avenidas são ampliadas, novas linhas de ônibus são criadas, o comércio se amplia e os terrenos são valorizados para construção de imóveis.

Em uma metrópole, é comum que seus habitantes costumem procurar morar em locais que possuam melhores acessos aos destinos que eles devem chegar, seja para a faculdade ou para seu emprego. Visto deste ângulo, o transporte público é essencial para que essa prerrogativa seja alcançada, especialmente em metrópoles do tamanho da RMSP. Conforme dados da pesquisa Origem-Destino do Metrô - Companhia do Metropolitano de São Paulo, datada de 2007, 71% da população se desloca, de modo principal, utilizando transporte público ou transportes não-motorizados.

No município de São Paulo, a responsabilidade de planejamento das linhas de ônibus municipais é da SPTrans (São Paulo Transporte); o órgão público administra e fiscaliza as linhas operadas dentro do município. Assim como a operação da SPTrans, cada município da RMSP conta com sua própria regulamentação e empresas de

ônibus municipais. Em ligações intermunicipais, a Região Metropolitana de São Paulo conta com a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo), realizando também a administração e fiscalização das linhas.

Para tratar desta questão na RMSP, pretendemos abordar a partir das questões de transportes urbanos que tangem um bairro do município de Itapequerica da Serra, o Jardim Jacira e suas adjacências.

Há, na franja sul do município de São Paulo, um terminal de ônibus localizado já dentro do território do município de Itapequerica da Serra chamado “Terminal Rodoviário Jardim Jacira”. Neste terminal, operam quatro linhas urbanas regulamentadas pela SPTrans, porém fora do município de São Paulo. Estas três linhas se dirigem à pontos de subcentralidades¹ em São Paulo, como o Jardim Ângela e Santo Amaro.

Essas linhas operadas pela SPTrans se misturam às outras que servem o bairro, operadas pela EMTU e pela Ctamis - Cooperativa de Transporte do município de Itapequerica da Serra.

A proposta da pesquisa é tentar entender como linhas urbanas municipais da SPTrans realizam a integração de uma rede urbana, criando novas situações geográficas que condicionam o processo de urbanização do recorte escolhido. Parte-se do pressuposto de que linhas de ônibus urbanas são um importante integrador dos municípios como um todo: as linhas são planejadas e operadas de acordo com as necessidades urbanizadoras do município, pois os moradores da região precisam ter acesso às infraestruturas de serviços comerciais e públicos, e indústria.

Desta forma, apresentaremos aqui três capítulos para discussão do assunto: no primeiro capítulo, faremos um breve histórico de nosso recorte geográfico, trazendo dados a respeito da formação do município de Itapequerica da Serra, do bairro do Jardim Jacira e o Terminal Rodoviário que é operado pelo sistema de transporte municipal da cidade de São Paulo.

No segundo capítulo apresentaremos a discussão sobre formação de subcentralidades do município de São Paulo, através de abordagens de alguns autores a respeito das formações das periferias articulando-se com a circulação

¹ Abordaremos o conceito de subcentralidades no decorrer desta obra, mais especificamente no capítulo 2.

rodoviária que teve papel importante a partir da década de 1930 com a expansão dos transportes urbanos sobre pneus.

Já no terceiro capítulo embasaremos a pesquisa com dados empíricos sobre o deslocamento dos habitantes da região, levando em consideração seu trajeto e meio de transporte. Além disto, discorreremos sobre dados levantados com os operadores de transporte público que operam na região, tentando entender quais são os que podem ofertar mais facilidade de deslocamento aos usuários.

Capítulo 1: Itapecerica da Serra, Jardim Jacira e seu Terminal Rodoviário

Fundado em 1562, Itapecerica da Serra é um município localizado na porção sul da Região Metropolitana de São Paulo. Entre as décadas de 1950 até 1990, o município sofreu diversas emancipações locais por conta de sua grande extensão territorial, dando lugar aos municípios de Taboão da Serra, Embu-Guaçu, Embu das Artes, Juquitiba e São Lourenço da Serra. Possui uma área de aproximadamente 151.000 km² e população de 152.380 habitantes (IBGE, 2010)

A formação dos seus bairros é um tanto quanto dispersa pela área do município. Localizado em uma região montanhosa, estes bairros estão espalhados em algumas partes mais próximas com a divisa com o município de São Paulo – assim como o Jardim Jacira – e o centro do município, que está às margens da Rodovia Régis Bittencourt.

Precariamente servida por ferrovia, a única estação de trem que se encontra dentro do município se localiza no bairro de Aldeinha, já na divisa com o município de Embu-Guaçu. Esta malha ferroviária foi construída durante a década de 1930 e faz parte da ligação da região de Campinas até o porto de Santos, realizando rotas de exportação de grãos atualmente.

A estação foi construída em 1932, e sob a administração da Estrada de Ferro Sorocabana foi classificada como “Posto Telegráfico de categoria A”, que indicava que além do serviço de trens, funcionava venda de bilhetes de viagens, despachos de encomendas e bagagens, mercadorias, animais, valores e serviços telegráficos.

Apesar da importância dada à estação ferroviária – ela possuía a mesma categoria que a estação de Embu-Guaçu, que se localiza no centro do município² -, o bairro de Aldeinha até o presente continua sendo meramente rural: poucas são as casas de moradores fixos, há somente uma escola, poucos pontos de comércio (uma ou duas padarias, um bar ou outro) e uma única linha de ônibus que serve o bairro, com intervalos irregulares.

Desta forma, acreditamos que os bairros do município foram desenvolvidos com a chegada das linhas de ônibus urbanas que começaram a se espalhar a partir do

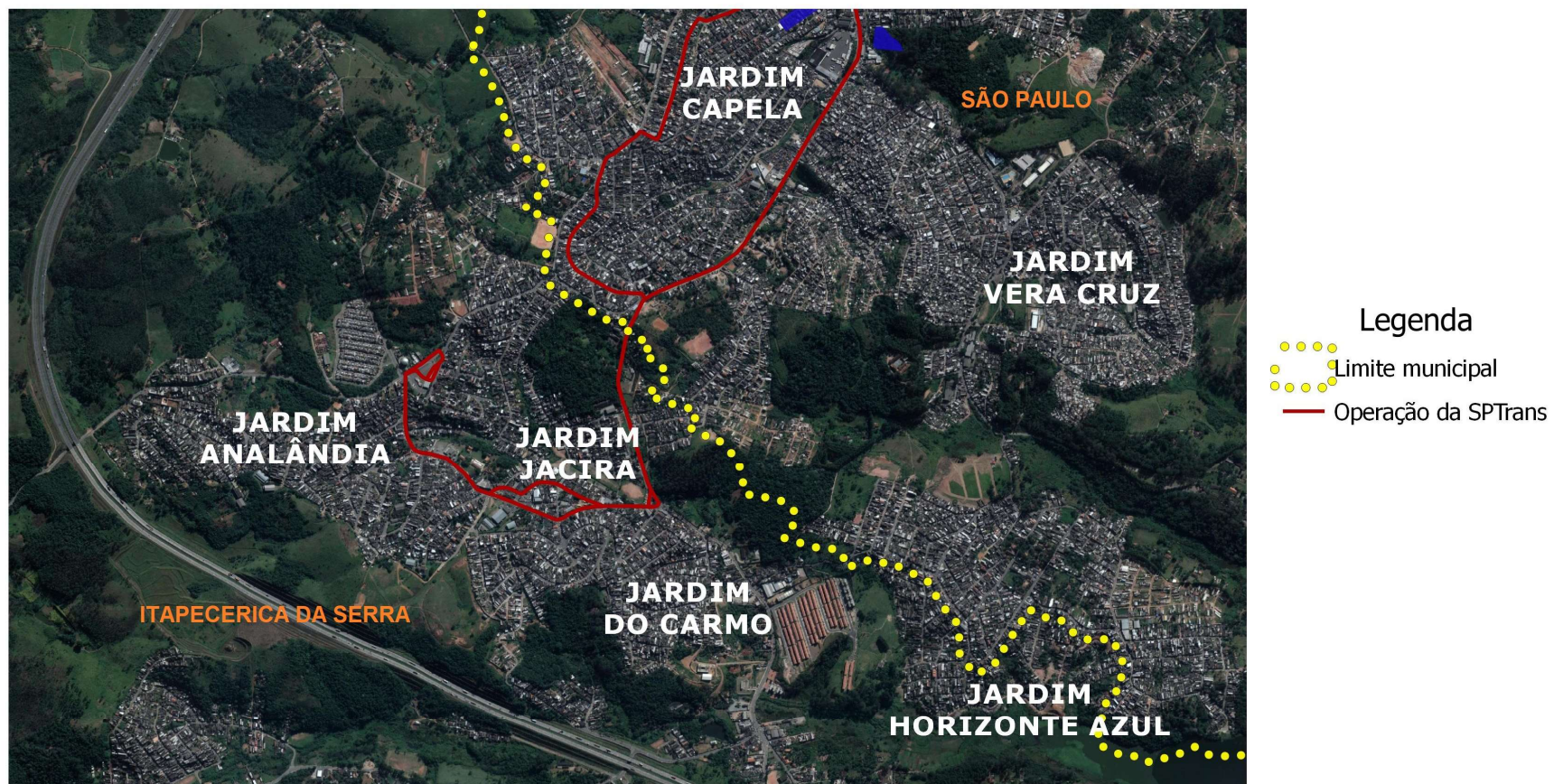
² www.estacoesferroviarias.com.br – acessado em 26/09/2017

município de São Paulo a partir também da década de 1940. Langenbuch, em sua obra “A Estruturação da Grande São Paulo” faz diferenciações de meios de urbanização das regiões, baseado no tipo de transporte disponível da região.

“A maioria dos núcleos suburbanos, que surge com apoio na circulação rodoviária, não se desenvolve em função de nenhum pólo local de atração. Provém de loteamentos cujo lançamento e cuja efetiva ocupação dependem de fatores não geográficos (especulação imobiliária, “agressividade de vendas”, facilidades oferecidas aos compradores), e da posição geográfica definida em termos areolarmente mais amplos.” (Langenbuch, 1972, p. 200)

Ora, a região do Jardim Jacira não possui até hoje nenhum polo de atração local. É um local afastado mesmo das subcentralidades de São Paulo, não era servido por grandes rodovias e não concentra grandes indústrias. Assim, subentendemos que este núcleo suburbano foi derivado da expansão da circulação rodoviária.

Mapa 1: Jardim Jacira e arredores



Elaboração: Marcelo B. Biane
Data: Setembro/2017

Langenbuch classifica quatro tipos de subúrbios desenvolvidos através da expansão rodoviária, o qual é o caso de nosso recorte geográfico. Porém, não conseguimos dados suficientes (principalmente da expansão das linhas urbanas de ônibus) que pudessem afirmar categoricamente que o Jardim Jacira é fruto de um típico “subúrbio-ônibus”:

“Se os subúrbios-loteamento, que surgiram fora do âmbito das linhas de ônibus, não encerravam nenhum *polo local de atração*, estes que ora nos ocupam se desenvolveram em função de um *eixo de atração*: a estrada servida pelo ônibus.” (Langenbuch, 1972, p. 202)

Devemos ainda citar que o Jacira se encontra no final da Estrada do M'Boi Mirim, grande avenida pertencente ao município de São Paulo e que foi criada a partir de estradas de tropeiros que por lá se encontravam ainda no século XIX. Esta mesma estrada, na divisa com Itapequerica da Serra segue com o nome de Rodovia SP-214, administrada hoje pelo DER – Departamento de Estradas de Rodagem - e liga a Estrada de M'Boi Mirim até o município de Embu-Guaçu, passando pela periferia de Itapequerica da Serra. Assim, é possível entender que este subúrbio se expandiu com a circulação que ali havia há mais de 150 anos.

“Contudo, a partir de 1940, tornam-se cada vez mais numerosas nos arredores paulistanos as estradas percorridas por ônibus, que demandam subúrbios já formados ou vilas e cidades vizinhas” (Langenbuch, 1972, p. 201)

Acreditamos então que a estrada do M'Boi Mirim, em conjunto com a SP-214 e com a grande distância do eixo ferroviário, conferiu ao Jacira a característica de expansão como um subúrbio-rodoviário formado pelas linhas de ônibus e loteamentos ao longo do percurso de Santo Amaro à Itapequerica da Serra.

O subúrbio-rodoviário tem como base de expansão tanto a circulação rodoviária quanto os loteamentos que haviam em profusão na região até a década de 1940. Esses loteamentos mais afastados das zonas centrais eram subdivididos em pequenas porções, e o capitalista loteador utilizava o subterfúgio de vender uma porção mais adiante de onde estariam as infraestruturas urbanas (água encanada, esgoto, eletricidade, vias de acesso, transporte público, etc) para que o poder público fosse obrigado a fornecer as condições de habitação naquele local.

Geograficamente o bairro do Jardim Jacira está localizado na porção norte do município de Itapequerica da Serra, fazendo divisa com a parte sul de São Paulo nos

bairros de Vila Calu e Horizonte Azul, principalmente. Nas adjacências do Jardim Jacira, encontramos os bairros do Carmo, Analândia e Sônia Maria.

Apesar das linhas de ônibus já existirem desde a década de 1970³, o terminal Rodoviário do Jardim Jacira foi construído no começo da década de 2000, implantado pela Prefeitura Municipal de Itapequerica da Serra para operação da SPTrans. Antes do terminal ali existir, as linhas faziam ponto final justamente no mesmo local que hoje abriga o terminal.

A infraestrutura do local é parca, mas atende melhor tanto aos profissionais que estão ali trabalhando quanto os munícipes: onde cabem quatro linhas de ônibus e dispõe de banheiros e um ou outro comércio de alimentos. A área externa do terminal é grande o suficiente para abrigar os ônibus que ali param e a maioria das vezes o pátio está bastante cheio, indicando constância de oferecimento de serviço de transporte público.

1.1 – A SPTrans – São Paulo Transporte

Criada em 1995, a SPTrans é uma empresa gerenciada pela Prefeitura Municipal de São Paulo, sendo ela um departamento anexo à SMT – Secretaria Municipal de Transportes.

A empresa foi criada a partir da privatização da CMTC, a qual amargava prejuízos crescentes desde a década de 1980. Em 1993, o então prefeito Paulo Salim Maluf – vitorioso nas eleições de 1992 com a campanha de melhorias no transporte público e obras viárias – anunciou um edital de concessão das oitenta linhas operadas pela CMTC e aproximadamente 2700 veículos operantes, finalizando todas as concessões no ano de 1995.

A concessão destas linhas à empresas privadas ocorre em um momento onde diversas linhas urbanas do município de São Paulo eram realizadas por empresas clandestinas, com ônibus sucateados e pouquíssima fiscalização das empresas regulares.

³ De acordo com relatos de funcionários da SPTrans que trabalharam durante este período na extinta CMTC.

Em conjunto com a concessão das linhas, a SPTrans recebeu novas atribuições operacionais – como fiscalização de táxis e peruas escolares. Além disso, haviam propostas de criação de mais de 200 quilômetros de corredores de ônibus, terminais de integração em diversos pontos do município, fiscalização eletrônica por sensores eletrônicos, projetos para implantação de VLP – Veículo Leve Sobre Pneus, catracas eletrônicas, entre outros.

Ao contrário da CMTC, a SPTrans foi planejada com o ideal de possuir um quadro funcional integrado, possuindo um quadro de departamentos centralizados com o objetivo de garantir qualidade, conforto e segurança para os passageiros e conciliar a administração das operadoras concessionárias.

Pouco foram as realizações dos objetivos planejados em 1995: em 2002, já na gestão da prefeita Marta Suplicy, o município de São Paulo contava com apenas 39 quilômetros de corredores de ônibus, 14 terminais de integração e o projeto de VLP fracassado – o qual se tornou um corredor de ônibus segregado, operando com ônibus convencionais.

O plano da prefeita Marta Suplicy era ousado: era previsto a construção de 228 quilômetros de corredores de ônibus e 32 terminais de integração. Ao final, sua administração concretizou a construção de 10 terminais, 104 quilômetros de corredores e seu maior trunfo: a criação do bilhete único, que possibilitou a integração dos passageiros de ônibus da SPTrans pelo intervalo de 3 horas, não necessitando pagar outra tarifa.

Com a criação do bilhete único, as linhas da SPTrans sofreram grandes modificações na época. Pela possibilidade da integração com o bilhete, muitas das linhas mais periféricas da cidade foram segregadas até algum terminal de integração, fazendo com que o usuário tivesse de realizar o transbordo de uma linha alimentadora para as linhas estruturais – que partem dos terminais até o centro da cidade.

É neste momento que as linhas que operavam no Jardim Jacira e iam até regiões mais centrais do município de São Paulo – em especial para Pinheiros e Praça da Bandeira – são seccionadas e passam a operar até o Terminal Santo Amaro e/ou Terminal Capelinha, e que continuam operacionais e serão retratadas adiante.

Atualmente, a SPTrans conta com aproximadamente 1300 linhas concessionadas aos operadores, e a frota de veículos operacionais em torno de 13 mil ônibus. Apesar da

empresa ter sido criada com a intenção de diminuir o prejuízo da Prefeitura Municipal de São Paulo que no ano de 1993 chegou a receber US\$500 milhões dos cofres públicos para custear as operações, no ano de 2017 a SPTrans teve de receber um subsídio de aproximadamente 3 milhões de reais para custear o pagamento às operadoras, fato que ocorre anualmente.

Os últimos anos de gestão da SPTrans foram marcados por novas tentativas de editais públicos, buscando racionalizar o sistema com mais seccionamentos de linhas, concessão de terminais à empresas privadas e diminuição da frota operacional de ônibus. Houve um edital proposto pelo último prefeito de São Paulo, Fernando Haddad em 2013; neste ano de 2018, o atual prefeito João Dória anunciou o mesmo edital com algumas poucas mudanças.

1.2 - A operação das linhas de ônibus municipais, intermunicipais e a construção do Terminal Rodoviário do Jardim Jacira

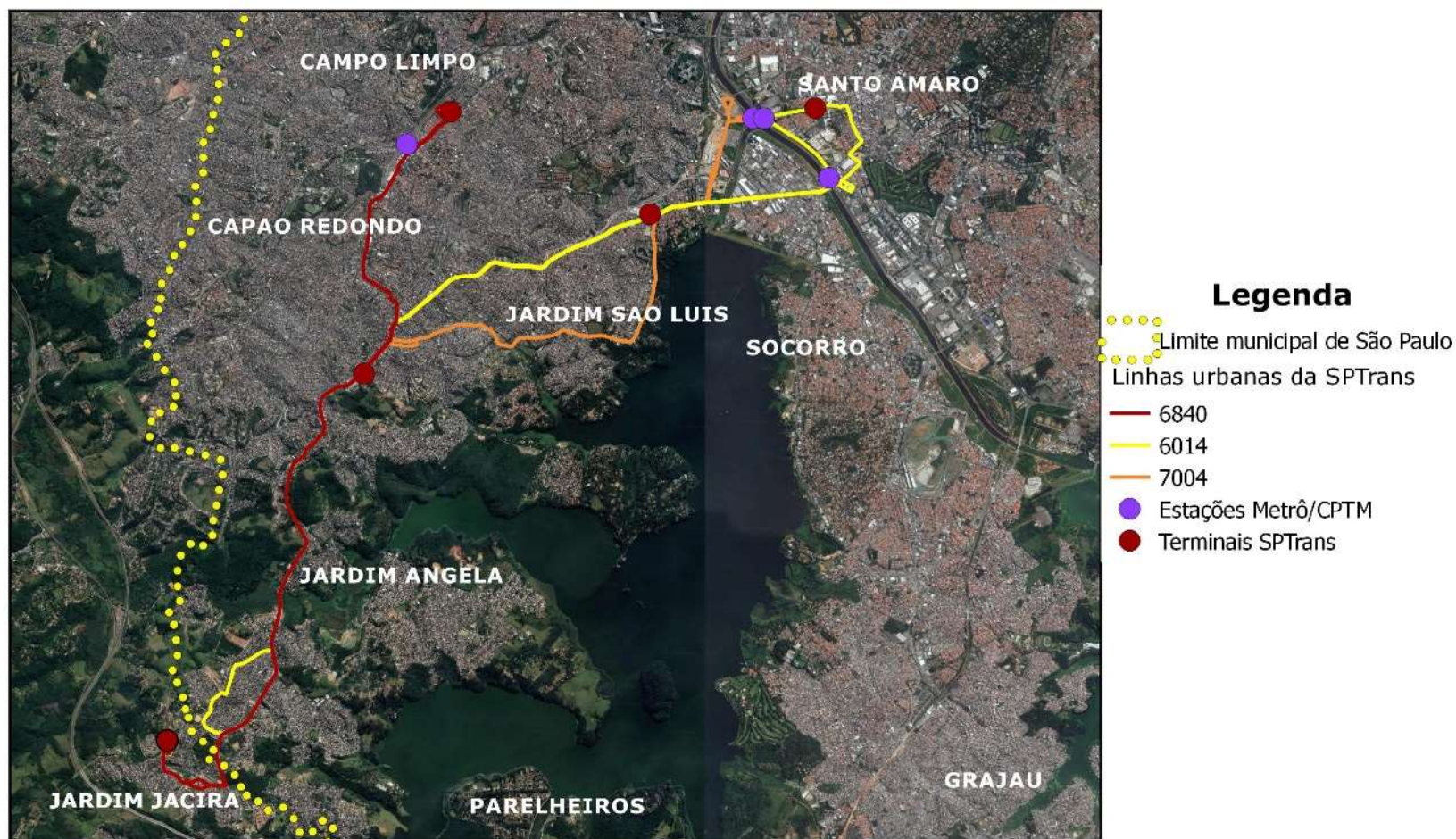
O Jardim Jacira é o bairro que mais recebe linhas gerenciadas pela SPTrans e que não faz parte do município de São Paulo. As linhas da SPTrans percorrem aproximadamente 2 quilômetros de extensão dentro do município de Itapeverica da Serra, distância essa só ocorrida na região.

Há outros casos de ônibus da SPTrans que percorrem vias nos limites com outras cidades da RMSP, porém isso somente ocorre em regiões limítrofes das cidades por questões operacionais - principalmente por não haver estrutura viária para os ônibus percorrerem outras ruas dentro do próprio município de São Paulo⁴.

De acordo com o mapa abaixo, podemos visualizar a franja que se estende da operação da SPTrans dentro do município de Itapeverica da Serra:

⁴ Há casos como a região limítrofe de Taboão da Serra, onde os ônibus percorrem avenidas como a Av. Intercontinental, que de um lado são limítrofes de São Paulo, do outro de Taboão da Serra.

Mapa 2: Linhas urbanas da SPTrans



Elaborado por: Marcelo B. Biane
Data: Setembro/2017

1 0 1 2 km

A SPTrans atua no bairro do Jardim Jacira desde a época da CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos). De acordo com o Guia de Ruas Quatro Rodas de 1997, as seguintes linhas já existiam:

- 6069: Jardim Jacira / Hípica Paulista
- 695J: Jardim Jacira / Metrô Santa Cruz
- 6073: Jardim Jacira / Praça da Bandeira

É possível que estas linhas tenham sido reformuladas ou criadas com uma grande reestruturação da CMTC, proposta pelo então prefeito Mario Covas em 1985. Porém, os dados que conseguimos encontrar são insuficientes para comprovar essa informação.

O ponto inicial das linhas era na Estrada Abias da Silva, onde atualmente está localizado o Terminal Rodoviário do Jardim Jacira, atual ponto inicial das linhas. Estas linhas foram conservadas durante as décadas de 1980 e 1990, sofrendo diversas alterações a partir da década de 2000.

Com a reorganização do sistema de transporte sobre pneus do município de São Paulo, as linhas de ônibus que servem o bairro sofreram diversas alterações. Por conta do conceito de racionalização do transporte público e implantação do bilhete único, com adoção de sistemas alimentadores e troncos centrais, as linhas de bairros distantes como o Jacira foram seccionadas até alguns pontos de São Paulo onde há estes sistemas troncais de transporte.

Assim, atualmente temos o sistema de linhas da SPTrans distribuídas da seguinte forma na nossa área de pesquisa:

- 6014: Jardim Jacira / Terminal Santo Amaro
- 6840: Jardim Jacira / Terminal Capelinha
- 7004: Jardim Jacira / Estação Santo Amaro (linha 5 - Lilás do Metrô)
- N732: Jardim Jacira / Terminal Jardim Ângela

Entre as citadas, pretendemos destacar a linha 6840 Jardim Jacira / Terminal Capelinha que é a que possui mais ofertas de serviço e menor tempo de intervalo. Atualmente ela faz uma ligação bastante importante, pois além dela servir subcentralidades como o Jardim Ângela e o Capão Redondo – polos importantes de

empregos, comércio e aparatos públicos – seus usuários podem chegar a regiões mais centrais do município de São Paulo utilizando os ônibus que atendem o Terminal Capelinha, um dos principais da região sul.



Imagem 1: Terminal Rodoviário Jardim Jacira
Marcelo B. Biane, Julho/2017

A linha 6840 é a que possui uma ligação mais rápida entre o Jacira e um dos terminais troncais da SPTrans. Utiliza ônibus maiores, para acomodar mais passageiros e faz o percurso em menor tempo que as outras linhas. De acordo com os dados da SPTrans, esta linha possui 152 partidas diárias agendadas em dias úteis em direção ao Terminal Capelinha, de acordo com a tabela abaixo:

Tabela 1: Quantidade de partidas da linha 6840 da SPTrans em direção ao Terminal Capelinha

FAIXA HORÁRIA	TOTAL DE PARTIDAS
04:00 - 08:59	57
09:00 - 13:59	36
14:00 - 18:59	31
19:00 - 00:59	28
Total	152

Fonte: SPTrans, 2017
Elaboração/Adaptação: Marcelo Biane

Diante do quadro mostrado, é possível visualizar que a linha possui uma quantidade vasta de ofertas de horários, chegando a ter até 14 partidas em uma única hora – o que se pode traduzir em um intervalo de 5 minutos em horários de pico; durante o dia, a média é de 8 a 12 minutos.

Com quase 500 mil passageiros transportados no mês de abril/2017, a linha 6840 da SPTrans ocupa a 53^a. posição no ranking de transportes de passageiros, em uma gama de aproximadamente 1300 linhas urbanas cadastradas na operadora de transportes. Isso demonstra como a linha é importante para o sistema, e quantos usuários se servem dela⁵.

No mesmo período, a linha 5370 – Terminal Varginha/Largo São Francisco também transportou aproximadamente 500 mil passageiros, e possui quase a mesma quantidade de partidas diárias:

⁵ A linha diuturna mais movimentada no mês de Abril/2017, de acordo com a SPTrans, foi a 675K-10 Terminal Jd. Ângela/Metrô Santa Cruz, com quase 1 milhão de passageiros transportados.

Tabela 2: Quantidade de partidas da linha 5370 da SPTrans em direção ao Largo São Francisco:

Faixa horária	Total de partidas
04:00 – 08:59	49
09:00 – 13:59	36
14:00 – 18:59	33
19:00 – 00:59	22
Total	129

Fonte: SPTrans, 2017

Elaboração/Adaptação: Marcelo Biane

Este fato demonstra que as políticas operacionais da SPTrans são importantes do mesmo modo para as suas linhas estruturais, afirmando que o fato da linha 6840 ir além dos limites municipais de São Paulo não influenciam em sua operação.

Além de servir o Terminal Capelinha, a linha 6840 possibilita o acesso à Estação Capão Redondo da Linha 5 – Lilás – do Metrô de São Paulo. Atualmente ela serve somente até a Estação Brooklin, localizada em bairro de mesmo nome. Há previsão de que até 2018 esta linha faça conexão com a linha Azul do Metrô, facilitando o deslocamento da população do extremo da Zona Sul até o centro de São Paulo ou regiões mais afastadas que possuem serviço de trens do metrô ou da CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.

É importante destacar também a presença de uma linha noturna servindo a região. Implantado em fevereiro de 2015, o serviço de ônibus noturno da SPTrans possibilita o acesso 24 horas por dia à diversas áreas do município de São Paulo, incluindo o bairro localizado em Itapequerica da Serra.

As linhas 6014 e 7004 também possuem grande quantidade de partidas do Terminal Rodoviário do Jardim Jacira em direção à região de Santo Amaro, tendo uma média de intervalo de 10 a 15 minutos durante os dias úteis. Porém, por se tratarem de linhas que acabam adentrando outros bairros do município de São Paulo antes de chegarem ao seu destino, são linhas muito seccionadas e que não seja de grande importância para os moradores da área de pesquisa utilizarem para se locomoverem mais rapidamente aos terminais troncais da SPTrans.

Diante dos fatos abordados acima, e com a linha 6840 sendo de grande movimentação de passageiros, devemos nos ater à esta última como eixo de atração para uma rede urbana da região.

É necessário, agora, entender como as linhas urbanas se integram aos pólos de atração localizados em São Paulo. Para isso, discutiremos no próximo capítulo o processo de formação das subcentralidades do município, as quais são regiões de alta densidade de serviços públicos e privados.

Capítulo 2. As subcentralidades da cidade de São Paulo e seu poder de atração

Uma das premissas desta pesquisa é entender que o transporte público favorece a integração de redes urbanas, a partir das rotas de ônibus disponíveis naquele local. O Jardim Jacira, neste caso, possui uma rede urbana mais conectada à São Paulo do que com o núcleo central da cidade, devido à maior oferta de linhas por parte do primeiro.

De acordo com Milton Santos (1989, p. 171), são três principais elementos que combinados formam a rede urbana: as massas, o fluxo e o tempo. As massas, neste caso são os equipamentos de transporte; o fluxo é o deslocamento da população seja ela em qualquer atividade de lazer ou de produção; e o tempo, é a noção principal em geografia que liga os dois aspectos anteriores.

O tempo explica os fenômenos da disparidade, como por exemplo as diferenças entre o rápido crescimento do setor de transportes e da comunicação/consumo e a lenta evolução das estruturas sociais e econômicas. A indústria acaba por ser um fator integrador entre essas características, criando uma rede mais concisa. Assim, a evolução destes imprime uma dialética entre tendências à concentração e tendências à dispersão.

Segundo Milton Santos, a definição de uma rede urbana é “o resultado de um equilíbrio instável de massas e de fluxos, cujas tendências à concentração e à dispersão, variando no tempo, proporcionam as diferentes formas de organização e de domínio do espaço pelas aglomerações”.

Em suas análises, o ponto de partida da percepção da noção do espaço é “[...] o conjunto indissociável de sistemas de objetos naturais ou fabricados e de sistemas de ações, deliberadas ou não.” (SANTOS, 1994, p. 49). Desta forma, podemos tomar como pressuposto que o espaço é o meio onde há a materialização dos eventos citados. Dentro desta análise o autor procura citar as categorias analíticas: divisão territorial do trabalho, paisagem, configuração territorial e rugosidades, espaço produtivo e produzido, entre outros. Também considera recortes espaciais e a racionalidade do espaço, quesitos estes que levam a discutir sobre processos básicos externos ao espaço (por exemplo a técnica, ação, objetos, normas, eventos, universalidades, símbolos, entre outros).

Uma das principais funções de um geógrafo é de reconhecer que há uma inseparabilidade entre sociedade e espaço geográfico. Considerando esta afirmação, o território pode ser visto como objeto das ações realizadas e também como sujeito, proposição esta realizada por Milton Santos. Então, é possível estabelecer uma forma geográfica de compreender o mundo diferentemente de outras abordagens existentes e com uma importância social por possuir uma visão não fragmentada dos processos existentes, pois é exatamente o território que revela problemas e caracterizações regionais.

No caso do recorte de estudo desta pesquisa, é primordial entender que as técnicas e ações as quais Milton Santos postula são intrinsecamente ligados ao transporte de passageiros e a produção do espaço territorial. Os transportes representam a técnica e suas ações influenciam diretamente este território.

“O espaço se globaliza, mas não é mundial como um todo, senão como metáfora. Todos os lugares são mundiais, mas não há espaço mundial. Quem se globaliza, mesmo, são as pessoas e os lugares” (SANTOS, 1994, p. 31)

O espaço geográfico é indissociável do tempo, pois as ações realizadas ao longo do tempo sobre determinado território fazem com que este esteja em constante transformação. Assim, a periodização se torna central como fundamentação teórico-metodológica; ela permite identificação do que é novo no processo e possibilita uma ação transformadora. Quando um novo momento chega para substituir outro, ele encontra neste espaço geográfico formas preexistentes às quais ele precisa se adaptar para poder se estabelecer. Desta forma, o espaço é a base necessária para que se ocorram novos modos de produção e os objetos geográficos já existentes, que foram instalados para suprir determinada demanda em algum momento, influenciam estes novos objetos e podem ou não permanecer inalterados.

“[...] o espaço tem um papel privilegiado, uma vez que ele cristaliza os momentos anteriores e é o lugar de encontro entre esse passado e o futuro, mediante as relações sociais do presente que nele se realizam.” (SANTOS, 1994, p. 122)

Em se tratando de nosso recorte de pesquisa, devemos lembrar que, como já mencionado, desde a década de 1980 temos a entrada de ônibus municipais de São Paulo no bairro do Jardim Jacira, assim como linhas urbanas intermunicipais que cortam o bairro em direção à São Paulo. Este recorte temporal é fundamental para entendermos que há uma aplicação das ações no bairro já há alguns anos, e que

estas modificações já estão cristalizadas tanto no território como na sociedade ali inserida.

Milton Santos aborda a periodização como fator necessário para entender o movimento do mundo, onde o homem bem ou mal o constrói, que tempos diversos podem coabitar um mesmo espaço e que caso se mude a realidade o instrumental também deverá ser readequado. Sendo o espaço um sistema, ele depende de um conjunto de elementos (materiais ou não) e entre os quais existe uma relação que deve ser definida: é um todo que é constantemente permeado por ideias ou princípios que vão montar seu sentido, estrutura e resultados.

Levando em consideração que o espaço geográfico são conjuntos de sistemas de objetos indissociáveis de conjuntos de sistemas de ações (SANTOS,1994), pode-se afirmar que ele é um conjunto de coisas que possui um entrelaçamento de funções, formando um todo coerente e uma unidade completa. Assim como é um sistema de ações, é um conjunto de gestores, forças, atos e atitudes que fazem mover a sociedade. E em nosso caso, o transporte urbano de passageiros é essencialmente um conjunto de ações que além de mover fisicamente a sociedade, também modifica essencialmente o território que ele circunda por diversas razões: a mobilidade ofertada faz com que o valor dos imóveis na região suba de valores; a economia pode ser transformada também pela acessibilidade, já que naquele local há facilidade de consumo ou de produção do capital; o lazer ali encontrado pode ser utilizado por diversas pessoas que se beneficiam do transporte ofertado.

Assim sendo, um sistema influencia o outro e é por ele também influenciado, formando um conjunto maior chamado espaço geográfico. Os dois conjuntos são indissociáveis e sua amplitude de análise dependerá da escala de análise, e é ela quem permitirá levantar os problemas da totalidade estabelecida. Por isso a escolha, neste caso, do recorte sobre o transporte urbano: ele é um dos agentes que influencia os sistemas encontrados tanto no Jardim Jacira quanto na região da Zona Sul de São Paulo, a partir do momento em que permite a mobilidade da população.

A estruturação básica do espaço metropolitano de São Paulo foi principalmente realizada entre os anos 1940 e o final do século XX, fortemente condicionada pelos eixos de expansão econômica do Estado de São Paulo. A partir da década de 1980 com novas condicionantes econômicas e produtivas, formação de subcentralidades

como a região de Santo Amaro, Itaim Bibi, Berrini e etc. formam-se novos espaços de fluxos como novas avenidas e importantes corredores de tráfego de ônibus, sendo estes um dos principais agentes de construção urbana.

O deslocamento das funções centrais da metrópole de São Paulo para seus bairros periféricos e municípios adjacentes são fatores importantes a serem analisados. Muitas destas funções centrais atualmente se encontram nesses subcentros, e a proximidade do Jardim Jacira de regiões como o Jardim Ângela e Santo Amaro realizam um poder de atração da população ali residente a utilizarem os serviços lá localizados.

Desde o século XIX, o município de São Paulo foi um importante centro integrador de funções centrais para todos os municípios vizinhos.

Na década de 1920, quando os principais prédios começaram a surgir no centro do município, São Paulo contava com pouco mais de 500 mil habitantes que dependiam do deslocamento até as regiões centrais em busca de serviços públicos e privados. Algumas fábricas já existiam ao redor das periferias, mas a grande massa de indústrias estavam localizadas no que é hoje descrito como o “centro expandido” do município. As empresas do grupo Matarazzo, por exemplo, situavam-se nas regiões adjacentes ao centro, como o bairro da Mooca e Barra Funda.

Neste período, as linhas urbanas de ônibus ainda eram pouco difundidas pela cidade. A população utilizava as linhas de bonde para circularem nos principais bairros deste mesmo “centro expandido”, e poucas eram as opções para o acesso à bairros mais periféricos. Somente os trens de subúrbio serviam a população neste período, utilizando as vias férreas que ligavam São Paulo ao interior e ao Rio de Janeiro.

Apesar de haver a estação de Aldeinha dentro do município de Itapeverica da Serra, esta nunca chegou a receber os chamados trens de subúrbio, somente trens de longo percurso para o interior e litoral do estado.

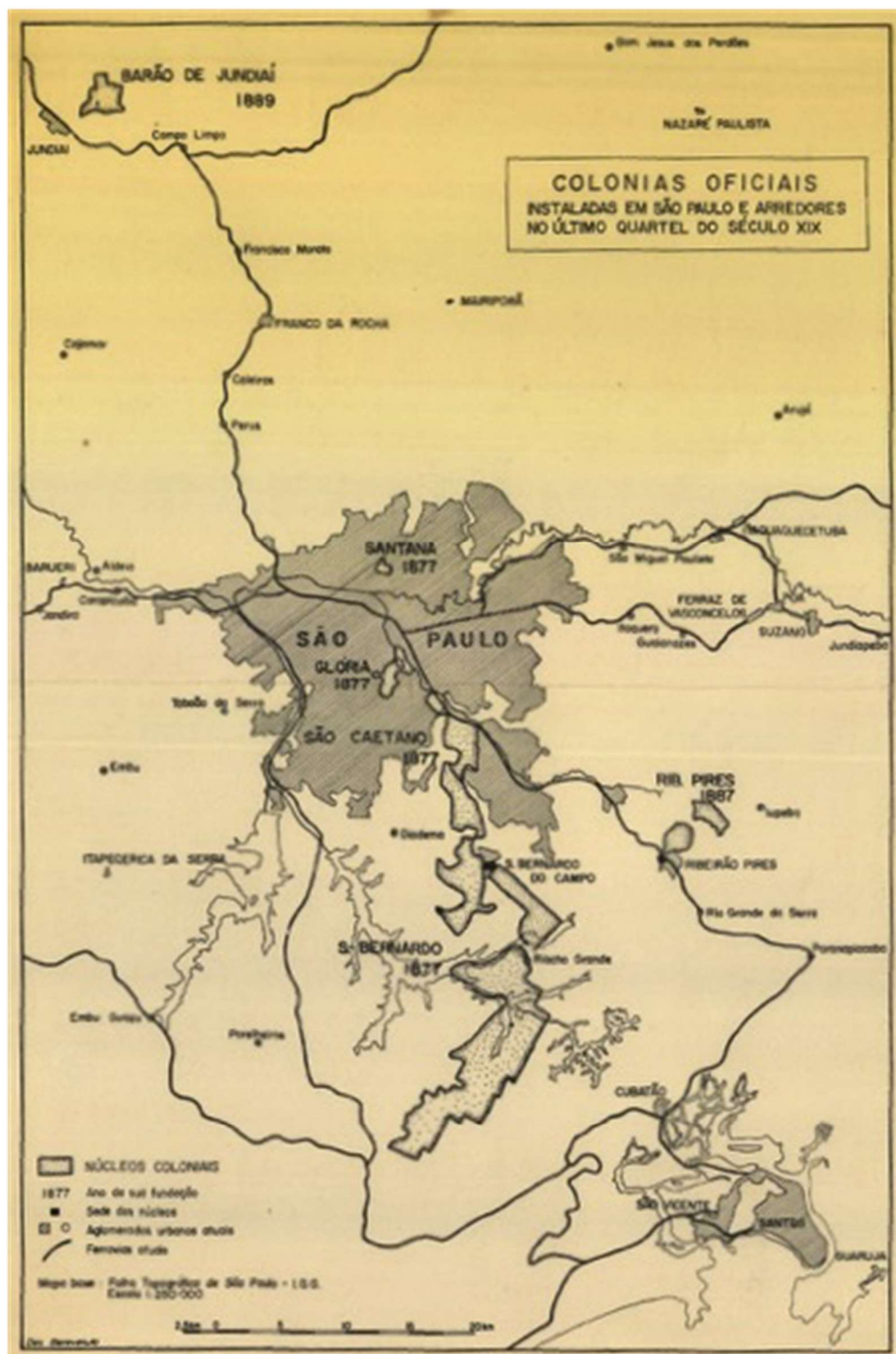


Figura.1: Região Metropolitana de São Paulo e seus núcleos no fim do século XVIII
Anexo de Estruturação Metropolitana da Grande São Paulo. LANGENBUCH,

Na década de 40, o município de São Paulo e os que hoje compõe a RMSP chegam a população aproximada de 1,5 milhão de habitantes. São Paulo se firma como metrópole e cada vez mais a população depende do deslocamento até as regiões centrais. O transporte sobre pneus tem uma grande expansão na época, devido aos trens de subúrbio estarem cada vez mais cheios e decadentes e diversas linhas de bonde sendo extintas em detrimento ao transporte rodoviário.

Em conjunto com o cenário de transição populacional, São Paulo enfrenta também a modernização de seu conjunto de indústrias e do mercado financeiro, assim como a expansão dos serviços públicos. Com a rápida transformação da metrópole, o município se metamorfoza com a aprovação de diversos planos diretores a partir da década de 1930. Um dos principais estudos de mobilidade da época, realizado pelo ainda engenheiro Francisco Prestes Maia (que se tornaria prefeito da cidade de São Paulo em 1938) chamado de “Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo” fundamenta a estrutura de avenidas radiais e diagonais persistem até hoje no chamado centro expandido de São Paulo.

É neste momento que a cidade inicia o processo de metropolização, com o deslocamento de diversas funções para outras regiões além do centro – e para nosso interesse, mais especificamente na região sudoeste do município, em direção à Itapeverica da Serra, Taboão da Serra e municípios adjacentes.

2.1 – O processo de metropolização e o deslocamento das funções centrais

Segundo Milton Santos, o “centro” da cidade se caracteriza por possuir uma paisagem arquitetural e humana diferente de outras áreas da cidade, como a periferia. Apesar disso, este “centro” não necessita estar centralizado geograficamente falando.

Nos países subdesenvolvidos, o centro de uma cidade é representado pela porção espacial onde pode-se encontrar núdulos principais da rede de vias urbanas e forte concentração de serviços de todos os níveis, sejam eles públicos ou privados. O comércio tem presença marcante no centro de uma cidade.

Na maioria das cidades pequenas e médias, o centro costuma ser único e em grande parte monopoliza todas as funções de serviços públicos e privados. Porém, no caso de metrópoles como São Paulo este centro pode ser diversificado, com diversos

pontos espalhados com nódulos principais de rede urbana e forte concentração dos serviços.

Casos de centros diversificados são fenômenos de dispersão, que acontecem quando uma região da cidade apresenta densidade demográfica e econômica importante, criando-se centros secundários para distribuição de mercadorias ou serviços. Outro fator que pode desencadear é a absorção de subúrbios previamente existentes pela metrópole durante sua expansão, criando centros secundários.

Essas reorganizações do tecido urbano vem ocorrendo na RMSP desde a década de 1950, com a introdução de novas políticas de uso do solo a favor da incorporação imobiliária. O centro da cidade de São Paulo deixa de ser o principal polo concentrador de serviços públicos e privados e estes se expandem pela cidade, mais especificamente no eixo Sudoeste do município em direção à região de Santo Amaro.

Apesar do mercado imobiliário ter impulsionado esta descentralização, o processo de metropolização da região é fator fundamental para esta nova dinâmica que levou a criar *subcentros* na cidade de São Paulo.

“O eixo de movimentação das atividades centrais rumo a esses novos espaços dirigiu-se, no final dos anos 50 e durante os anos 60, para a região da Avenida Paulista e caminhou, na década de 70, para o sudoeste, consolidando novos setores, tais como, a avenida Faria Lima e a região do Itaim, alcançando as avenidas marginais ao Rio Pinheiros, e as regiões das avenidas Luis Carlos Berrini e Verbo Divino, nos anos 80 e 90.” (MEYER, 2004, p. 182)

A criação de novos subcentros nessa região é atraída por novos empreendimentos inaugurados com a expansão urbana em direção sudoeste, como dito por Meyer. Entre eles, podemos citar o Centro Empresarial São Paulo, inaugurado em 1977 próximo à ponte João Dias e que concentra diversos tipos de empresas particulares e fornece serviços de diversos tipos; a avenida marginal ao rio Pinheiros, entre a ponte João Dias e Avenida Interlagos concentra diversas indústrias ao longo do eixo ferroviário (hoje pertencente à CPTM) ali existente; e, com maior peso sobre o desenvolvimento dos subcentros desta região, Santo Amaro e o Largo 13 se sobressaem à todo este conjunto, ofertando uma série bastante extensa de serviços públicos – como o Poupatempo localizado próximo ao Terminal Santo Amaro -, comércio extremamente variado e sede de diversas empresas particulares.

Assim sendo, é possível vislumbrar como a urbanização, descentralização de serviços e criação destes subcentros ofertaram às regiões próximas à estas ditas logo acima a

possibilidade de criação de uma rede urbana, proporcionando aos moradores dali um acesso mais rápido à empregos e serviços públicos.

A partir da década de 50, a região metropolitana de São Paulo passa por um processo transformador do centro do município, com o deslocamento das funções centrais (ou funções urbanas) da área central para outras áreas do município ou mesmo de outros municípios da região metropolitana. Desta forma, foi possível a reorganização descentralizada das funções que haviam somente no centro de São Paulo, impulsionando diversos novos empreendimentos particulares e públicos principalmente no setor sudoeste do município.

“Foi um processo natural, impulsionado pela metropolização, que pode ser considerado positivo na medida em atender à ampliação da complexidade da vida urbana na metrópole. As repercussões urbanas deste processo no município de São Paulo foram significativas pois através delas foram criados ou consolidados os *centros de bairro*.” (MEYER, 2004, p. 182)

Apesar da forte tendência à descentralização, é preciso considerar que não foi somente uma dinâmica “metropolizadora” que possibilitou este processo. Em primeiro lugar, diversas funções centralizadoras foram deslocadas por interesses imobiliários, os quais na maioria das vezes não atuam como um novo formador de *centros de bairros*, pois estes novos setores não assumem um papel de complementaridade ao centro. Com isso, no final dos anos 50 e até a década de 70 houve uma forte especulação imobiliária nas regiões do Itaim, Brooklin e Santo Amaro. As avenidas marginais do Rio Pinheiros também sofreram grande diversificação de uso de solo.

Em conjunto com a especulação imobiliária, houve após a década de 50 grande investimento de obras de infraestrutura na região sudoeste de São Paulo. Alargamento de avenidas, novas pontes e túneis facilitando o deslocamento da população do outro lado da margem do Rio Pinheiros possibilitou rápido acesso a estes novos “nichos urbanos”.

Já mencionado anteriormente, uma das principais obras da região é o Centro Empresarial São Paulo. Localizado em um ponto avançado na Marginal Pinheiros, atualmente conta com o Terminal João Dias e estação Giovanni Gronchi da linha Lilás do Metrô, que está situado a pouco mais de um quilômetro de distância, facilitando o acesso por meio de transporte público.

Além de grandes obras como o Centro Empresarial São Paulo, podemos citar lotes de indústria ocupando o espaço situado entre a estação Santo Amaro e Jurubatuba

da CPTM. Estas indústrias iniciaram a ocupação em período anterior à implantação do ramal ferroviário da extinta Estrada de Ferro Sorocabana, também da década de 50, hoje operado pela CPTM. Com a implantação do ramal ferroviário, foi facilitado o deslocamento para a região assim como possibilitou às indústrias terem seus próprios ramais para transporte de seus produtos.

Desta forma, o município de São Paulo passa, na década de 80, por grandes processos urbanos em áreas onde sequer havia infraestrutura sanitária, culminando na década de 90 com a operação urbana na Avenida Brigadeiro Faria Lima.

Segundo MEYER, 2004:

“É possível identificar, no momento, pelo menos três variáveis que conduzem o processo e a análise das etapas desse percurso das funções centrais rumo ao sudoeste. A primeira relaciona-se com a complementação do sistema viário intra-urbano e metropolitano definido pelo poder público na década de 60. A segunda é característica da especulação imobiliária que associam interesses imediatos com investimentos públicos que agregam valor à área. (...) E a terceira, ainda em pleno andamento, relaciona-se com o processo de transformação de áreas industriais em processo de desativação localizadas na marginal Pinheiros rumo ao quadrante oeste.”

É necessário salientar que estes processos são intrínsecos à construção do território de uma cidade metropolitana, fazendo parte da dinâmica de um território onde o urbano se generaliza. Mais importante ainda é entender com estes processos a dinâmica que gera a descentralização dos serviços públicos e empresariais do centro do município em direção à sudoeste, particularmente, próximo à região onde nossa pesquisa se encontra.

No ano de 2014 foi aprovado pela Prefeitura de São Paulo o novo Plano Diretor Estratégico (PDE), que é o principal instrumento de análise e ordenamento (ou reordenamento) de setores da cidade, com relação ao uso do solo e de projetos de desenvolvimento econômicos e sociais. Nestes setores, espalhados pelo município, são especificadas as estratégias que serão utilizadas em cada um deles: encontramos áreas de desenvolvimento econômico, outras com pouco adensamento demográfico, redes hídricas e ambientais, redes de transporte coletivo entre outros.

Diante de vários setores especificados no PDE, dois deles são os mais importantes para a estruturação de uma região comercial e de serviços públicos e particulares:

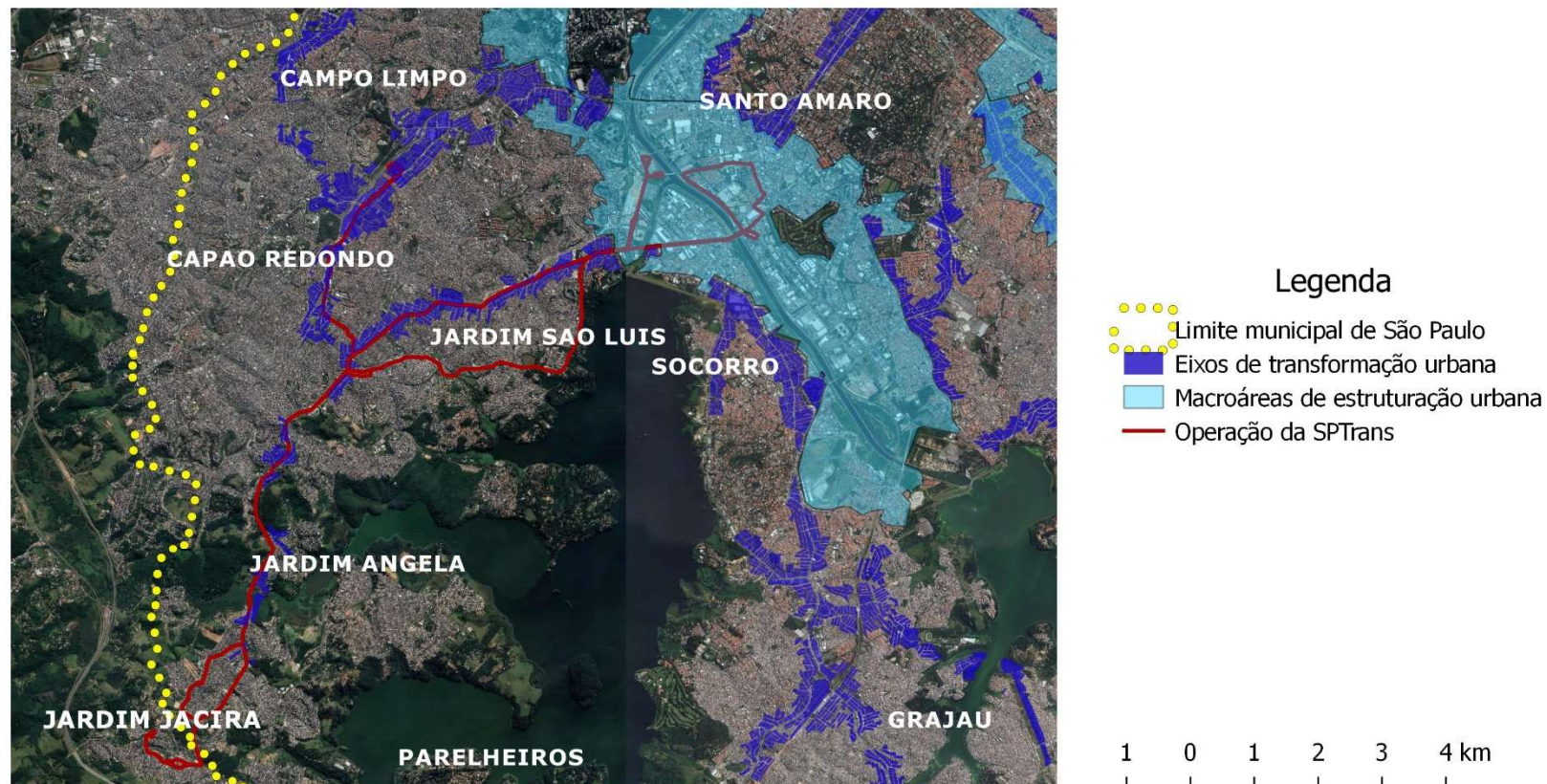
- Macroárea⁶ de estruturação urbana metropolitana: é uma das áreas mais estratégicas, a qual é definida visando impulsionar um grande processo de reestruturação urbana, pois essas regiões apresentam grande potencial de transformação por já possuírem grande concentração de equipamentos públicos, comerciais e uma rede de transporte coletivo já consolidada com grandes corredores de ônibus e transporte sobre trilhos;

- Eixos de estruturação da transformação urbana: são setores que pretendem orientar e reordenar áreas onde se localizam redes de transporte de média e alta capacidade, priorizando adensamento demográfico, ampliando áreas públicas, requalificando vias de circulação como ruas e calçadas e possibilitar a expansão de pequenos comércios na região.

De acordo com o mapa a seguir, é possível notar que as linhas urbanas da SPTrans que partem do Jardim Jacira percorrem grande parte destes eixos de estruturação na região do Jardim Ângela, Capão Redondo e Jardim São Luís e atingem a macroárea de estruturação metropolitana, localizada em Santo Amaro. Desta forma, é possível entender que essas linhas urbanas realizam uma integração de mobilidade urbana bastante intensa entre o bairro periférico de Itapeverica da Serra com grandes áreas de concentração urbano em São Paulo:

⁶ De acordo com o PDE do município de São Paulo, as macroáreas são áreas com características de urbanização semelhantes e que devem cumprir papéis específicos no futuro do município.

Mapa 3: Eixos de transformação urbana e macroáreas de estruturação metropolitana



Elaboração: Marcelo B. Biane
Data: Setembro/2017

2.2 – As vias de circulação e o transporte público sobre pneus

O processo de urbanização de uma cidade está ligado às vias de circulação e à acessibilidade ao transporte público. Sem um acesso viário, os loteamentos residenciais ou industriais não possuem valor, pois os pretendentes a habitarem o local não terão como chegar ou sair de lá; já o transporte público vai agregar valor à este local determinado, como função auxiliar de deslocamento de pessoas ou mercadorias até o local.

A estruturação da rede urbana é intrinsecamente ligada ao condicionante viário pois estas vias provocam alterações na malha urbana, o que é relacionado ao arranjo espacial urbano.

O primeiro efeito que uma via ou um terminal urbano de passageiros provoca no espaço é a melhoria de sua acessibilidade, automaticamente gerando uma valorização do preço da terra do seu entorno. Porém, é necessário lembrar que o aumento deste valor não é relacionado às estruturas construídas e sim à lógica de mercado, podendo criar desigualdades espaciais e sociais.

No caso de nossa pesquisa, pode-se levar em consideração que a construção do Terminal Rodoviário do Jardim Jacira ocasionou impactos importantes no bairro: com três linhas urbanas servindo o terminal, ele se torna ponto importante de embarque e desembarque de passageiros. Além disso, proporcionou a criação de comércios ao redor que atendem aos motoristas que ali descansam enquanto aguardam seu horário de partida. Estes dois fatores já geram um condicionante importante na estruturação espacial da urbanização do local.

Com a melhoria da acessibilidade proporcionada pelo terminal, os terrenos adjacentes à estes que sofreram alterações trarão economia de transporte aos seus possíveis ocupantes. Neste sentido, é importante frisar que a acessibilidade ao centro não significa necessariamente a proximidade à cidade, pois nem sempre os habitantes de determinada região pretendem estar próximas à ela, mas que eles procuram a cidade como um organismo político e econômico a ser vivenciado. E em nosso caso, a proximidade e acessibilidade aos subcentros já mencionados aqui são mais importantes do que a acessibilidade ao centro da cidade, seja ele do município de São Paulo ou Itapeverica da Serra.

O sistema de transportes nem sempre proporciona a acessibilidade a um centro urbano ou exerce atração sobre a urbanização. Casos como aeroportos, hidrovias e portos não atraem o crescimento desta rede urbana pois para que isso se concretize é necessário que o transporte de passageiros seja intra-urbano. Desta forma, terminais como estes citados podem atrair o crescimento de uma rede urbana mas de forma indireta (por exemplo com a criação de empregos que gerariam uma demanda de transporte intra-urbano).

As ferrovias brasileiras, por sua vez, foram construídas com o objetivo primordial de transporte de cargas, e em um segundo momento acabaram realizando o transporte regional de passageiros através da construção de estações ferroviárias ao longo dos trechos existentes. Além disto, por si só, a ferrovia não é um agregador em uma rede urbana: isso só se dá quando uma estação é construída pois permite que haja um fluxo de passageiros no local. Na região metropolitana de São Paulo, as ferrovias só ajudaram a expandir a rede urbana com a criação de estações em locais onde já se haviam radicado populações e indústrias, com a perspectiva de que o acesso se concretizaria em algum momento.

Já o transporte rodoviário é mais flexível do que os outros citados acima: em qualquer ponto ao longo da via, pode-se concretizar a acessibilidade ao centro da cidade sem transbordo de sistema. Com um simples ponto de parada de ônibus, a população ali presente pode se beneficiar do transporte sobre pneus.

De acordo com Vilaça (1998),

"O sistema interurbano de transporte, quando apresenta a possibilidade de oferecer transporte urbano de passageiros, atrai a ocupação urbana nos pontos acessíveis ou potencialmente acessíveis, visto que altera o valor de uso da terra, gerando uma oferta de novas localizações que são ocupadas por uma parte do excedente de população e atividades geradas a partir de uma cidade central em expansão."

Uma via regional, surgida a partir de necessidades de transporte extra-urbano constitui um gerador de tráfego circular por conta da demanda de transporte de passageiros ao longo do seu traçado. Esta via, surgida para tráfegos externos à cidade pode-se tornar um motor inicial para necessidades intra-urbanas de acordo com o crescimento da cidade: a partir do momento que a cidade cresce e absorve trechos urbanos de vias regionais, surge um transporte intra-urbano modificando as funções das vias (como o caso da rodovia SP-214 que adentra o município de Itapeverica da Serra, na divisa com o Jardim Calú no município de São Paulo).

Desta forma, é importante analisar como essas subcentralidades, pólos de atração e vias públicas organizaram o processo de ligações da rede urbana espalhada através das linhas de ônibus urbanas já mencionadas em nossa pesquisa. Deveremos, então, nos ater a essas questões no próximo capítulo.

Capítulo 3. Formação da rede e mobilidade urbana na periferia de São Paulo

A maioria das cidades integrantes de uma região metropolitana, atualmente, sofrem um processo de conurbação. Este processo faz com que o crescimento de cada uma das cidades encontre o limite administrativo da cidade vizinha, causando uma sensação de estarmos dentro da mesma cidade.

Olhando mais atentamente, é possível distinguir que cruzamos o limite administrativo de cada cidade ao se deparar com estruturas - principalmente as viárias - diferentes de uma esquina de rua para outra. Sinalizações viárias horizontais e verticais - ou mesmo a falta delas - são fatores facilmente perceptíveis nessa paisagem urbana; estruturas pluviais como bueiros, canalizações de córregos, também podem indicar a transição de limite administrativo municipal.

Este é o caso de nosso recorte espacial: alguns detalhes dos limites dos municípios são visíveis na passagem do Jardim Calú no município de São Paulo para o Jardim Jacira em Itapeverica da Serra. É o retrato típico de um subúrbio metropolitano com autoconstruções, pequenos comércios, ruas mal iluminadas e no caso da RMSP, em regiões colinosas. Para a sociedade que habita uma região limítrofe de municípios não raramente isso significa conviver com o descaso do poder público, que protela ações em benefício à essas regiões, frente a localidades mais centrais dos próprios municípios. É comum encontrarmos espaços limítrofes de regiões conurbadas onde é facilmente visto ruas em péssimo estado de conservação, córregos ou rios com muito entulho, pouca sinalização viária, falta de estrutura de serviços como educação ou saúde e pouco ou nenhum serviço de transporte público.



Imagem 2: Divisa dos municípios de São Paulo e Itapequerica da Serra
Marcelo B. Biane, Agosto/2017.

Em um modo geral, este não é o caso encontrado no Jardim Jacira. Para o transeunte mais atento, pode-se notar placas de sinalização em vários locais, como esta mostrada acima a respeito do início da SP-214. A sinalização viária também muda, assim como os pontos de ônibus que são implementados por políticas municipais. Porém, o Jardim Jacira e suas adjacências são razoavelmente bem atendidos por serviços públicos e comércios pequenos.

Além das características enunciadas acima, nosso objeto de estudo possui características diferenciadas do restante da RMSP no que tange à transporte público sobre pneus. Há três operadores de transporte no local: SPTrans, EMTU e Ctamis; e um terminal de ônibus dentro do bairro que não é operado pelo município no qual ele está instalado.

É comum nos bairros que são limítrofes do município de São Paulo encontrarmos linhas urbanas da SPTrans que atravessam o limite do município por questões de desempenho viário. Encontramos isso na região do Campo Limpo, na divisa com o município de Taboão da Serra; ou então no Jardim Miriam, na divisa com o município de Diadema. Porém a operação da SPTrans no Jardim Jacira possui aspectos diferentes; ela adentra o município de Itapequerica da Serra em uma extensão de aproximadamente dois quilômetros, abrangendo os quatro bairros já mencionados aqui: Jardim Jacira e bairros do Carmo, Analândia e Sônia Maria. Além disso, o terminal que abriga as linhas da SPTrans denominadas “Jardim Jacira” se encontra já no bairro Sônia Maria, prolongando a extensão da operação da SPTrans.

De acordo com dados extraídos da pesquisa “Origem-Destino”, do Metrô de São Paulo, datada do ano de 2007, as viagens feitas por transporte público realizadas a partir do município de Itapequerica da Serra com destino à São Paulo superam as viagens realizadas dentro do próprio município.

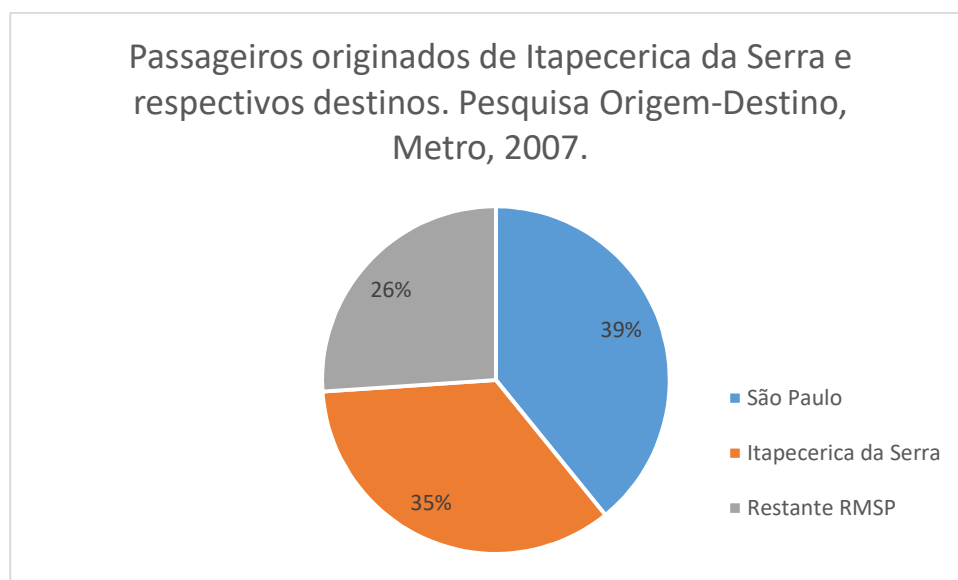


Gráfico 1: viagens originadas em Itapequerica da Serra por modo ônibus. OD, 2007

Apesar de não ser uma diferença significativa, o fato do destino das viagens em direção à São Paulo superar os números de destino para o próprio município, pode levar a acreditar que a infraestrutura de transportes em direção ao município de São Paulo é melhor, levando em consideração que é preciso que o sistema funcione para que um habitante utilize este sistema.

Analisando o recorte de dados da direção das viagens de transporte público originadas em Itapequerica da Serra em direção ao arco sudoeste de São Paulo, que nos é mais relevante, temos a seguinte situação:

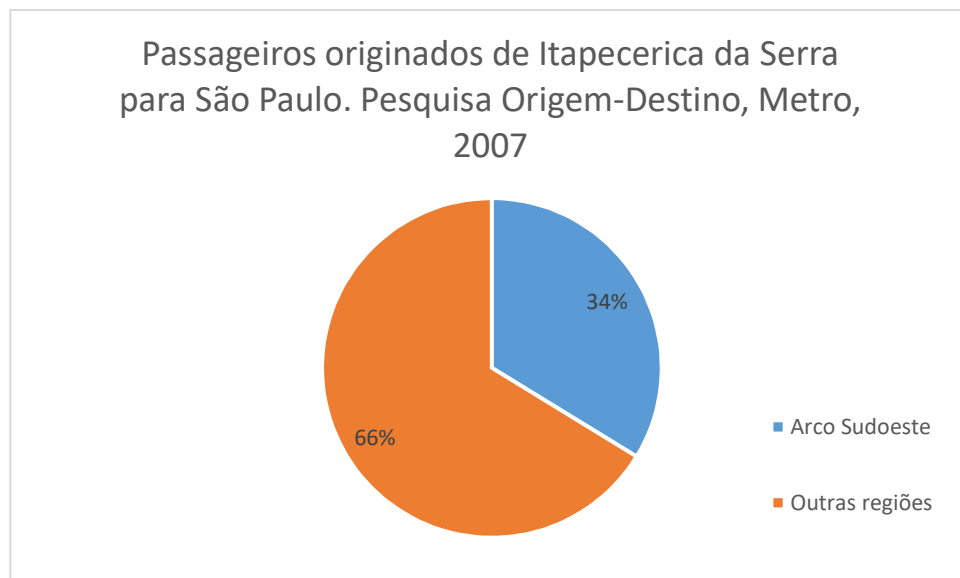


Gráfico 2: viagens de Itapequerica da Serra para São Paulo, em modo ônibus. OD, 2007

É relevante verificar que 1/3 das viagens com destino à São Paulo tenham como região locais mais próximos do município de Itapequerica da Serra. O habitante que se desloca de município tende a procurar locais mais próximos de sua residência e que possuam serviços que lhe sejam oferecidos, ou então o emprego mais próximo de sua casa.

Infelizmente os dados da pesquisa de Origem e Destino do Metrô de São Paulo englobam o município de Itapequerica da Serra como um todo, não distinguindo seus bairros. Porém, é possível notar uma presença muito forte de uma condicionante que leva os habitantes da região em direção à São Paulo com o uso de transporte público, e nesse meio acreditamos que as linhas urbanas de ônibus que encontramos dentro do Jardim Jacira façam parte deste processo de deslocamento de passageiros.

Há que se lembrar também que o município de Itapequerica da Serra possui uma vasta ligação de linhas urbanas de ônibus operadas pela EMTU, as quais também carregam grande quantidade de passageiros. Veremos mais adiante como elas se comportam, especialmente dentro de nosso recorte geográfico.

3.1 – A operação da SPTrans dentro do Jardim Jacira

Como já abordado em nosso primeiro capítulo, a SPTrans possui uma forte presença operacional dentro do Jardim Jacira. Isso se deve, principalmente, ao fato do terminal rodoviário localizado no bairro ser operado somente por ela e ter como destino de ponto final quatro linhas de ônibus (três diurnas e uma noturna), com intervalos baixos de circulação.

Desde a década de 1990 as linhas que servem a região adentram o bairro do município de Itapeverica da Serra, dando uma volta em torno dele para poder servir o maior número de habitantes possíveis. Elas chegam à divisa dos municípios pela Estrada do M'Boi Mirim e continuam na mesma via, passando a denominar Estrada do Embu Guaçu. Depois disso, entram na Rua Monteiro Lobato e Estrada do Comodoro para alcançar o terminal.

Neste trajeto, é possível encontrar praticamente todos os aparelhos públicos e privados do bairro. São diversos supermercados, lojas de comércio diversos, uma EMEF e uma Escola Estadual, o distrito policial do Jardim Jacira, um posto de saúde e várias outras instalações.



Como é possível visualizar no mapa, as linhas da SPTrans não precisavam necessariamente passar pela maior parte do bairro. Caso fosse proposto um trajeto mais curto, os ônibus podiam seguir da Estrada do M'Boi Mirim diretamente pela Estrada Abias da Silva para alcançar rapidamente o Terminal.

Não foi possível levantar o motivo exato do traçado da linha, mas acredita-se que o serviço foi feito para abranger a maior parte do bairro, mesmo não sendo do município de São Paulo.

Como já apresentado nesta pesquisa, a principal linha da SPTrans que serve a região é a 6840 (Terminal Rodoviário Jardim Jacira – Terminal Capelinha). Ela é a que possui mais partidas diárias nos dois sentidos. A maioria dos ônibus que circulam na linha são de padrão Articulado, com capacidade de aproximadamente 100 passageiros.

Desta forma, é compreensível como facilmente a linha se encontra em 53^a. posição no ranking de passageiros transportados da SPTrans. Mesmo ao observar os ônibus passando pela divisa dos municípios, é visível que eles entram e saem de Itapequerica da Serra com uma quantidade significativa de passageiros, que é um indicador que os habitantes daquela região utilizam ela e as outras linhas para se deslocarem de Itapequerica da Serra para São Paulo ou o inverso, o que pode facilmente ocorrer já que há diversos comércios dentro do Jardim Jacira.

Além dos comércios, é importante frisar que o Jardim Jacira ainda possui aparatos do estado, como uma escola estadual e um posto de saúde de tamanho considerável. Então, o fluxo inverso de passageiros provenientes de São Paulo pode facilmente ocorrer para que estas pessoas utilizem estes aparatos.

Linha	Horário inicial	Horário final	Quantidade de partidas
6014 – Term. Rod. Jd. Jacira/Term. Sto. Amaro	04h00	23h40	185
6840 – Term. Rod. Jd Jacira/Term. Capelinha	04h00	00h45	303
7004 – Term. Rod. Jd. Jacira/Est. Sto. Amaro	04h00	01h45	282
N732 – Term. Jd. Ângela/Term. Rod. Jd. Jacira	00h00	04h00	9

Tabela 3: quadro de horários e partidas. SPTrans, 2017

A SPTrans possui atualmente 160 linhas noturnas cadastradas e contabilizadas, de acordo com o levantamento realizado em Abril/2017. Neste mesmo levantamento, foi

possível constar que a linha N732 (Terminal Jardim Ângela – Terminal Rodoviário Jardim Jacira) ficou em 26^a. colocação, transportando um total de 9764 passageiros durante o mês. Ela transporta, por exemplo, mais passageiros que as linhas que partem do Terminal Jardim Ângela para o Parque do Lago (5631 passageiros) ou o Jardim Horizonte Azul (8831 passageiros), dois bairros do município de São Paulo que são próximos ao Jardim Jacira⁷.

Apesar de não ser possível determinar se há fluxo de passageiros desta linha noturna que seguem do Jardim Ângela até o ponto final, podemos com as informações acima entender que mesmo durante a madrugada esta ligação entre o Jardim Jacira e o município de São Paulo é bastante utilizada.

Outro fator que podemos levar em consideração com relação ao serviço prestado pelos operadores de ônibus da SPTrans é o tamanho, qualidade e limpeza dos carros utilizados no serviço. Neste quesito, o Terminal do Jardim Jacira recebe ônibus grandes (como os articulados da linha 6840), e nas linhas 6014 e 7004 diversos ônibus comuns com idade de vida mediana – a maioria dos veículos possui fabricação de 2013 até 2016. Também é comum termos nas quatro linhas veículos com piso baixo, facilitando o acesso dos passageiros ao veículo aumentando assim o conforto ao utilizá-los.

A SPTrans subdivide suas linhas em dois modelos básicos: o estrutural, que são linhas operadas por veículos de médio e grande porte, destinados à atender uma alta demanda de usuários e integrar as diversas regiões da cidade até o centro – são uma espécie de “espinha dorsal” do sistema; e o local, que alimenta a malha estrutural e atende aos deslocamentos internos dos subcentros com linhas operadas por veículos de menor porte.

De acordo com as especificações da SPTrans, as quatro linhas que vão até o Jardim Jacira (incluindo a noturna) são participantes do sistema estrutural da malha. Isso é perceptível pela qualidade e tamanho dos ônibus, assim como as empresas operadoras das quatro linhas, que são participantes em grande maioria dos sistemas estruturais.

⁷ A título de comparação entre a quantidade de passageiros transportados, a linha noturna mais movimentada da SPTrans, segundo os dados extraídos do mesmo período é a N701 – Terminal Parque Dom Pedro II/Terminal Santo Amaro, transportando no mês de Abril/2017 33.248 mil passageiros.

É possível neste quadro entender que, além de um município que não seja São Paulo receber as linhas da SPTrans, acaba por possuir um serviço de transporte público melhor e mais eficiente do que diversos outros bairros do próprio município de São Paulo. Porém, é preciso enfatizar que o viário que essas linhas circulam permitem que sejam empregados ônibus maiores e mais confortáveis, diferentemente de “miolos” de bairros da periferia de São Paulo que comumente não possuem estrutura adequada para receber veículos de grande porte.

3.2 – A operação da Ctamis e da EMTU

Além da operação bastante diversificada da SPTrans no bairro, conta-se com a presença de uma linha municipal da Ctamis e algumas da EMTU.

A Ctamis conta com uma única linha de abrangência pelo bairro, a “01 – Jardim das Oliveiras (via Mombaça) / Centro”. Como se pode perceber pelo nome, a linha não atende especificamente o Jardim Jacira. Porém, no meio do trajeto ele passa pelo miolo do bairro, saindo do Jardim das Oliveiras e indo em direção até o centro de Itapequerica da Serra.

Diferentemente da SPTrans a Ctamis conta somente com vans e micro-ônibus neste trajeto apresentado, apresentando uma frota com idade média maior e menos confortável do que a oferecida pelo município de São Paulo.

De acordo com informações da operadora, a primeira partida se dá às 4h40 da manhã, e a última programada é às 22h10, com intervalos de 15 minutos. A operadora não soube precisar quantas partidas são realizadas ao longo do dia. Estima-se que haja aproximadamente 140 partidas ao longo do dia, em dias úteis. A tarifa custa R\$ 3,50 e, apesar da bilhetagem ser automática com cartão recarregável não há integração com outras linhas.

O trajeto entre o Jardim Jacira e o centro de Itapequerica da Serra leva em torno de 60 minutos. Durante o trajeto, é possível notar que a linha percorre bairros mais afastados, um tanto quanto de aspecto rural pois há muitas chácaras e locais de aluguel de temporada para eventos. Uma parte do trajeto é realizado na SP-234, que é considerada “turística” ligando o município de Embu-Guaçu até a rodovia BR-116/Regis Bittencourt.

Apesar do valor da passagem ser mais barata que o sistema da SPTrans, podemos questionar se é válido para um habitante do local utilizar do sistema da CTAmis sendo que não há nenhum tipo de integração no transporte municipal de Itapecerica da Serra. Além disto, o intervalo de operação também é maior e o horário de funcionamento menor que o sistema da SPTrans.

Em observações visuais no bairro, foi possível notar que são poucos os passageiros que descem ou sobem dos veículos desta linha; outro ponto notado são os poucos passageiros transportados dentro dos veículos, mesmo antes de chegarem ao bairro.

Já a EMTU possui uma vasta operação de linhas urbanas intermunicipais que percorrem o município de Itapecerica da Serra. No bairro do Jardim Jacira, somente uma única linha percorre as ruas principais, enquanto que outras linhas cruzam o bairro pela Estrada do Embu. A sua frota de ônibus é composta por veículos Padron⁸, com elevadores para pessoas com mobilidade reduzida e razoavelmente bem conservados.

A linha urbana que serve o bairro é a 513 – Itapecerica da Serra (Jd. Das Oliveiras) – São Paulo (Metrô Capão Redondo). Ela parte do Jardim das Oliveiras, divisa do município com Itapecerica da Serra e atende o bairro e as adjacências do Jardim Jacira, utilizando as mesmas vias que a SPTrans e a CTAmis utilizam.

Esta linha da EMTU opera, nos dias úteis, das 3h50m às 0h40m, com intervalos médios de partida de 15 minutos. Ao total, são 170 partidas diárias realizadas nos dois sentidos.

O quadro horário operacional é parecido com a linha 6840 da SPTrans, porém a EMTU fornece menos partidas: são 305 oferecidas diariamente pela SPTrans.

Com o valor da passagem a R\$3,80 e possuindo integração com o Metrô na estação Capão Redondo, a EMTU proporciona aos usuários uma facilidade parecida com a oferecida pela SPTrans ao se levar em consideração o deslocamento que o usuário pode realizar no município de São Paulo. Porém, devemos levar em consideração que caso o usuário opte por utilizar a EMTU, não conseguirá fazer integrações com outras

⁸ Os ônibus *Padron* são veículos de tamanho convencional, com três portas e capacidade média de passageiros – aproximadamente 35 passageiros sentados e 50 em pé.

Apesar da EMTU se apresentar como grande operadora de sistema de transporte na região, não devemos levar estas linhas em consideração para análise da situação pois além delas não realizarem o mesmo percurso das linhas da SPTrans e da Ctamis, estas linhas partem de bairros mais afastados e quando chegam à região do Jardim Jacira, já estão com os veículos bastante cheios. E, no caso das linhas em direção à São Paulo, as tarifas podem chegar a R\$4,90, não sendo vantajoso para um usuário que está partindo do local se utilizar destas linhas – com exceção das linhas que ligam dois bairros de Itapeverica da Serra, mas que também não é objeto deste estudo.

Diante do aqui exposto, podemos observar que o sistema de transporte sobre pneus em conjunto com a sociedade produz e reproduz o espaço geográfico. A introdução deste sistema em determinadas localidades nos dá margem a entender a produção e transformação do espaço geográfico, assim como a organização da vida social. Eles se unem em um conjunto de forças e atores que atuam ao longo do tempo, sendo responsável pela organização espacial do local.

Considerações Finais

Apesar de não haver dados suficientes, é possível inferir que o bairro do Jardim Jacira tenha surgido através dos loteamentos residenciais suburbanos. De acordo com Langenbuch (1972), estes loteamentos propiciaram o espraiamento da urbanização da RMSP, a partir de grandes extensões de terrenos que extravasavam os limites administrativos da cidade.

Conforme o apresentado em nossa discussão, é possível perceber que os serviços de transporte público oferecidos pela SPTrans auxiliaram a criar uma rede urbana que permite aos habitantes do Jardim Jacira se vincularem mais fortemente à São Paulo do que seu próprio município.

“Hoje, graças ao processo das técnicas e das comunicações, a esse território das regiões superpõe-se um território das redes. Mas não se trata de um espaço virtual, como alguns pretendem. As redes são realidades concretas, formadas de pontos interligados(...)” (SANTOS, 2002, p. 82)

O tempo geográfico apresentado na região, que há décadas recebe o sistema de transporte do município de São Paulo também permite a construção de uma historicidade da ligação da rede urbana que proporciona um acesso mais rápido e fácil a centralidades existentes em São Paulo.

Com a constância proporcionada pelo transporte público, estas linhas urbanas acabam por representar fluxos de transporte. De acordo com algumas considerações de Milton Santos, esses fluxos permitem gerar uma espécie de “luminosidade” no lugar onde elas atuam, em contraposição à espaços mais opacos em outros locais onde o fluxo não atua, criando-se uma dialética entre espaços luminosos e opacos. Podemos então dizer que com a maior frequência e disponibilidade deste transporte em direção à São Paulo, esta rede se torna mais luminosa enquanto que a ligação com o centro de Itapeverica da Serra se torna opaca por conta da maior dificuldade de locomoção.

Como o transporte público sobre pneus proporciona um espraiamento da urbanização de uma região, ele se torna um agente de produção das redes urbanas. Desta forma, mais uma vez pode-se constatar que as linhas urbanas da SPTrans proporcionaram que a rede urbana da região fosse intrinsecamente ligada ao município de São Paulo.

É preciso ressaltar que essa região limítrofe de municípios se torna problemática no quesito de políticas públicas: é visível nesse caso, por exemplo, da construção e

administração do Terminal Rodoviário do Jardim Jacira. Construído e administrado pela prefeitura de Itapeverica da Serra mas somente recebendo ônibus da SPTrans, pode apresentar algumas dificuldades para a SPTrans, para a prefeitura e até para os usuários das linhas. A prefeitura, que investe em um terminal que não abriga nenhuma linha municipal; a SPTrans, que ao precisar de serviços públicos no local ou entorno precisará entrar em contato com uma prefeitura *externa* à sua administração; e por fim, os usuários das linhas podem se confundir ao detectar quem e como acionar a respeito de qualquer problema que envolva o contexto – inclusive a própria operação das linhas urbanas.

Outra questão é que apesar do Terminal Rodoviário do Jardim Jacira não apresentar todos os serviços que a SPTrans disponibiliza em seus outros terminais – postos de atendimento, caixas eletrônicos e áreas de comércio – o Terminal não está relacionado na lista de terminais encontrada no site. Ora, se ele é um Terminal, qual o motivo dele não estar na listagem? Operacionalmente, ele realiza exatamente as mesmas funções dos outros terminais existentes, centralizando as linhas estruturais do local.

Assim, podemos nos questionar: ao munícipe, como farão caso tenham de recorrer à algo de qualquer situação deste contexto? Por que o terminal não consta da lista de terminais no website da SPTrans?

Com a grande quantidade de serviços de transporte urbano oferecido na região, é necessário que o usuário saiba compreender como funciona cada tipo de sistema: cada operador de sistema – SPTrans, EMTU e Ctamis – utilizam um sistema de bilhetagem próprio e não há integração entre eles mesmos. Na prática, isso significa que o usuário precisa ter um cartão para cada tipo de sistema.

Isso acarreta constantemente que um usuário poderia se utilizar de determinada linha da EMTU, por exemplo, mas não o pode fazer pois pode ocorrer dele não possuir o bilhete; ou então, como ele fará uma integração em outro ponto da cidade utilizando outro ônibus, não pode haver o transbordo entre uma empresa e outra.

Na prática, é muito possível que os recursos que ali estejam sendo empregados sejam subutilizados: algumas linhas da EMTU fazem o mesmo percurso que outras da SPTrans, e os usuários não as utilizam por este fator de não-integração dos sistemas.

Em outras regiões metropolitanas, pode-se encontrar um sistema melhor integrado. Santiago, no Chile, possui uma espécie de autoridade metropolitana de transporte público, que organiza e realiza licitações para os operadores, os quais atendem toda a região metropolitana com um único sistema de bilhetagem, assim como um único “organizador” das linhas urbanas⁹. Nos Estados Unidos da América, a maior parte das regiões metropolitanas também conta com esta autoridade metropolitana de transportes¹⁰.

Acreditamos que se houvesse uma implantação deste tipo na RMSP, estas linhas urbanas seriam melhor organizadas e operadas, diminuindo assim recursos que se sobrepõe aos outros – como os casos das linhas da EMTU e SPTrans que fazem percursos parecidos muitas vezes – e o usuário poderia contar somente com um único sistema de bilhetagem, facilitando o deslocamento.

Devemos lembrar também que a frota operacional da SPTrans oferecida na região é melhor e mais bem qualificada para o transporte de passageiros. Ela conta com veículos mais novos, com acesso melhor devido ao chamado “ piso baixo ” que dispensa o uso de escadas para entrar no ônibus; além disto, os veículos são maiores e carregam mais passageiros com mais conforto. Um ônibus articulado da SPTrans pode transportar até 130 passageiros, enquanto que uma van da Ctamis transporta no máximo 45 passageiros e em condições menos confortáveis.

Além destas questões, há a perversidade do sistema para com o cidadão pobre e que habita uma cidade corporativa como São Paulo e/ou os municípios do restante da RMSP. O sistema capitalista, perverso em sua forma de especulação imobiliária, faz com que os habitantes mais pobres procurem estes espaços periféricos e sejam privados de uma mobilidade rápida, fácil e barata. Assim o é com os serviços públicos, que ficam à mercê da mesma especulação imobiliária e que acabam sendo implantados em regiões onde essa especulação permite – e comumente não é próximo aos mais desabastecidos financeiramente e socialmente.

⁹ Informações retiradas a partir do *website* da Transantiago, empresa regulamentadora das operadoras de transporte urbano da cidade de Santiago.

¹⁰ Em viagens ao país, foi possível observar em várias capitais (entre elas Chicago, Los Angeles, Denver e Nova Iorque) que há uma autoridade regional de transporte que regulamenta o transporte urbano nas regiões metropolitanas.

“A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma *benesse* ocasional? Como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem sucedidos e nem sempre claros entre o poder público e as concessionárias” (SANTOS, 1993, p. 47)

Por fim, não se deve esquecer da experiência urbana que o habitante do bairro possui ao vivenciar o lugar praticado e o lugar onde se reside. Com o fácil acesso à serviços, indústria e comércio localizados em São Paulo, a população acaba por praticar os lugares de lá, mesmo morando no território de Itapeacerica da Serra. Ademais, facilidades do transporte como o Bilhete Único permitem que essa população também possa se locomover a outros pontos mais distantes da malha servida pela SPTrans.

Bibliografia

Companhia do Metropolitano de São Paulo. **Pesquisa Origem-Destino 2007**. São Paulo: METRÔ, 2007.

IBGE. Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

FERREIRA, Teônia de Abreu. **Companhia municipal de transportes coletivos: da criação à privatização**. 2001. 179 f. Tese (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo – estudo de geografia urbana**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

LUZ, Luciano Ferreira da. **A geografia do transporte de passageiros: avaliação da modernização da CPTM e de seu papel no planejamento e na estruturação do espaço metropolitano de São Paulo**. 2010. 114 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

MELLO, Karla Reis Cardoso de. **Transporte Urbano de Passageiros: As Contradições do Poder Público**. São Paulo: Café Editora Expressa, 2000.

MEYER, Regina Maria Prosperi. **São Paulo Metrópole**. São Paulo: Edusp, 2004.

MORI, Klara Anna Maria Kaiser. **Corredores de ônibus na aglomeração urbana de São Paulo**. Informativo FAUUSP, São Paulo, v.2, n.6, p. 10-12, dez. 2013/mar. 2014.

MONGIN, Olivier. **A Condição Urbana: a cidade na era da globalização**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

QUATRO RODAS. **Guia São Paulo**. São Paulo: Editora Abril, 1997.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel, 1993.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: Hucitec, 1989.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Milton. **O País distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania**. São Paulo: Publifolha, 2002.

SÃO PAULO. **Balanco de Gestão 2004**. Prefeitura de São Paulo, 2004.

SÃO PAULO. **Plano Diretor Estratégico de São Paulo, Lei 16.050/14**. Prefeitura de São Paulo, 2014.

SÃO PAULO TRANSPORTE – SPTrans. **São Paulo interligado : o plano de transporte público urbano em implantação na gestão 2001-2004**. São Paulo, 2004.

SUPLICY, Marta. **Programa de Governo: São Paulo com Nova Atitude**. São Paulo: 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Livros Studio Nobel Ltda, 1998.

Sites de Consulta

<http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br> – acessado em dez. 2017

<http://www.estacoesferroviarias.com.br> – acessado em out. 2017

<http://www.transantiago.cl> – acessado em jan. 2018

<http://www.dtpm.gob.cl> – acessado em jan.2018