



Prof. Agnaldo Vidali é formado em Geografia pela Universidade de São Paulo – USP – (Licenciatura e Bacharel). Pós-Graduado em Matemática Financeira e Estatística.

É professor na Rede Estadual, Centro Educacional Soben e ETEC Francisco Morato. É um voluntário da cidade de Francisco Morato, promovendo ações socioambientais.

Acredita que ao contar a história da cidade o sentido de pertencimento e valorização do município será reforçado em toda a população e a cidade terá o seu **autoreconhecimento**.

Ele possui um sonho: “que Francisco Morato seja muito mais que uma cidade dormitório e desenvolva suas muitas vocações.



www.morato.org.br
www.agnaldovidali.com.br



/professorvidali



agnaldovidali@gmail.com



(11) 99893-8589



(www.estacoesferroviarias.com.br- Foto Edison Milani)

Antes das ferrovias as cidades de nosso país estavam voltadas para estradas e rios, que eram os principais meios de comunicação entre regiões. Com o surgimento das ferrovias, as cidades se voltaram para as estações. Francisco Morato é o município que nasce como “povoado-estação”, passa a ser “cidade-estação” e registra até hoje sua profunda relação socioeconômica com a ferrovia. É uma cidade que surge num importante momento econômico do Brasil (Cafecultura).

Descubra a linda história e importância da cidade de Francisco Morato para a cidade de São Paulo. Conheça a força do povo morantense em superar desafios lutar pela realização de seus sonhos.

ISBN 978-859065051-5



9 788590 650515

Agnaldo Vidali

A História do Município de Francisco Morato • muito além da cidade-dormitório

A História do Município de



Francisco Morato

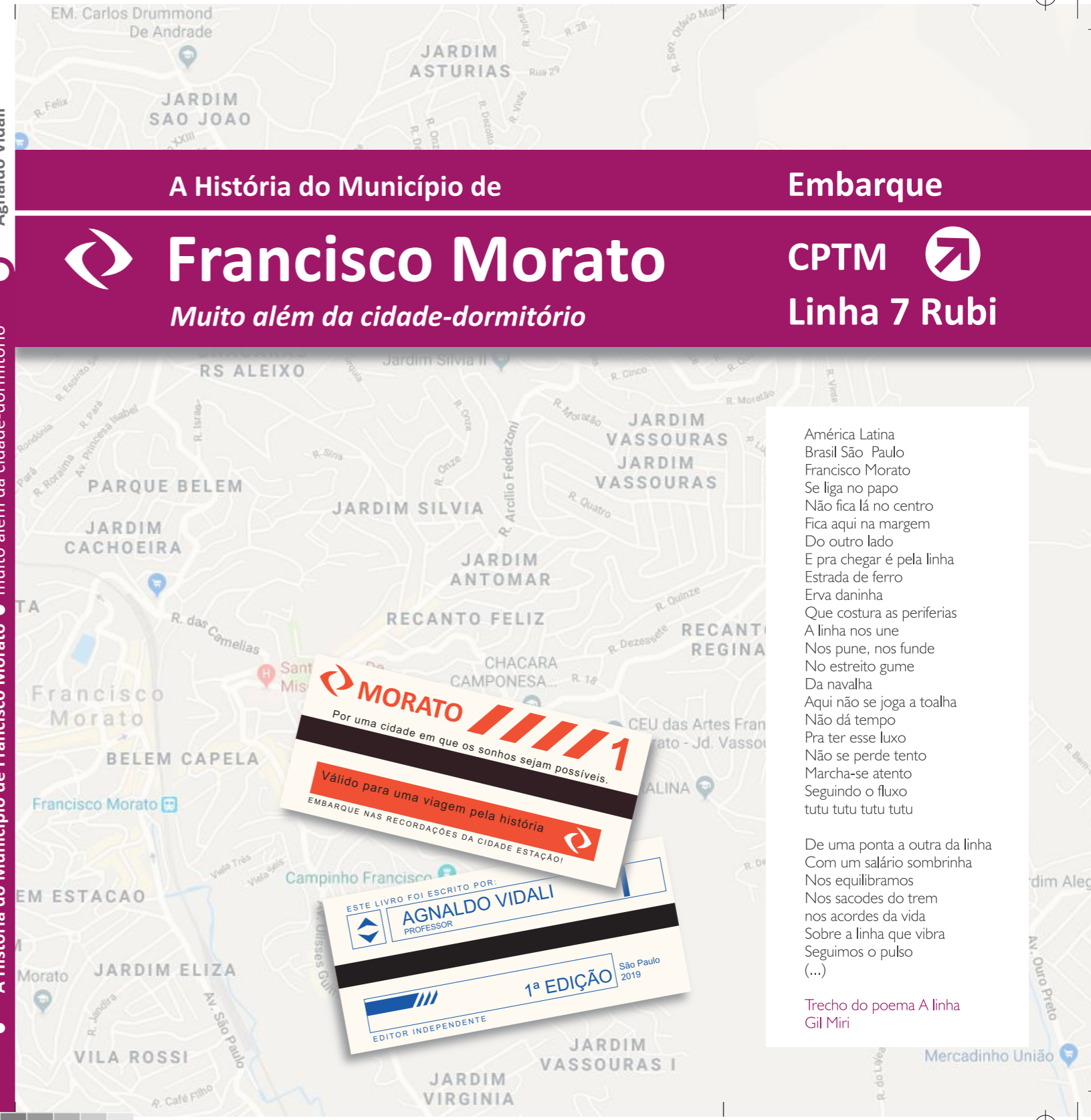
Muito além da cidade-dormitório

Embarque

CPTM



Linha 7 Rubi



América Latina
 Brasil São Paulo
 Francisco Morato
 Se liga no papo
 Não fica lá no centro
 Fica aqui na margem
 Do outro lado
 E pra chegar é pela linha
 Estrada de ferro
 Erva daninha
 Que costura as periferias
 A linha nos une
 Nos pune, nos funde
 No estreito gume
 Da navalha
 Aqui não se joga a toalha
 Não dá tempo
 Pra ter esse luxo
 Não se perde tento
 Marcha-se atento
 Seguindo o fluxo
 tutu tutu tutu tutu

De uma ponta a outra da linha
 Com um salário sombrinha
 Nos equilibramos
 Nos sacodes do trem
 nos acordes da vida
 Sobre a linha que vibra
 Seguimos o pulso
 (...)

Trecho do poema A linha
 Gil Miri

A História do Município de



Francisco Morato

Muito além da cidade-dormitório





© 2019 Agnaldo Vidali

Capa, diagramação e projeto gráfico
Daniele Tiffane Coelho

Revisão
Valdirene Alves Queiroz

Impressão e acabamento
Bok2

Dados Internacionais de Catalogação na publicação (CIP)
(Editor Gilberto Araújo Rosa, SP, Brasil)

V648r - Vidali, Agnaldo,

A História do Município de Francisco Morato:
muito além da cidade-dormitório / Agnaldo Vidali – 1ª ed. –
São Paulo: Ed. Gilberto Araújo Rosa, 2019.

84 p.

ISBN 978-85-906505-1-5

1. Geografia. 2. História. 3. Francisco Morato
(SP). 4 Ferrovias. 5. Demografia Social I. Agnaldo Vidali II. Tí-
tulo

900

CDU: 911.3.316

Índice para catálogo sistemático:
1 Geografia. 2 História. 3 Demografia Social

Direitos sob licença Creative Commons
Atribuição-NãoComercial-Compartilhalgual
4.0 Internacional
BY - NC - SA



A História do Município de

Francisco Morato

Muito além da cidade-dormitório

Agnaldo Vidali

1ª Edição

Editor Gilberto Araújo Rosa

São Paulo 2019



“Este trabalho representa parte de minha gratidão pela cidade em que todos são acolhidos e ninguém é tratado como estrangeiro”

Profº Agnaldo Vidali



Sumário

- 9 ○ Depoimentos
- 15 ○ Estação Terminal Francisco Morato
- 20 ○ Um Registro Histórico no Surgimento de Cidades a Partir das Ferrovias
- 23 ● Amostra fotográfica da cidade de Francisco Morato
- 27 ● A cidade em mapas
- 29 ○ Da Estação Belém para o Município de Francisco Morato
- 31 ● A ligação histórica da estação com a cidade
- 33 ○ Caracterização da Cidade
- 35 ● Evolução e estrutura urbana: Lembranças de um povoado-estação
- 42 ● A acessibilidade promovida pela ferrovia e os subúrbios paulistanos
- 43 ● A ocupação residencial de Francisco Morato
- 47 ● Loteamentos
- 54 ● Demografia da cidade crescimento populacional
- 58 ● Economia e renda per capita da população moratense
- 63 ○ Movimento Pendular ou Imigração Diária - A Mobilidade Pendular na Cidade
- 68 ● Ausência de indústrias na cidade e empregabilidade na grande São Paulo
- 68 ● A influência da ferrovia no movimento pendular moratense
- 70 ● Ferrovia e Francisco Morato: uma fonte de sustentação econômica?
- 74 ● Terminal de ônibus
- 75 ○ Ponto de Vista
- 77 ○ Agradecimento
- 79 ○ Referências Bibliográficas



DEPOIMENTOS

Uma cidade sem história é um território sem identidade. Além do mais, as pessoas vêm e vão deixando saudades e lembranças, portanto, a importância desse registro feito pelo professor Agnaldo Vidali, que é um grande exemplo de cidadão do bem e motivador das boas ações, é inestimável. E eu, Julio Cantuaria, morador do bairro Jardim Alegria há aproximadamente 23 anos me sinto honrado em parabeniza-lo pelo trabalho escrito e compartilhado com os filhos da nossa cidade.



Julio Cantuaria

julio cantuaria.blog.br/poesias/

Agnaldo Vidali tem dedicado boa parte do seu tempo e do seu conhecimento para pesquisar e compreender a história de Francisco Morato. E esse esforço é de muita valia para nós, moratenses. Conhecer nossa história, compreender porque a cidade encontra-se nesse ponto de seu desenvolvimento é fundamental para vislumbrarmos novos rumos. Que bom que existem pessoas como o Agnaldo!



Fabia Pierangeli -
Associação Cultural
CONPOEMA

conpoema.org

Pensar a formação do território de Francisco Morato nos dias atuais, para muitos, é uma tarefa complexa e até então nunca questionada por vários de seus moradores. No entanto é possível especular que o imaginário do cidadão Moratense associará a relação correta entre estação ferroviária com a origem de formação da nossa cidade.



Profº Antonio Artur
Santos

A localização exata da estação atual de trem da CPTM não se converge com a primeira estação ferroviária construída pelos ingleses em 1867 intitulada Bethlem. O importante de se ressaltar sobre a formação do município é de relacionar que a construção da linha férrea pelos ingleses foi um fator importante na história de São Paulo e também

da cidade de Francisco Morato.

O cultivo do café migrado para o oeste paulista por causa das boas condições de solos férteis sobre as colinas suaves do interior necessitou interligar esse meio oeste paulista como o Porto de Santos no litoral, porém não seria tarefa fácil para os ingleses conseguirem realizar essa conexão.

Os problemas que os desafiaram se resumem ao relevo, especificamente, as serras do mar e a do Botujuru. Os ingleses engenhosamente construíram um sistema na cidade histórica de Paranapiacaba de puxar o trem de baixada santista pela vertente da Serra do Mar, tal tecnologia empenhou muita mal de obra na qual originou essa cidade histórica de traço inglês. A segunda dificuldade encontrada pelos ingleses seria a serra do Botujuru localizada nas proximidades da estação Bethlem, atual estação Francisco Morato, onde morros de rochas ígneas e metamórficas muito resistente tiveram que se cortadas para a construção do túnel de 150 metros para dar continuidade na construção da linha férrea rumo ao interior paulista.

Para a construção do túnel do Botujuru, pela qual também dependeu de muita mão de obra para tal empreitada, há possibilidade de pessoas escravizadas recém libertas terem trabalhado por muito tempo na abertura do túnel com vestígios de muitos desses trabalhadores tenham perdido suas vidas durante a construção.

Para finalizar, creio e defendo, que a história de formação da origem da cidade de Francisco Morato está totalmente associado a sua paisagem. Paisagem pela qual é possível ver espacializado as mazelas do nosso subdesenvolvimento nos aspectos sociais e econômicos mas que sustentam um povo originalmente e essencialmente trabalhadora que no dia-a-dia lutam sempre pelos seus.

A cidade de Francisco Morato tem uma história importantíssima no contexto de crescimento da metrópole paulista. Com a expansão das ferrovias, em especial o da Estrada de ferro Santos-Jundiaí, a partir da segunda metade do século XIX, a cidade começa a crescer acompanhando os trilhos da mesma.



Profª Juberlândia
Custódio

Formada em Geografia
(Licenciatura e Bacharel).
Mestranda USP

E o quão importante é saber dessa origem? Saber da condição periférica em que se encontra a cidade? Saber que ainda somos uma cidade dormitório, onde a maioria da população depende da mesma ferrovia para ir trabalhar no centro da metrópole. Saber que estamos em uma cidade onde o urbano nos é negado: falta de saneamento básico, asfalto, iluminação, áreas de lazer e tantas outras faltas... Por que saber de tudo isso? Porque um povo que não conhece sua própria história não tem instrumentos para lutar! A conscientização é o pré-requisito para a ação, já dizia Paulo Freire.

O que é ser moratense em meio a todas essas questões? Qual o nosso papel como cidadãos frente ao cotidiano que nos é imposto? Essas e tantas outras perguntas foram abordadas nos trabalhos que realizamos sobre a cidade de Francisco Morato como contribuição para o início de um futuro melhor:

- Francisco Morato: Cotidiano e Lugar, Iniciação científica, FFLCH, departamento de Geografia, USP, 2013.

- Enraizamento, Conscientização e Produção do Espaço em Francisco Morato, Trabalho de Graduação Individual, FFLCH, departamento de Geografia, USP, 2016.

Resgatar a história do nosso município é parte fundamental para valorizarmos o espaço que convivemos. A cidade de Francisco Morato é populosamente regrada das mais variáveis culturas, que migraram características que fazem dela, a cidade das pessoas guerreiras, criativas e generosas. O resgate de sua história acontece no processo de transformação do município, que nos permitem desconstruir o olhar de pré conceito, que por ventura, poderíamos ter pela cidade. Percebo um exímio trabalho realizado pelo professor Agnado Vidali na contribuição desta identificação do povo moratense e sua história, sabendo dosar as relações que intervém direto no aprimoramento histórico de Francisco Morato.



Rodrigo Assis
Professor e Coordenador



ESTAÇÃO TERMINAL FRANCISCO MORATO

“Este trem presta serviços até a estação Francisco Morato” – em seguida um apito sonoro indicando o fechamento das portas! Provavelmente todo moratense já ouviu este anúncio nos trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Com isso, podemos discutir e analisar que além dos trens “prestarem serviço” até a cidade, há meio século eles ajudaram constituir esta cidade.

Antes das ferrovias, as cidades pelo Brasil estavam voltadas para rios e estradas, que eram os importantes meios de comunicação entre as regiões. Com o surgimento das ferrovias, as cidades se voltaram para as estações. Em zona urbana, a ferrovia apontava para o crescimento do espaço, atraía centros comerciais. A construção de importantes cidades pelo interior de São Paulo é fruto, em alguns casos, da existência da ferrovia. Mais tarde, com a explosão econômica no Estado, as rodovias passariam a definir

novas formas de ligações entre regiões. A instalação de ferrovias em São Paulo promoveu profundas alterações em sua paisagem, dadas pelos loteamentos que abrigavam a elite paulistana que acolhiam trabalhadores. Construções de alvenaria substituíram as de madeira.

O entorno das estações atraía moradias, mercados e oficinas. O elevado crescimento urbano nas regiões periféricas da Grande São Paulo fez com que ocorressem maiores investimentos em transporte público, em especial no transporte ferroviário que passou a transportar diariamente grandioso número de passageiros com destino ao trabalho ou outras atividades. Como a demanda pelo serviço crescia constantemente, o sistema ferroviário para transporte de passageiros contou com inovações tecnológicas como o uso de energia elétrica. Por ação governamental, houve ampliação a partir da década de 40. As atividades urbanas se intensificavam próximas ao entorno das estações ferroviárias, uma tendência mantida até os dias atuais. Esse processo é observado na formação e caracterização do município de Francisco Morato. O centro comercial da cidade está concentrado em uma rua principal: a Rua Gerônimo Caetano Garcia. Atualmente, a estação de Francisco Morato não mantém em sua estrutura características do passado, como ainda ocorre em outras estações da Linha 7 - Rubi da CPTM, Jundiaí, Perus, Jaraguá, construídas em mesma época com arquitetura inglesa, porém com diferenças estilísticas. No entanto, a influência da estação de trens para organização da cidade é notória, principalmente pela circulação e direcionamento do fluxo de pessoas, além do posicionamento do comércio, que há aproximadamente um século se mantém. As ocupações foram mantidas e novas construções foram realizadas próximas à estação ferroviária de Francisco Morato, mantendo a tendência de centralização das atividades econômicas ao seu redor, sendo esta uma área valorizada comercialmente.

Pode-se afirmar que, nos últimos cinquenta anos, a existência da ferrovia para o município tem sido vital ao seu desenvolvimento, diferenciando-se do que ocorreu com a economia paulistana, voltada para a industrialização. Nem sempre, as cidades possuem um projeto urbanístico planejado, fazendo com que a paisagem urbana se dê em função da regra de produção social e econômica do espaço. O município de Francisco Morato é um exemplo dessa realidade, pois a influência real da ferrovia, na dinâmica do município, torna-se mais efetiva na determinação de sua morfologia do que os Planos Diretores. Assim, o município de Francisco Morato apresenta configurações, como muitas cidades-estação, que geram uma ligação entre as vias de transporte regional e o crescimento físico das cidades. Ao provocar um crescimento contínuo, geralmente junto às estações, a ferrovia organiza e configura o espaço urbano da cidade. Em Francisco Morato os trilhos ferroviários dividem a cidade em duas partes, cada uma delas com uma dinâmica diferenciada para organização das casas, lotes e tendências. As ruas, os bairros e alguns órgãos governamentais carregam em seus nomes origens históricas que remontam ao tempo da formação da cidade, tais como: Rua dos Ferroviários, bairro Belém Estação, bairro Parque Belém, bairro Jardim Nova Belém, Escola Estadual Belém da Serra, Estância Belém ou ainda Bairro Estação.

A partir da década de 1970, o município de Francisco Morato passou a atender uma nova demanda populacional proveniente da Grande São Paulo. Tanto que passa a ocupar a função de cidade abrigo para pessoas que trabalham nas indústrias ou não possuem condições de pagar os altos aluguéis em áreas mais próximas à capital paulistana. Do “povoado-estação” torna-se “subúrbio-estação”. Apresenta-se como aglomerações que asseguram as condições de reprodução da força de trabalho para Região Metropolitana de São Paulo – RMSP. Desde a formação do povoado

que originou o atual município de Francisco Morato, o espaço urbano moratense se desenvolveu ao longo da ferrovia. Para o município, a ferrovia foi e continua sendo crucial por assegurar a acessibilidade e a mobilidade urbana entre as regiões paulistanas. Embora as atividades econômicas e os fatores que apoiam o desenvolvimento social do município sejam, ainda, reduzidos ou estagnados, o processo de ocupação do território moratense e seu crescimento populacional são contínuos. A topografia acidentada e a pouca infraestrutura moratense contribuem para que o preço da terra na cidade seja de baixo-médio custo.

O desenvolvimento econômico da Cidade de São Paulo e dos municípios vizinhos, com oferta de empregos, intensificaram fortemente os fluxos migratórios o que contribuiu para a expansão de áreas urbanizadas e a formação de uma aglomeração residencial, características do modelo de periferação do município de Francisco Morato. A elevação dos custos de moradia em áreas mais próximas do emprego para determinados segmentos da população, faz com que muitos moradores residam em locais mais afastados, porém com boa acessibilidade garantida pelo transporte público promovido por linhas de ônibus ou ferrovias. Em Francisco Morato, parte da área urbanizada foi formada pela multiplicação de loteamentos populares. A divisão desses loteamentos resultou na separação entre a oferta de habitação para a população de baixa renda e a efetiva construção da cidade. Alguns loteamentos foram implantados na cidade em encostas ou várzeas, impróprias, em muitos casos, para a construção de residências. Isso compromete o equilíbrio ambiental e promove alto risco para os moradores. Muitos deles, em virtude do baixo poder aquisitivo, constroem suas moradias com estruturas e segurança inadequadas.

A ocupação urbana de áreas inadequadas pode contribuir para a diminuição da infiltração de água no solo, o assoreamento dos leitos dos rios e reservatórios, o agravamento das enchentes e o incremento dos processos erosivos, além da evidente diminuição e degradação de áreas verdes. Atualmente, o município de Francisco Morato ainda dispõe de pouca infraestrutura urbana. Há ruas não asfaltadas e calçadas sem pavimentação e problemas socioeconômicos que persistem por anos. Embora a cidade de São Paulo manifeste em seu histórico o processo de metropolização (centralização), com crescimento de algumas cidades e o surgimento e expansão de periferias ao seu redor, se mantém como principal local de destino aos seus ex-residentes que continuam se deslocando em busca de trabalho.

UM REGISTRO HISTÓRICO NO SURGIMENTO DE CIDADES A PARTIR DAS FERROVIAS

No dia 21 de março de 1965 o distrito de Francisco Morato tornava-se mais um município do Estado de São Paulo. Essa cidade emancipava-se da comarca de Franco da Rocha, cidade vizinha. O nascimento dessa cidade está ligado à construção da Ferrovia Santos-Jundiaí, iniciada em 1862 e terminada com a inauguração da estação de Jundiaí, em 16 de fevereiro de 1867.

A Ferrovia Santos-Jundiaí, também conhecida como São Paulo Railway, foi a primeira estrada de ferro construída em solo paulista com associação de investidores ingleses que visavam atender necessidades de integração territorial.

Sua construção permitiria o desenvolvimento não só do Estado de São Paulo, mas do país, no final do século XIX, o que impulsionaria as exportações do café, o aumento da produção

agrícola, o comércio e o estímulo do processo de urbanização. Constituiu-se um importante elemento de penetração e dominação de territórios, anteriormente ocupados por índios e matas.

Ferrovia é um elemento integrador que não se restringe somente em estabelecer as relações econômicas, mas também as sociais e urbanas de sociedades, diferindo épocas e engrenando o desenvolvimento das cidades que estão às suas margens.

Para Milton Santos, as ferrovias e portos levariam o Brasil a apontar para um meio técnico da circulação mecanizada e do início da industrialização, acompanhada pela urbanização. Mais tarde essas ferrovias permitiriam criar bases para uma integração do mercado e do território. Tornar-se-iam os primeiros sistemas de engenharia no território brasileiro (SANTOS; SILVEIRA, 2008 pp. 27-33).

A ferrovia surgiu no século XVI, na Inglaterra e rapidamente se difundiu pelo mundo. O seu surgimento remonta a Revolução Industrial. As inovações dessa época permitiram o uso da energia a vapor, que aplicada aos transportes pode permitir o barco a vapor e o trem. O seu surgimento permitiu rapidez, segurança e maior capacidade de transporte. Isso exigiu maior regularidade na produção e uma nova organização do trabalho.

“A partir do pioneirismo inglês, deu-se início a era das ferrovias em que única preocupação era simplesmente a ligação proposta por cada estrada” (LAVANDER Jr, p. 17)

Em diferentes continentes, as estradas de ferro provocaram a mesma transformação radical nos transportes. O fluxo de transportes no planeta aumentava, determinando novos costumes e regras sociais, entre elas o uso do relógio.

As ferrovias se revelaram, no século XIX, como afirmação do sistema capitalista, possibilitando a expansão da produção voltada para o lucro e mostrando-se um investimento rentável, encurtando

distâncias, barateando o custo dos transportes, interligando mercados e gerando emprego.

Para o Brasil, que era dependente de produtos industrializados e de conhecimentos técnico-científicos, as ferrovias se instalaram com a função de auxiliar no escoamento de matérias-primas e a chegada de produtos importados, principalmente da Europa. Considerando as dimensões geográficas do Brasil, as ferrovias assumiram uma importância extraordinária.

A instalação de ferrovias alterava as paisagens em seus diferentes aspectos, valorizando as áreas em que se situavam, promovendo alterações no solo com o corte de leitos e a derrubada de matas, para a construção de estradas e uso da lenha.

AMOSTRA FOTOGRÁFICA DA CIDADE DE FRANCISCO MORATO



Centro da cidade em 2009



Centro da cidade em 2019



Córrego em 2000



Córrego em 2019



Terminal de ônibus em 2009



Terminal de ônibus em 2019



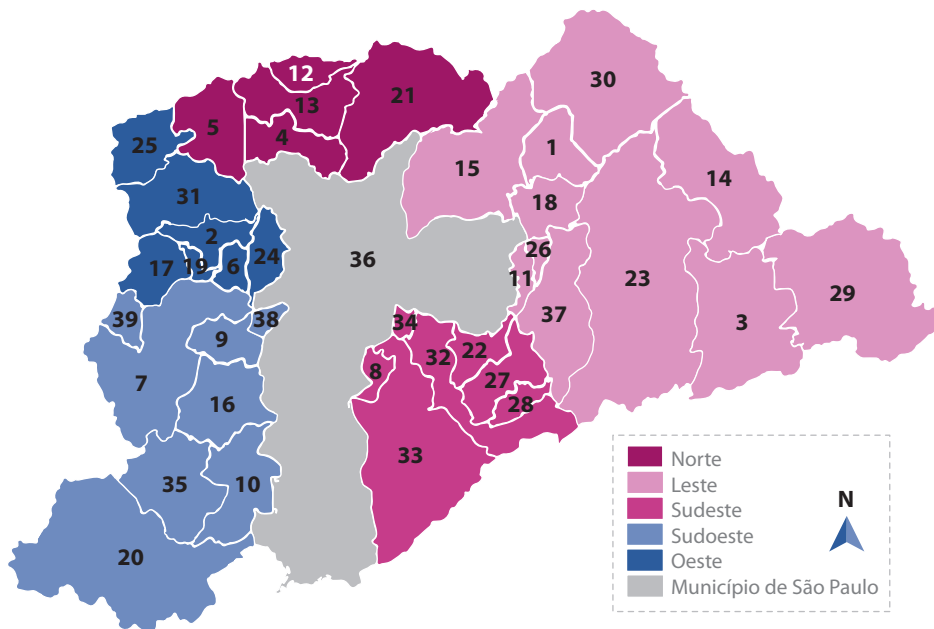
Viaduto em 2008



Viaduto em 2019

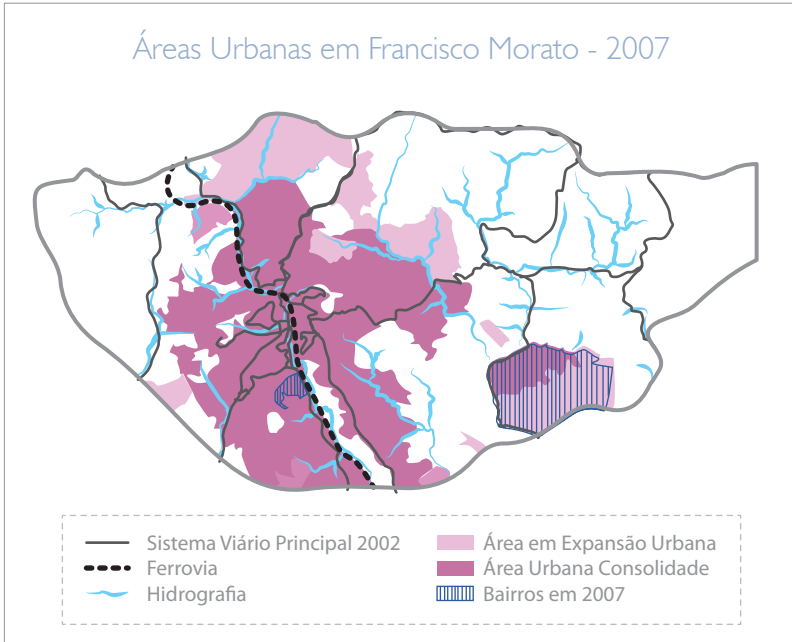
A CIDADE EM MAPAS

Região Metropolitana de São Paulo - Divisão Regional



1 Arujá	10 Embu-Guaçu	20 Jujuitiba	30 Santa Isabel
2 Barueri	11 Ferraz de Vasconcelos	21 Mairiporã	31 Santana de Parnaíba
3 Biritiba-Mirim	12 Francisco Morato	22 Mauá	32 Santo André
4 Caieiras	13 Franco da Rocha	23 Mogi das Cruzes	33 São Bernardo do Campo
5 Cajamar	14 Guararema	24 Osasco	34 São Caetano do Sul
6 Carapicuíba	15 Guarulhos	25 Pirapora do Bom Jesus	35 São Lourenço da Serra
7 Cotia	16 Itapeerica da Serra	26 Poá	36 São Paulo
8 Diadema	17 Itapeví	27 Ribeirão Pires	37 Suzano
9 Embu	18 Itaquaquetuba	28 Rio Grande da Serra	38 Taboão da Serra
	19 Jandira	29 Salesópolis	39 Vargem Grande Paulista

Áreas Urbanas em Francisco Morato - 2007



Áreas Urbanas de Francisco Morato - Produção: Juberlândia Custódio

DA ESTAÇÃO BELÉM PARA O MUNICÍPIO DE FRANCISCO MORATO

A Vila Belém serviu de acampamento aos operários que construíram o túnel que transpunha a Serra do Botujuru no ano de 1866, no planalto entre Belém e Jundiáí, no quilômetro 121,3, na época chamada Túnel da Cachoeira e atualmente denominado Túnel Botujuru.

Com extensão de aproximadamente 600 metros, era necessária grande movimentação de terra e isso favoreceu a criação do acampamento. A construção do túnel era a forma mais adequada de transpor a serra e continuar a ferrovia. Era mais um importante desafio existente na construção da ferrovia, pois o material da Serra do Botujuru era composto de rochas resistentes*.

* Baseado em publicações de jornais e revistas lançadas em datas comemorativas do aniversário da cidade (2005).

Após o árduo e perigoso trabalho dos operários para abrir o túnel e dar passagem às locomotivas, a Vila Belém desenvolveu o plantio de eucaliptos para fornecer lenha para as locomotivas que agora transpunham a serra e, com surgimento das olarias na região, começou a fornecer também telhas e tijolos para a ferrovia.

A estação foi construída em 1867 e era um barracão de madeira. Servia como uma pequena estação de abastecimento.

Finalizada a construção do túnel, a Companhia comprou do Barão de Mauá a extensão de 45 km² que correspondem atualmente à área total do Município de Francisco Morato.



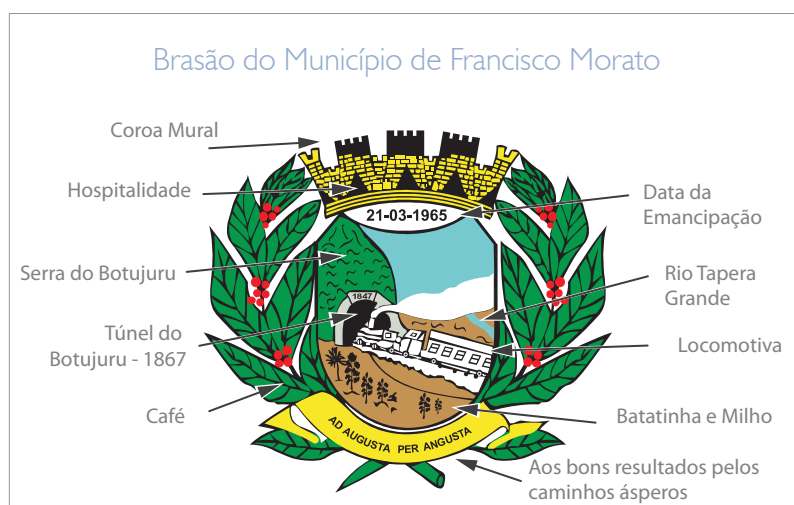
Construção do túnel em 1866, apenas uma Via e duplicação em 1895.

Fonte: Lavander Jr
– Memórias de uma
Inglesa



No pequeno lugarejo situava-se a sede da Companhia Fazenda Belém, que era associada a Companhia São Paulo Railway.

A Vila Belém assumiu o papel de entreposto de produtos agrícolas vindos de Atibaia, Bragança Paulista e Minas Gerais. Diariamente trens traziam cargas e passageiros procedentes de Santos e São Paulo e retornavam transportando café e outras especiarias. A construção do túnel teve tal importância que o acontecimento ficou eternizado no Brasão de Armas e na Bandeira de Francisco Morato. O Brasão de Armas do Município de Francisco Morato é regulamentado pela Lei nº 1581/95, de 21/11/1995, em seu artigo 2º.



Fonte: www.franciscomorato.sp.gov.br

A LIGAÇÃO HISTÓRICA DA ESTAÇÃO COM A CIDADE

A partir de 1946 a Companhia Fazenda Belém foi loteada em vários sítios pela lei Estadual nº 233 de 24/12/1948. A Vila tornou-se distrito subordinado ao município de Franco da Rocha.

O nome de “Vila Belém” não poderia ser utilizado para nomear a nova cidade, pois as legislações da época não permitiam que houvesse no país duas cidades com o mesmo nome (Vila Belém

e Belém do Pará), alterou-se o nome da Vila para Francisco Morato acolhendo a sugestão dada pela Faculdade de Direito do Largo São Francisco, onde o um ilustre professor chamado Francisco Antonio Almeida Morato havia lecionado. Acolhida pela Câmara Municipal de Franco da Rocha, o distrito de Francisco Morato emancipou-se político-economicamente no dia 21 de março de 1965*.

Considerando depoimentos de antigos moradores da cidade, de modo geral, todos citam que a população deseja naquela época o nome de Belém da Serra.

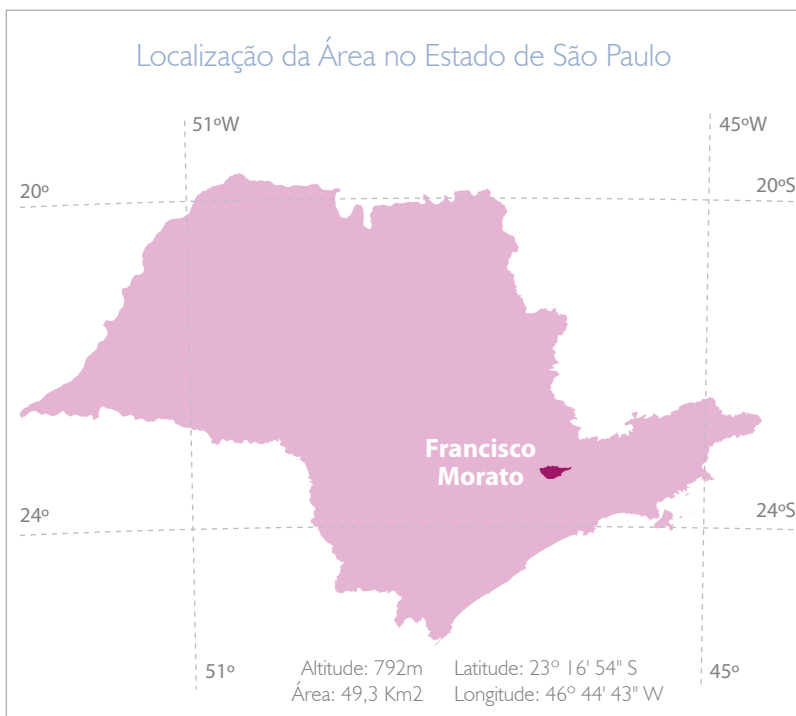
Nessa época, a cidade já começara a se tornar abrigo das levas de migrantes que chegavam a São Paulo para se beneficiar do nascente processo de industrialização. Dos seus cerca de 6 mil habitantes, 80% resultavam de crescimento migratório e mais de 4 mil pessoas já eram computados como população urbana.

* Site: Prefeitura - <http://www.franciscomorato.sp.gov.br/site/index/institucional>.

CARACTERIZAÇÃO DA CIDADE

A cidade está localizada na porção norte-nordeste da Região Metropolitana de São Paulo, na latitude 23°12'53" sul e longitude 46°44'35" oeste. Fica a aproximadamente 970 metros acima do nível do mar. Limita-se ao norte com Campo Limpo Paulista, ao Sul, leste e oeste com Franco da Rocha, também a leste Mairiporã e nordeste com Atibaia. Dista 42 km do Grande Centro da Capital Paulistana, com acesso pelas Rodovias Presidente Tancredo de Almeida Neves (Estrada Velha de Campinas) – SP 320, Fernão Dias e Anhanguera, pelo Rodoanel Mario Covas e pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (CPTM).

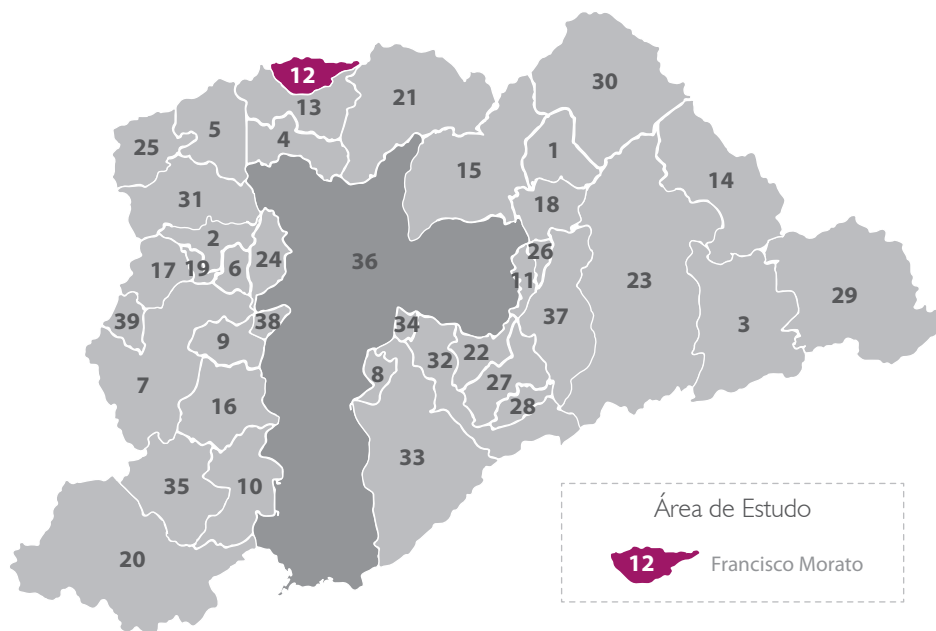
O tempo de deslocamento por trem para a Capital é de aproximadamente setenta minutos e por meio rodoviário próximo de uma hora e meia.



Com cerca de 45km² de área, possui alto índice de urbanização e sua população atual concentra-se em 106 bairros, grande parte deles distribuídos ao longo do eixo ferroviário.

A Ferrovia Santos-Jundiaí é uma ligação de grande importância para a cidade de Francisco Morato. Sua urbanização e cotidiano estão relacionados diretamente com a ferrovia.

Região Metropolitana de São Paulo - Localização de Francisco Morato



1 Arujá	10 Embu-Guaçu	20 Juquitiba	30 Santa Isabel
2 Barueri	11 Ferraz de Vasconcelos	21 Mairiporã	31 Santana de Parnaíba
3 Biritiba-Mirim	12 Francisco Morato	22 Mauá	32 Santo André
4 Caieiras	13 Franco da Rocha	23 Mogi das Cruzes	33 São Bernardo do Campo
5 Cajamar	14 Guararema	24 Osasco	34 São Caetano do Sul
6 Carapicuíba	15 Guarulhos	25 Pirapora do Bom Jesus	35 São Lourenço da Serra
7 Cotia	16 Itapeverica da Serra	26 Poá	36 São Paulo
8 Diadema	17 Itapeví	27 Ribeirão Pires	37 Suzano
9 Embu	18 Itaquaquetuba	28 Rio Grande da Serra	38 Taboão da Serra
	19 Jandira	29 Salesópolis	39 Vargem Grande Paulista

EVOLUÇÃO E ESTRUTURA URBANA: LEMBRANÇAS DE UM POVOADO-ESTAÇÃO

Pelo Brasil, antes das ferrovias, as cidades estavam voltadas para rios e estradas, que eram os importantes meios de comunicação. Já com as ferrovias as cidades voltavam-se para as estações. Em zona

urbana, a ferrovia apontava para o crescimento do espaço, atraíram centros comerciais. A construção de muitas cidades pelo interior de São Paulo é fruto, direto ou indiretamente da ferrovia. Mais tarde, com a explosão econômica no Estado, as rodovias comandariam novas ligações.

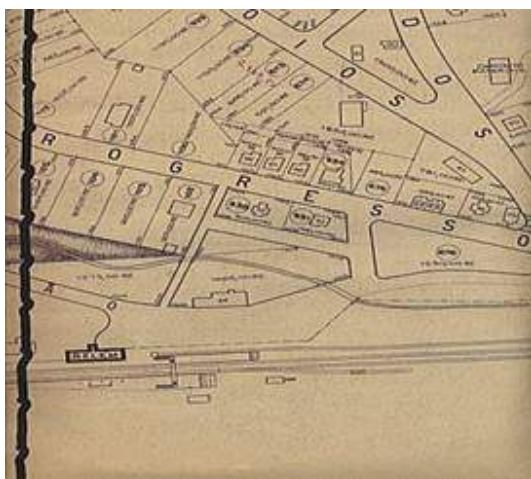
As ferrovias contribuíram com a urbanização e a ocupação dos espaços. Hotéis, hospedarias e o comércio ficavam próximos às ferrovias. Em muitas cidades, o desenvolvimento industrial acompanhou os trilhos, considerando a necessidade de escoar os produtos. Isso gerou oferta de empregos, que atraíram trabalhadores, que nem sempre poderiam morar próximo ao seu local de trabalho, mas buscavam alternativas de moradias em áreas suburbanas que estavam ligadas com ferrovias.

“nas obras e nas formas de sua produção e uso, é possível compreender as condições de vida e as etapas de evolução das cidades” (NUNES, 2005, p.22)

As instalações de ferrovias em São Paulo promoveram profundas alterações em sua paisagem. Essas alterações se davam pelos loteamentos para abrigar a elite paulistana ou para acolher trabalhadores. Construções de alvenaria substituíram as de madeira. As estações atraíam moradias, mercados, oficinas.

“os construtores das ferrovias, responsáveis por muitos desses processos de urbanização, por sua vez procuravam as áreas mais planas, que possibilitassem o desenvolvimento retilíneo dos trilhos, as quais estavam geralmente situadas nos fundos de vale, junto aos cursos d’água” (LANDIM, 2004, p.66)

Isso levou, em muitos casos, a ocorrência de agrupamentos urbanos próximos às estações de trem.



Planta da área central da cidade e foto do ponto de parada do trem, que logo seria substituída pela construção da primeira estação de trem. A localização da estação determinaria mais tarde o centro comercial da cidade.

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/f/francmorato.htm>



Próximos as estações ferroviárias concentraram-se as primeiras atividades urbanas, o que até hoje pode ser notado em muitas cidades, em especial em Francisco Morato. O centro da cidade está concentrado em uma rua principal: A Rua Gerônimo Caetano Garcia, que segue o traçado paralelo da estrada de ferro. Nessa rua há o comércio informal, composto por camelôs, comércio formal, formado por lojas e padarias, pontos de ônibus e os demais acessos para outras ruas centrais.

Segundo Matos (1981, p.157),

Consideremos que a ferrovia modelou a paisagem urbana. A chegada dos trilhos é quase sempre um marco da história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazém, oficinas, ponto de cruzamento de trens e local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de trabalho de certa atração e estimula numerosas atividades correlatas.

A duplicação da ferrovia, como já mencionada, permitiu o aumento de atividades nas margens das linhas férreas e a facilidade do transporte de passageiros, acentuando no período de industrialização de São Paulo, após os anos de 1940, com o deslocamento de trabalhadores para cidades periféricas ou chamadas de subúrbios do grande Centro.

“A cidade pode ser reconhecida somente por intermédio da sua paisagem urbana, e essa paisagem é resultante dos elementos econômicos, sociais e culturais que a produziram num determinado período e contexto” (NUNES, 2005, p. 32)

Atualmente a estação não registra as formas de construção do passado, como ocorre nas Estações de Franco da Rocha, Jundiáí, construídas na mesma época. No entanto, o registro de sua influência em torno da organização da cidade é bastante visível. As ocupações dos espaços se mantiveram, mas novas construções foram realizadas. O maior registro da influência histórica da estação se manifesta pela circulação e direcionamento do fluxo de pessoas e posicionamento do comércio, que há mais de 40 anos se mantém. Dessa forma o legado da ferrovia, apresenta-se de maneira absoluta na reserva do espaço em suas proximidades para a dinâmica do município. Mesmo com a pavimentação, construções verticais, reestruturações, a área da estação continua com sua força e organização. Pode-se dizer que para a cidade de Francisco Morato o esquecimento da estação ferrovia ou do trem nunca ocorreu nos últimos 40 anos, mesmo quando se fala a redução da importância da ferrovia para a economia.



Antiga Estação, nova arquitetura da estação e destaque da passarela de pedestre, que atualmente permite o fluxo de pessoas entre o lado Leste e Oeste do Município.

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/f/francmorato.htm>



Na verdade, a grande mudança nessa paisagem urbana é a verticalização, implantada sobre a estrutura urbana anteriormente existente.



Fonte: www.perfilmorato.com.br

Em destaque a Rua
Gerônimo Caetano
Garcia 1978 e 2008



Na prática a influência da ferrovia, por ser real em sua dinâmica, é mais efetiva na determinação da morfologia da cidade do que os planos diretores. Nem sempre as cidades possuem um projeto urbanístico planejado. A configuração da paisagem urbana se dá em função da regra da produção do espaço urbano que é ditado pela classe dominante ou pelo comércio.



Vista área da Estação Ferroviária e a extensão da rua principal do Município, a Rua Gerônimo Caetano Garcia. Ela está localizada ao lado Oeste da Estação e possui grande concentração comercial e grande circulação de pessoas e automóveis.

Assim, Francisco Morato apresenta configurações, como muitas cidades-estação, características ligadas às relações que a população estabelece com o seu uso cotidiano, Segundo Villaça (1998),

existe uma íntima ligação entre as vias de transporte regional e o crescimento físico das cidades. A ferrovia provoca um crescimento contínuo e fortemente nucleado, geralmente junto às estações, ao passo que as rodovias provocam um crescimento descontínuo e menos nucleado. Essas diferenças explicam-se pelas diferenças de acesso: o acesso a ferrovia depende da estação, ao passo que a rodovia não necessariamente. E ainda, as necessidades e as condições de deslocamento espaciais dos seres humanos, ou seja, o transporte, constituem força dominadora da estruturação urbana, atuando dentro de um quadro de relações.

Para Paula Landim, em cidades desenvolvidas em razão da ferrovia, a malha urbana se organizou por causa da estação ferroviária, ou esta se tornou o principal espaço urbano da cidade.

Assim, o traçado urbano surgiu em razão do elemento ferroviária, o que gerou a configuração urbana,

“O crescimento dos núcleos urbanos ocorreram, então, por adição de novos loteamentos, mantendo-se mais ou menos a mesma forma de estruturação das anteriores, mas com inúmeras alterações morfológicas, como a introdução das casas isoladas no lotes nos bairros mais novos, a construção de clubes de recreação, e ainda, a construção de um ou outro prédio alto, na área central, destinado a moradia” (LANDIM, 2004, p.69)

Em Francisco Morato os trilhos dividem a cidade em duas partes. Cada uma delas apresenta uma dinâmica diferenciada em organização das casas e lotes e tendências. As ruas e bairros carregam em seus nomes origens históricas do tempo da formação da cidade, tais como: Rua dos Ferroviários, Belém Estação, Parque Belém, Jardim Nova Belém, Escola Estadual Belém da Serra, Escola Municipal Estância Belém.

A ACESSIBILIDADE PROMOVIDA PELA FERROVIA E OS SUBÚRBIOS PAULISTANOS

Com o crescimento urbano houve a necessidade de um transporte mais regular. O trem era uma resposta adequada a esta necessidade, que era transportar passageiros da periferia para trabalhar em indústrias ou demais atividades. Era o surgimento dos subúrbios nas grandes cidades. Os trens passaram usar energia elétrica e o sistema ferroviário para transporte de passageiros requiritava constante ampliação para atendimento da demanda. O Governo foi obrigado a ampliar os serviços ferroviários a partir de 1940, por causa do crescimento dos subúrbios.

Entre os anos de 1947 e 1960 o sistema suburbano de trens de passageiros foi fundamental para o transporte de pessoas. A cidade de São Paulo possuía 3,8 milhões de habitantes e os trens

transportavam próximo de 500 mil pessoas. Isso obrigou o governo realizar novos investimentos na ferrovia para o transporte de passageiros. Entre 1970 e 1994 o número de passageiros cresceu 3,5 vezes (SANTOS, LAURA, p.174).

Bondes e ônibus contribuíram com a expansão do transporte para os subúrbios. Por falta de planejamento, manutenção os bondes perderam sua qualidade.

A OCUPAÇÃO RESIDENCIAL DE FRANCISCO MORATO

A partir de 1970, Francisco Morato passa atender uma nova demanda estipulada pela Grande São Paulo. Tanto que passa ocupar a função de cidade para abrigar pessoas que trabalham nas indústrias ou não possuem condições de pagar os altos aluguéis na Região Metropolitana de São Paulo. Do “povoado-estação” passa para “subúrbio-estação” (LANGENBUCH, 1971, p.146). Apresenta-se como aglomerações que assegura as condições de reprodução da força de trabalho para RMSP.

A cidade apresentou-se como modelo de periferação próximo a Região Metropolitana de São Paulo.

O dinamismo econômico da capital paulista e dos municípios vizinhos e a grande oferta de empregos, não apenas intensificaram fortemente os fluxos migratórios mas logo a expansão das respectivas áreas urbanizadas viria a promover a formação de uma aglomeração contínua.

Nos anos 60, foi observado que na Capital e nas vizinhanças, a conurbação, os deslocamentos pendulares de populações de um município para outro, a intensificação dos fluxos de mercadorias, a concentração das comunicações e um sem-número de vínculos socioeconômicos e físico-territoriais entre núcleos contíguos, haviam

constituído uma região metropolitana com centro na cidade de São Paulo*.

“À medida que os custos de moradia mais próximos do emprego são proibitivos para determinados segmentos da população, estes procuram se estabelecer em locais mais afastados, porem com boa acessibilidade garantida pelo transporte público” (MAGALHÃES; D’ÁVILA, 1996, p. 768)

A Ocupação da cidade se acentuou pela especulação imobiliária, doação de lotes e a expansão metropolitana de Francisco Morato. Os núcleos de loteamentos que surgiram na Cidade foram promovidos por vários fatores, como a especulação imobiliária e pouca fiscalização de órgãos públicos contra a ocupação de áreas públicas.

“A especulação imobiliária é um dos principais fatores a provocar o desenvolvimento da expansão suburbana de natureza residencial” (LANGENBUCH, 1971, p.135)

Parte da área urbanizada se deu pela multiplicação de loteamentos populares irregulares ou lotes clandestinos. A divisão desse solo clandestino tem como resultado a separação entre a oferta de habitação para a população de baixa renda e a efetiva construção da cidade. É a chamada “urbanização sem cidade”, “Produto da omissão do poder público, tanto na oferta de infra-estrutura e serviços, quanto no controle adequado sobre atividade de parcelamento do solo urbano” (MEYER, 2004, p. 45).

De maneira geral, os loteamentos são implantados sem o controle do Poder Público, em encostas ou várzeas, via de regra impróprias para o assentamento urbano, o que acaba rompendo seu frágil equilíbrio ambiental e as torna de alto risco para seus moradores, que, em virtude do baixo poder aquisitivo, constroem suas moradias com estruturas muito precárias.

O território municipal conta com áreas de morros altos,

* Extraído do Plano Diretor Participativo/2006 - p.15

serras e escarpas, onde a ocupação é rarefeita, tem características rurais, ocorre vegetação natural de remanescentes da Mata Atlântica e áreas de morros baixos, onde estão as maiores parcelas da superfície urbanizada, densamente ocupada, em que predominam os lotes pequenos e as ruas estreitas. A ocupação indiscriminada desta área, inadequada fisicamente sob os aspectos geomorfológicos, geológicos e com declividade acentuadas, gerou áreas degradadas e de risco.

A maior parte de Francisco Morato apresenta declividades na faixa de 20% a 40%, notadamente em sua área mais urbanizada, na porção oeste do município. Ao longo do eixo ferroviário da Estrada de Ferro Santos-Jundiá, as declividades são ainda mais acentuadas, situando-se na faixa superior a 40%. As áreas de várzeas, como as encostas do rio principal do município, o Ribeirão Tapera Grande, apesar das declividades adequadas, são consideradas desfavoráveis à urbanização, por serem problemáticas quanto à capacidade de suporte de seu solo e devido ao nível de lençol freático, pouco profundo*.

A ocupação urbana de áreas inadequadas gera áreas degradadas e traz sérios prejuízos, como a diminuição da infiltração de água no solo, o assoreamento dos leitos dos rios e reservatórios, o agravamento das enchentes e incremento dos processos erosivos, além da evidente diminuição de áreas verdes e do alto custo da urbanização nestas áreas.

Francisco Morato apresenta 33% de seu território urbanizado. Esta urbanização não se dá de forma contínua em virtude do relevo que, em muitos locais, se torna inadequado à ocupação. Esta descontinuidade é representada por manchas de vegetação arbórea, de campo e algumas áreas de chácara. No aspecto da vegetação, há o predomínio de mata / capoeira com algumas áreas de reflorestamento

* Extraído do Plano Diretor Participativo/2006 - p.155

localizadas especialmente nas divisas com os municípios de Franco da Rocha e Atibaia. A dificuldade de acesso é, sem dúvida, uma das principais causas da desocupação de alguns bairros, principalmente os afastados da área central.

A ocupação urbana de Francisco Morato, desde o seu início, foi desenvolvida ao longo da ferrovia, primeiro e principal eixo de estruturação do espaço urbano do município. Os trilhos implantados no sentido norte-sul dividiram o território e se tornariam mais tarde, com o crescimento urbano, uma barreira importante física para a integração dos setores leste e oeste da cidade, por falta de um sistema viário que os interligasse.

O núcleo central desenvolveu-se ao redor da Estação Ferroviária, situada a oeste da linha e em suas quadras adjacentes concentra a localização dos serviços públicos (Prefeitura, Rede Bancária, Câmara Municipal, Hospital Estadual), os principais estabelecimentos comerciais e os principais centros de atividades de esporte e lazer da cidade. No lado leste, nas quadras localizadas na desembocadura do Viaduto Sidney de Souza Góes – única transposição viária da ferrovia – tem-se a expansão de pequenos comércios e acentuado número de residências.

A tipologia predominante das casas obedece ao padrão geminado de um ou dois lados, com um ou dois pavimentos e com preparação de laje para novo piso, em regime de autoconstrução. A construção é geralmente em alvenaria de bloco, sem revestimento, havendo grande incidência de portas e janelas de metal, via de regra gradeadas, o que denota a preocupação com a segurança das habitações. Muitas das casas apresentam entrada de veículos, o que pode significar o desejo ou a necessidade de os moradores resolverem, de maneira individual, a própria acessibilidade*.

* Extraído do Plano Diretor Participativo/2006 - p.212

LOTEAMENTOS

Em tempos de expansão metropolitana industrial, em muitas cidades ocorreram ocupações precárias, freqüentemente ilegais e carentes de infra-estrutura e de equipamentos e serviços urbanos.

Nos anos 70, cinco anos após a emancipação do município, atingiu um pouco mais de 11 mil habitantes, sendo 80% da população considerada urbana. Nessa época o país se expandia em rápida velocidade. Houve a partir dessa década a busca de lugares em que as pessoas ou trabalhadores pudessem comprar seu terreno, construir e sair do aluguel.

Dados oficiais do Departamento de cadastro da prefeitura informam que o último loteamento aprovado no município data do ano de 1979. Considerando os censo de 1980 e 2000 do IBGE, o crescimento populacional foi de 122.507 mil pessoas, e desta forma é muito provável que todos os novos aglomerados formados não estejam registrados nos cadastros da prefeitura e atendendo as normas urbanísticas.



O Bairro Jardim Silvia é bastante adensado e algumas áreas possuem sérias restrições de ocupação. A suspensão de venda de lotes nesse bairro vai de encontro com as condições mínimas de segurança de habitabilidade e coerência com as condições municipais.

Além dos loteamentos de baixo custo que atraíram a população de baixa renda, a facilidade de acesso pela via férrea

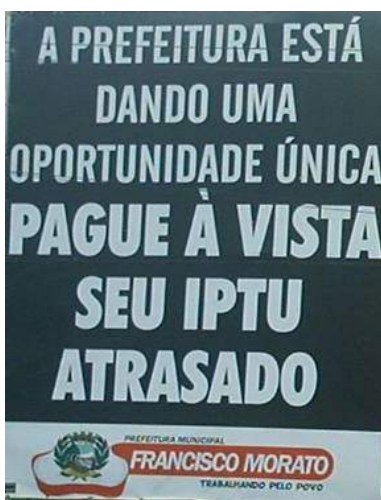
foram atrativos importantes na urbanização desordenada da cidade.

A cidade não conseguiu impor diretrizes para a ocupação de seu território, e ainda sofre com aglomerado populacional e a ocupação irregular. Muita dessas ocupações ocorre em áreas públicas, o que é prejudicial ao desenvolvimento da cidade, já que a falta de áreas disponíveis torna difícil a ação da prefeitura no que diz respeito a construção de equipamentos urbanos ou obras de melhoria da qualidade de vida local, sem recorrer a desocupação e remoção de famílias.

A falta de ordenamentos, diretrizes, leis e fiscalização sobre o crescimento urbano foram prejudiciais à produção do espaço urbano do município, confirmado por Rolnik quando diz:

“os loteamentos clandestinos causam grandes problemas aos seus moradores e provocam conseqüências irreversíveis nas condições gerais de urbanização da metrópole. Sendo esse processo agravado pelas más condições de remuneração da classe trabalhadora e à forma preponderante de atuação do Estado capitalista na cidade.” (ROLNIK, 1982:127).

Lotes clandestinos ou de ocupação de áreas públicas não pagam impostos para a prefeitura, já que não são reconhecidas por ela, fato que contribui para o não aumento do orçamento anual do município, ao contrário das exigências sociais que constantemente aumentam.



A Prefeitura concede desconto de multas e juros de mora dos débitos inscritos em dívida ativa e promove sorteios para o munícipe que mantém em dia o seu IPTU. Através de leis municipais o poder executivo é autorizado a excluir multas e juros de mora dos débitos inscritos em dívida ativa, disciplinando datas para pagamento, formas e outras providências, como incentivo para que a arrecadação aumente, permitindo uma maior flexibilidade para os munícipes de baixa renda pagar seus impostos. Ao fundo da foto, a construção do terminal de ônibus.

A ocupação dos loteamentos sem a devida implantação de sistemas eficientes de abastecimento de água, esgotamento sanitário e abertura de vias com drenagem urbana, somada às altas declividades das encostas, a alteração dos perfis do solo, a remoção de cobertura vegetal ao longo de cursos d'água e em encostas e a ocupação subsequente de áreas públicas destinadas aos usos institucionais, verde e de lazer, localizadas muitas vezes em áreas impróprias, gerou ao longo dos anos uma alarmante situação de habitabilidade. A ausência de fiscalização e capacidade de resposta do Poder Público fez com que se agravassem as situações de risco existentes e precariedade habitacional no município*.

* Extraído do Plano Diretor Participativo/2006 - p.205



Registro de constantes inundações no Município vizinho de Franco da Rocha. Após a ocupação desordenada de Francisco Morato as inundações tornaram se freqüentes em ambos os municípios, provocando grandes perdas comerciais, principalmente em Franco da Rocha.



Fonte: <http://oglobo.globo.com/sp/mat/2009/02/09/cidade-de-franco-da-rocha-decreta-estado-de-emergencia-apos-lama-invadir-mais-de-100-bairros-754331143.asp> - Publicada em 09/02/2009

Segundo a Prefeitura Municipal, dos 101 loteamentos existentes, 91 são classificados como populares, sete como modestos e três não tem classificação. Porém,, esta classificação utiliza-se de critérios subjetivos. O tamanho dos lotes varia de 125m² a 5 mil metros quadrados, sendo que predominância dos mesmos é, segundo a Prefeitura, de 125 a 250m². Contudo, foi verificado que a ocorrência maior da área dos lotes é de 125m², havendo registro de lotes com 70-80m².

Muitas casas foram construídas através da auto-construção (construções sem plantas ou sem auxílio de arquitetos/engenheiros) que em décadas passadas (em especial na década de 70) se dava pela compra em diversas prestações. Além dos lotes populares, houve e ainda há uma grande ocupação de áreas públicas.

Atualmente, o município ainda não apresenta muitas infraestruturas urbanas. Há muitas ruas não pavimentadas, locais sem sarjetas, calçadas sem pavimentação. Há problemas socioeconômicos que as administrações municipais encontram dificuldades para resolvê-los devido ao baixo orçamento e outras demandas técnicas e sociais.

Outro fator contribuinte para a expansão de lotes irregulares em áreas inadequadas deve-se às dificuldades de fiscalização pelo Poder Público, que conta com reduzido corpo técnico destinado a esta atividade de controle de uso e ocupação do solo, dentre outras. Há muitas ocupações em áreas subnormais.

Há ocupações precárias em áreas públicas em alguns bairros distantes do centro e uma ligeira faixa junto à ferrovia CPTM.

O município apresenta características habitacionais semelhantes à de muitas cidades periféricas das regiões metropolitanas brasileiras, decorrentes do processo de ocupação ambientalmente predatório e socialmente excludente, onde inúmeros loteamentos foram aprovados antes da edição da Lei Federal de Parcelamento do Solo no ano de 1979. O processo de ocupação, marcado pela implantação de loteamentos sem as devidas e necessárias obras de saneamento básico, ocorreu, em grande parte, nas décadas de 1980 e 1990. A década de 1980, considerada economicamente perdida, foi marcada pela ausência de investimentos do Estado brasileiro em vários setores, notadamente nos de habitação e saneamento, culminando no início dos anos 1990 com a desestruturação do arcabouço institucional do setor habitacional, bastante visível na cidade até dias de hoje*.

* Extraído do Plano Diretor Participativo/2006 - p.205



Ocupações próximas à ferrovia. Todas passíveis de inundação e constam como áreas públicas. São áreas impróprias para construção de residências, de modo que os Órgãos de fiscalização foram ausentes.



Auto-construção. Paisagem predominante por todos os bairros populares.





Ocupações próximas de áreas de alto risco.



Da formação da antiga Vila Belém, usada como acampamento da São Paulo Railway, o espaço urbano moratense desenvolveu-se ao longo do eixo da ferrovia, que representa o grande meio de transporte de massa e maior fator de acessibilidade e mobilidade urbana. No entanto, como é transporta unicamente pelo viaduto Sidney de Souza Góes, a ferrovia separa o município em duas grandes áreas: a oeste, a porção aglutina a área central com a estação ferroviária, o comércio e a maioria dos serviços públicos e a leste com inúmeros loteamentos, com precária rede de comércio e de serviços e dificuldade de mobilidade pelo território.

O processo de ocupação do território e crescimento populacional é contínuo, porém as atividades econômicas e fatores que apóiem o desenvolvimento social são escassos ou estagnados. Isso aliado à má localização e falta de infra-estrutura faz com que o preço da terra na cidade seja baixo, fato que transformam Francisco Morato em um local atrativo para a concentração de residência de baixa renda e sua mobilidade para a Grande São Paulo (PDP 2015).

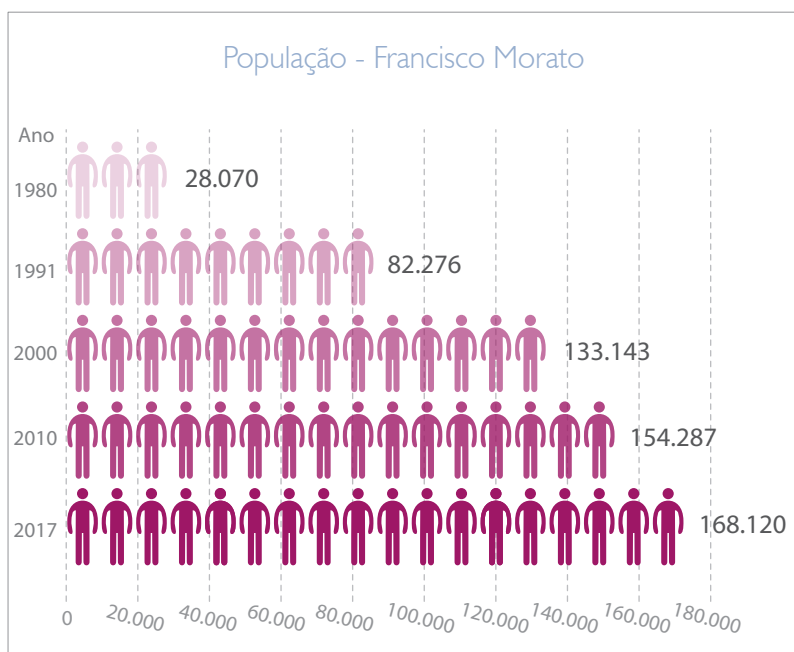
DEMOGRAFIA DA CIDADE CRESCIMENTO POPULACIONAL

No período de 1970 a 2000, a cidade apresentou uma elevada taxa de crescimento, principalmente no período 1970 a 1990, registrando uma taxa de crescimento anual demográfico próximo de 10%.

Após a década de 1990 esse crescimento diminuiu, mantendo-se próximo de 5% ao ano.

Francisco Morato apresentou um aumento populacional superior da região metropolitana e dos municípios vizinhos também localizados na sub-região norte. A cidade teve importante participação na atração de porções populacionais para toda sub-região.

Em 1970 a população era de 11.231 pessoas e para o Censo de 2000, IBGE, o número de residentes já era quase 12 vezes maior.

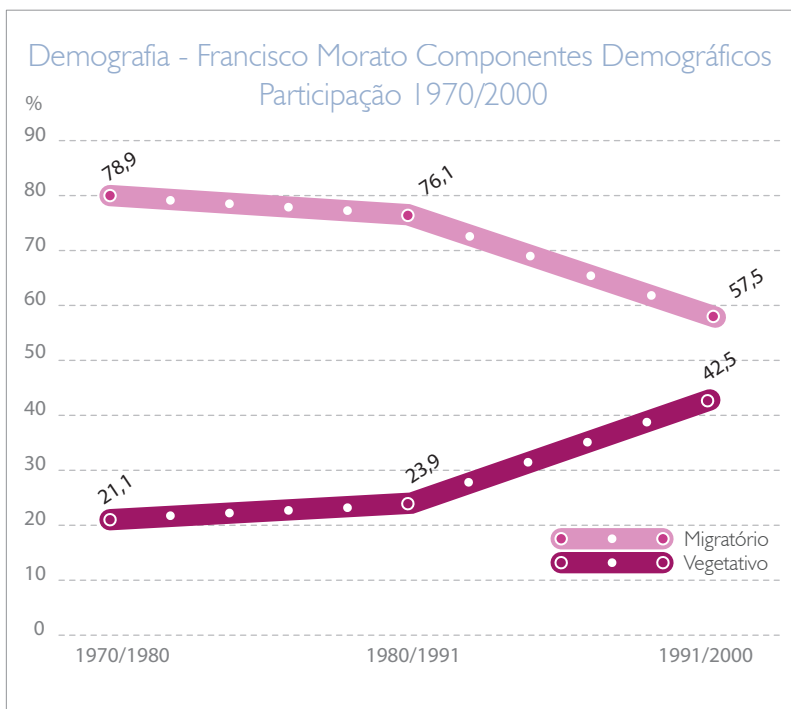


Fonte: Censos Demográficos 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010

A razão desse crescimento populacional elevado em Francisco Morato resultou do tipo de crescimento que o município experimentou, principalmente no decênio 1970/1980, quando recebeu substantivo afluxo de migrantes.

Entre 1970 e 1980, o componente migratório representou aproximadamente 79% do crescimento demográfico, contra 21% do componente vegetativo, mantendo o padrão até 1991*.

* Extraído do Plano Diretor Participativo/2006 - p.69

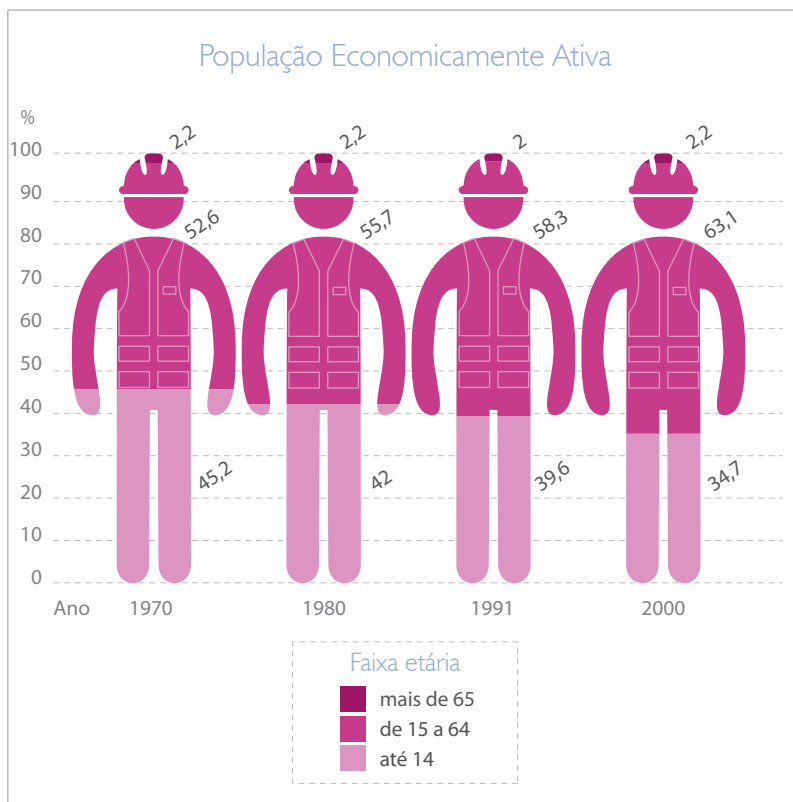


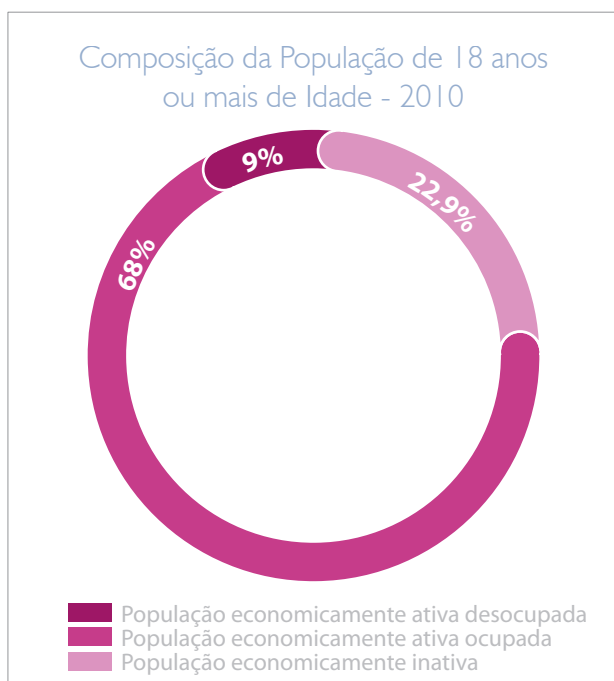
Fonte: IBGE – Censo Demográficos 1970, 1980, 1991 e 2000

Até 1991, esse foi o modelo de crescimento populacional observado não só na cidade, como na sub-região norte como um todo. Esse crescimento baseado na migração revelou que o município tornou-se uma das fronteiras de expansão periférica da Região Metropolitana de São Paulo.

Ainda observando os dados dos Censos IBGE de 1970 a 2000, pode-se analisar o perfil etário da cidade e relacioná-lo com a situação econômica. Foi crescente o grupo etário de 15 a 64 anos, ou seja, houve um crescimento da População Economicamente Ativa. É possível notar o importante contingente jovem de força de trabalho em disponibilidade.

Considerando que na cidade há baixo registro de empregabilidade, grande parte dessa população economicamente ativa vai se deslocar para a RMSP, através da utilização do transporte público, no caso o trem (CPTM).





ECONOMIA E RENDA PER CAPITA DA POPULAÇÃO MORATENSE

Mesmo com uma urbanização com sérios problemas e poucos recursos sociais e serviços públicos, a população de Francisco Morato continua crescendo, em ritmo mais acelerado que sua economia.

As desvantagens locacionais não auxiliam iniciativas para industrializações e criação de cooperativas. Considerando a ocupação não planejada no município, não se pode esperar um crescimento expresso nesta atividade nos próximos anos. A cidade concentra suas principais atividades econômicas no comércio de pequeno porte, que está adaptado por um padrão para atendimento da população de baixa renda – (PDP 2005).



Comércio informal da cidade. Esse espaço é dividido por carros, ônibus, Caminhões de descarga e diversos camelôs que vendem frutas, legumes e outros produtos.

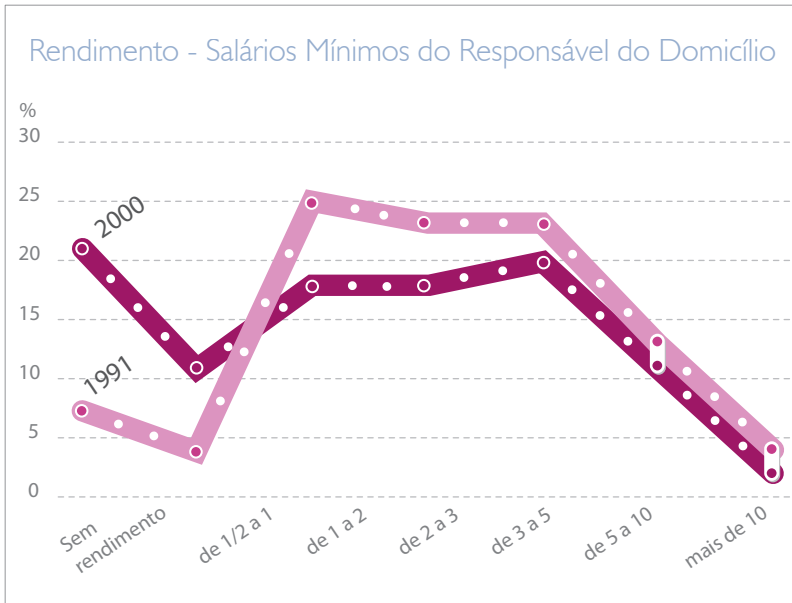


A cidade possui um elevado número de pessoas desempregadas, muitos jovens não encontram oportunidades de emprego ou espaços de esportes e recreação.

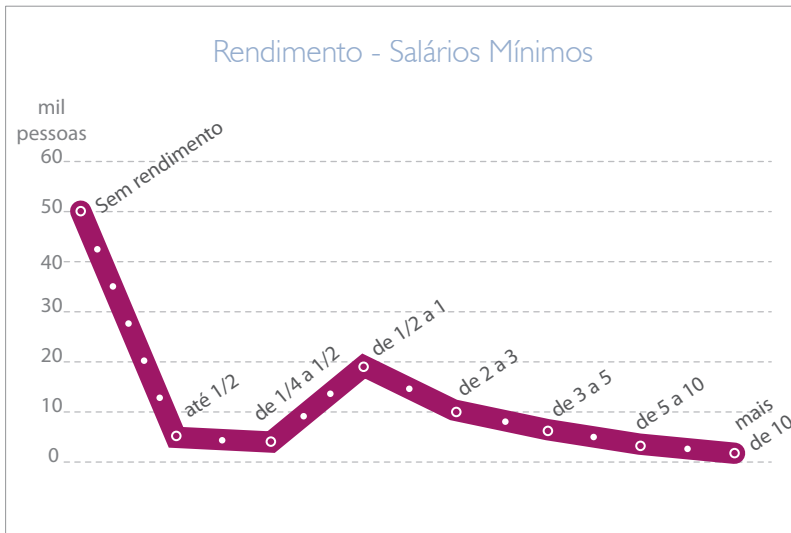
Nos últimos anos, ONGs, Setores Públicos Municipais e Escola Técnica de Francisco Morato desenvolvem trabalhos de capacitação profissional e inserção no mercado de trabalho. A média de rendimento da população em Julho de 2000, conforme dados do Censo 2010, foi R\$ 396,07 reais – a menor da RMSP.

RENDA PER CAPITA - 2010

Nº	MUNICÍPIO	RENDA (RS)
01	São Caetano do Sul	1.578,74
02	Santana de Parnaíba	1.507,66
03	São Paulo	1.126,97
04	Santo André	1.021,51
05	São Bernardo do Campo	944,67
06	Cotia	882,64
07	Barueri	877,46
08	Mogi das Cruzes	757,93
09	Osasco	757,55
10	Arujá	745,40
11	Mairiporã	738,89
12	Ribeirão Pires	726,35
13	Vargem Grande Paulista	717,88
14	Jandira	683,76
15	Caieiras	683,16
16	Taboão da Serra	664,47
17	Guarulhos	633,33
18	Guararema	621,85
19	Mauá	583,61
20	Carapicuíba	577,56
21	Cajamar	571,55
22	Poá	569,23
23	Diadema	564,99
24	Suzano	552,44
25	Santa Isabel	543,50
26	Embu-Guaçu	516,15
27	Salesópolis	511,46
28	São Lourenço da Serra	507,98
29	Itapeçerica da Serra	487,17
30	Rio Grande da Serra	487,07
31	Franco da Rocha	479,44
32	Biritiba Mirim	478,17
33	Itapevi	474,89
34	Embu das Artes	474,17
35	Ferraz de Vasconcelos	460,59
36	Pirapora do Bom Jesus	443,73
37	Itaquaquecetuba	413,35
38	Juquitiba	404,53
39	Francisco Morato	396,07



Fonte: dados da Fundação Seade



Fonte: dados da Fundação Seade

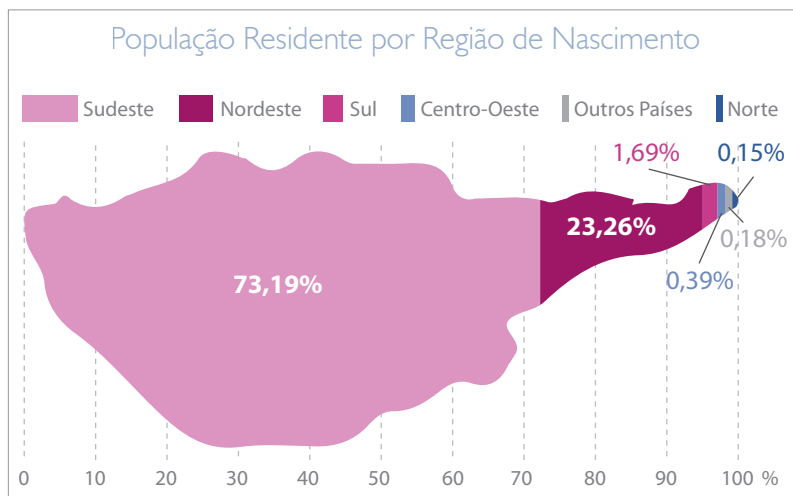
O grande mercado de trabalho para a população moratense é São Paulo que absorve os trabalhadores no setor formal e informal.

A atividade de maior força dentro do município é o comércio popular, responsável pela maior parte das vagas de empregos formais.

Em geral, o município foi ocupado por pessoas de baixa renda que buscavam a conquista da casa própria. A construção predominante se deu em loteamento populares e da auto-construção.

Segundo dados do IBGE 2000, a população é formada em grande parte por migrantes de diversas partes do país, principalmente nordestinos, que migraram de sua terra natal para São Paulo em busca de melhores condições de vida e novamente mudaram, desta vez em busca da casa própria em Francisco Morato, pois os preços dos terrenos eram compatíveis com o seu poder aquisitivo.

A cidade retrata um pouco da realidade do país, pois segundo o Censo Demográfico 2000 do IBGE, 30,36% da população eram migrantes da Região Nordeste, sendo esta a segunda maior migração, conforme o “gráfico abaixo”.



Fonte: Censo Demográfico 2010 - IBGE

MOVIMENTO PENDULAR OU IMIGRAÇÃO DIÁRIA

A MOBILIDADE PENDULAR NA CIDADE

A cidade São Paulo tornou-se uma manifestação no processo de metropolização, com crescimento de algumas cidades e ao mesmo tempo, um profundo processo de perifização. Esse processo se deu, em parte, pela expulsão da população de mais baixos rendimentos para área mais distantes, onde o valor do solo urbano é menor. Por outro lado, São Paulo permaneceu como principal local de destino dos seus ex-residentes que para lá continuam se deslocando para trabalhar.

A mobilidade pendular depende não apenas de características sócio econômicas dos municípios de residência, mas também da distância dos municípios de residência até a capital. Esse movimento, de modo geral, está menos presente em municípios agrícolas e industrializados, enquanto que nos caracterizados como periféricos ou dormitórios os índices são elevados.

Os deslocamentos diários das populações ocorrem em variadas direções e são orientados por diversos motivos: trabalho, estudo, consumo, lazer, saúde, negócios.

Esses deslocamentos constituem elementos integrantes da realidade das grandes cidades e reflete suas desigualdades sociais e espaciais. Sua análise permite a oportunidade de observação dos obstáculos existentes nas cidades.

É possível analisar os deslocamentos na RMSP por meio dos trajetos (fluxos) que apontam simultaneamente os deslocamentos estabelecidos entre os municípios de residência (origem) dos indivíduos e o os municípios de trabalho ou estudo (destino). No total, foram detectados mais de 731 trajetos com origens e destinos nos municípios da RMSP e que estão majoritariamente direcionados para determinados municípios em detrimento de outros.

Os mapeamentos desses trajetos mostram o grau de relacionamento existentes nos municípios e indica a relevância de dinâmicas localizadas em subáreas que coexistem com a mobilidade metropolitana centralizada no Município de São Paulo. São Paulo exerce uma “hegemonia” nos deslocamentos pendulares, uma vez que atrai mais da metade dos deslocamentos metropolitanos.

O Mapa o lado destaca os deslocamentos em direção a São Paulo e indica que esse município constitui-se como área de destino para grande parcela de residentes de todos os outros da RMSP. Francisco Morato é um desses municípios.

Deslocamentos Popacionais para o Município de São Paulo - 2000



Fonte: Fundação Seade; IBGE. Censo Demográfico 2000.

Destacam-se os deslocamentos em direção a São Paulo e indica que esse município se constitui como área de destino para grande parcela de residentes de todos os outros da RMSP. São 38 trajetos com classes e volumes diferentes e com o mesmo sentido que conecta e inter-relaciona São Paulo com toda a área metropolitana.

Nesse mapa Francisco Morato apresenta trajeto acima de

20 mil indivíduos. Os municípios que destinam população para São Paulo apresentam características geográficas e de acessibilidade semelhantes, pois ou são circunvizinhos ou estão interligados por importantes sistemas de transporte públicos, como é o caso da companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), como no caso da Cidade De Francisco Morato.

Os trajetos revelam que a Metrópole de São Paulo exerce uma importante centralidade, processo esse que se traduz não apenas do ponto de vista de oferta de emprego, da disponibilidade de serviços na área da educação, equipamentos e instituições de estudos, mas também com o fato do município estar interligado por um importante sistema viário e de ferrovia orientado para praticamente todas as direções da área metropolitana.

A ferrovia Santos-Jundiaí garante a Francisco Morato, desde sua urbanização a mobilidade e a acessibilidade das pessoas, trabalhadores e estudantes para o Grande Centro. Essas pessoas são aquelas que possuem menor poder de renda e por isso procuram áreas mais baratas para residir, procurando manter seus empregos e continuidade de estudo, no caso de estudantes universitários.

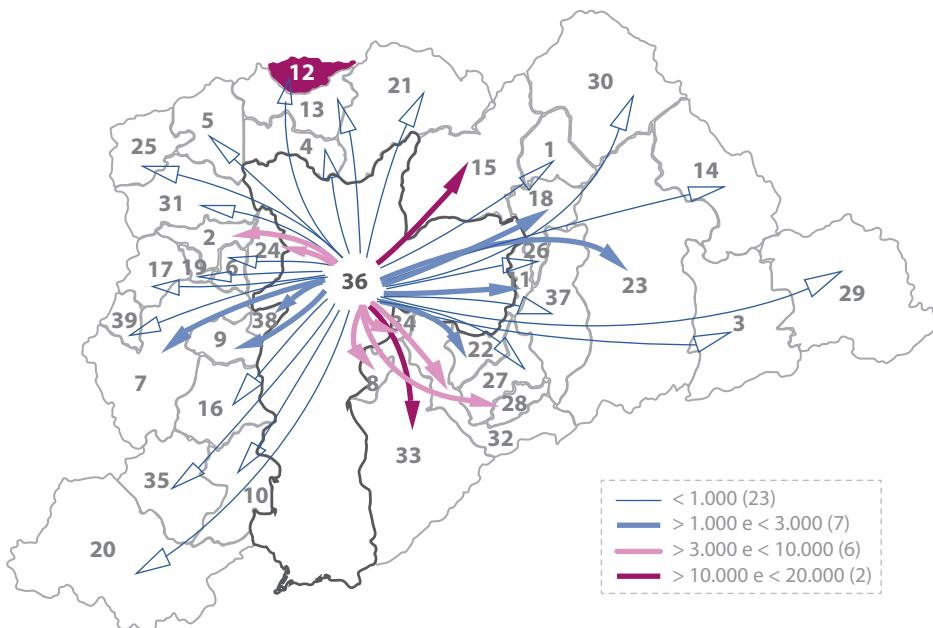
“Como era de se esperar, a renda é novamente um fator fortemente diferenciador, com o aumento da proporção das viagens longas conforme diminui a renda familiar” (DEÁK, 1990)

A Ferrovia contribui para a cidade proporcione a pendularidade metropolitana, de modo que pessoas que trabalham ou estudam transformam a grande São Paulo em um receptor diário. A proporção de saída de população que trabalha em outras localidades da metrópole é bastante elevada.

Entretanto, observa-se também que os municípios chamados “dormitórios” não são apenas áreas de saída de residentes para outros municípios. Caracterizam-se também como áreas de chegada de população ocupada o que parece ser bastante significativo

para o entendimento da complexidade dos processos metropolitanos de ir-e-vir. Em Francisco Morato, 5,9% dos ocupados que aí trabalham residem em outros municípios.

Deslocamentos Popacionais do Município de São Paulo para os Demais Municípios da RMSP - 2000



- | | | | |
|------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------|
| 1 Arujá | 10 Embu-Guaçu | 20 Jujuitiba | 30 Santa Isabel |
| 2 Barueri | 11 Ferraz de Vasconcelos | 21 Mairiporã | 31 Santana de Parnaíba |
| 3 Biritiba-Mirim | 12 Francisco Morato | 22 Mauá | 32 Santo André |
| 4 Caieiras | 13 Franco da Rocha | 23 Mogi das Cruzes | 33 São Bernardo do Campo |
| 5 Cajamar | 14 Guararema | 24 Osasco | 34 São Caetano do Sul |
| 6 Carapicuíba | 15 Guarulhos | 25 Pirapora do Bom Jesus | 35 São Lourenço da Serra |
| 7 Cotia | 16 Itapeerica da Serra | 26 Poá | 36 São Paulo |
| 8 Diadema | 17 Itapeví | 27 Ribeirão Pires | 37 Suzano |
| 9 Embu | 18 Itaquaquetuba | 28 Rio Grande da Serra | 38 Taboão da Serra |
| | 19 Jandira | 29 Salesópolis | 39 Vargem Grande Paulista |

Fonte: Fundação Seade; IBGE. Censo Demográfico 2000.

AUSÊNCIA DE INDÚSTRIAS NA CIDADE E EMPREGABILIDADE NA GRANDE SÃO PAULO

A cidade apresenta baixo dinamismo econômico e pouca diversidade das atividades de comércio e serviços, e o uso predominantemente residencial, conforme o “Mapa Indústrias”.

A análise da mobilidade da sub-região Norte fornece informações sobre o deslocamento diário das pessoas e indica o sentido da polarização à qual estão sendo submetidos os diferentes municípios que a integram. Mas, além de informar a movimentação cotidiana, a análise da mobilidade mostra a dimensão atual da segmentação entre locais de trabalho e de moradia.

A atividade industrial é muito reduzida. A principal planta industrial do município, a Leon Heimer SA, fabricante de grupos geradores de energia, que funcionava desde 1996 na Via de Acesso SP 042/332, próximo à divisa com Franco da Rocha. Foi desativada em 2004.

Atualmente, pelos dados analisados, a ferrovia revela em aspectos econômicos e sociais, uma importância do deslocamento domicílio-trabalho/estudo para a RMSP. Baseado em dados estatísticos, a ferrovia permite a ativa e continuidade dos estudos para jovens que cursam o ensino superior e técnico.

A INFLUÊNCIA DA FERROVIA NO MOVIMENTO PENDULAR MORATENSE

A rede de transporte sobre trilhos da CPTM conta com 260,8 km de extensão e 89 estações em operação, distribuídas em seis linhas, atendendo 22 municípios da RMSP. A partir dos anos 90, a CPTM assumiu o controle do transporte sobre trilhos na RMSP e completou a unificação do sistema de transporte sobre trilhos, que

herdou da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e da Ferrovia Paulistas S.A. (Fepasa).

É evidente que o mercado de trabalho da cidade está fora dela e esse tem relação direta com o meio de transporte ferroviário, que assegura a possibilidade do deslocamento diário e de grandes distâncias. É mais seguro quando comparado com o Rodoviário.

A cidade apresenta inúmeros problemas de empregabilidade. Por isso a atividade econômica da população está voltada para a Metrópole Paulistana, local que acolhe diariamente a força de trabalho moratense e parte dos estudantes. É notável a dependência econômica dessa cidade, de modo que a sua ligação é estabelecida pela ferrovia,

“o conjunto de municípios integrados econômica e socialmente a uma metrópole, principalmente por dividirem com ela uma estrutura ocupacional e uma forma de organização do espaço característica e por representarem, no desenvolvimento do processo, a sua área de expansão próxima ou remota” (GALVÃO et al., 1969, p.56)

Esse fluxo diário, principalmente de pessoas entre o local de residência e local de trabalho exige um adequado serviço de deslocamento. É claro que esse deslocamento diário da população economicamente ativa existente em Francisco Morato não é exclusividade deste município, mas é um fenômeno urbano que se destaca na região.

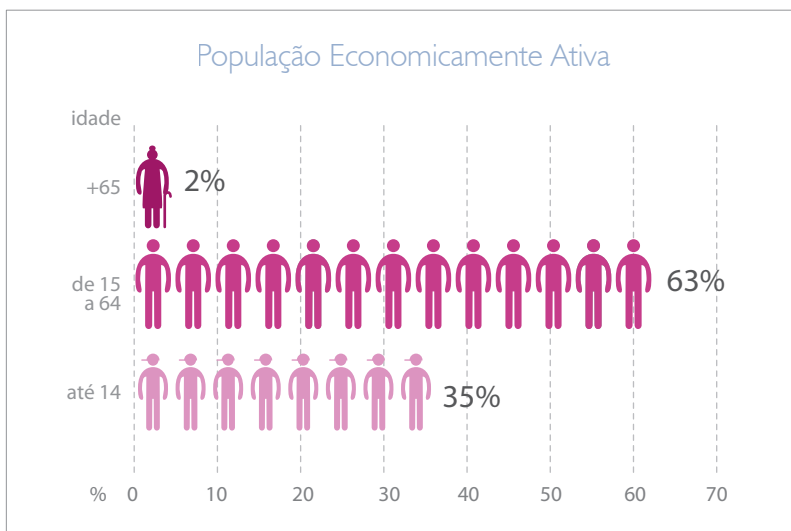
Segundo o IBGE, de acordo com o Censo 2000, 7,4 milhões de pessoas trabalham ou estudam fora do município de residência. A cidade contribui com essa estatística por estar próximo da região metropolitana institucionalizada, como a de São Paulo.



Fonte: <http://www.cptm.sp.gov.br/>

FERROVIA E FRANCISCO MORATO: UMA FONTE DE SUSTENTAÇÃO ECONÔMICA?

A importância da Ferrovia Santos-Jundiaí é claramente revelada quando se analisa o número de embarque, a disponibilidade de emprego no município e o deslocamento da população economicamente ativa.



Fonte: Seade – www.seade.sp.gov.br

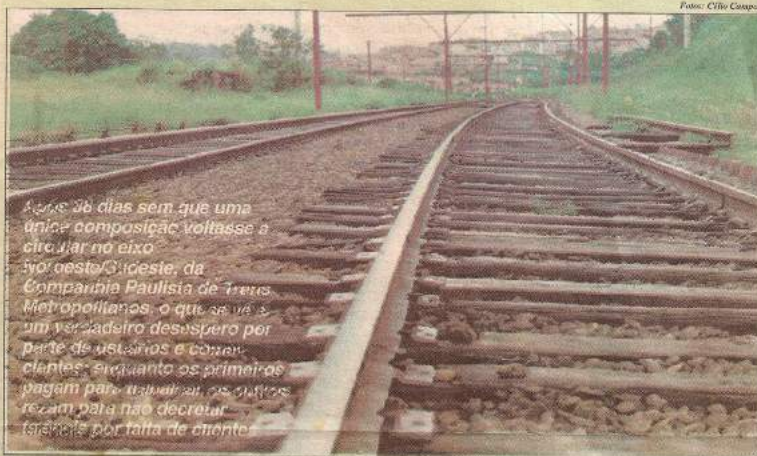
Conforme o gráfico nota-se um aumento da população economicamente ativa no referido período (1970 a 2000). Em 2000, 63%* é população economicamente ativa. Segundo a Fundação Seade, a população projetada para 2002 em Francisco Morato era de 143.965 habitantes, o que quer dizer que 90.841 pessoas representam a força de trabalho do município. De acordo com a Tabela x, 39.541 pessoas embarcam diariamente com destino a RMSP ou outras sub-regiões, ou seja, próximo de 43,52% dessa população economicamente ativa depende da ferrovia Santos-Jundiaí, já que o deslocamento por carro e ônibus para outras sub-regiões e Grande São Paulo é muito pequeno. Isso deixa claro a importância da ferrovia para o município.

Tal dependência foi observada no ano de 1996, quando os trens ficaram paralisados por quatro meses após a depredação de estações e composição promovida por usuários em momento de fúria, após sucessivos atrasos e redução de velocidade.

* Aplicando esse valor em 2002, desprezando possíveis variações positivas, conforme a tendência observada.

A saga dos trilhos

Foto: Cléo Caspary



Após 26 dias sem que uma única composição voltasse a circular no eixo, por este Cideste, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, o que se vê é um verdadeiro desespero por parte de usuários e comerciantes: enquanto os primeiros pagam para trabalhar, os outros rezam para não decretar falência por falta de cliente.

Decorrido um mês, a população reclama demais e tem pago caro pelos inconvenientes a que foi submetida. Após patrocinar um vandalismo repleto de quebra-quebra e queima de composições, os usuários vão pensar muitas vezes para patrocinar um tremendo quebra-quebra como aquele que o Brasil todo

tomou conhecimento. O prazo estimado para normalização do sistema continua o mesmo: fevereiro do ano que vem. Até lá muita água vai rolar e os prejuízos, creiam, tendem a aumentar numa escalada impressionante.

Comerciantes de Francisco Morato e Franco da Rocha estão,

literalmente, com a corda no pescoço. Não sabem o que fazer para cumprir com suas obrigações junto aos credores. O pior vem agora: lojas estão demitindo e mandando de férias seus funcionários por falta de clientes. A reclamação inicia-se em Francisco Morato e estende-se até o bairro paulistano do

Jaraguá. "Nós, da Clubinho Roupas, estamos convivendo com uma redução da ordem de 40% (por cento). Quando os trens circulavam, o movimento era constante e sempre estávamos vendendo alguma coisa," recorda Sueli Marcatti, proprietária. PÁGINAS CENTRAIS

Recorte do Jornal Ida e Volta (Imprensa Local), Ano VI, nº 312, De 13 de Dezembro de 1996. A reportagem relata, na época, as dificuldades que o comércio local estava enfrentando devido a queda de consumidores e os desafios que os trabalhadores tinham que enfrentar para chegarem até seus trabalhos. Muitos perderam emprego, pois o deslocamento para a Grande São Paulo tornou-se tarefa árdua e bastante demorada. Recorte cedido gentilmente por Marcelo Jacomini.

Esse período sem trens provocaram outras ocorrências negativas para a cidade, tais como rápida deterioração do asfalto das principais vias públicas do centro, devido ao aumento de circulação de ônibus. O número de acidentes de trânsito envolvendo trabalhadores da região também aumentou, sobretudo nas estradas de acesso a Grande São Paulo.

Um grave acidente aconteceu na manhã de segunda-feira, na altura do 13 050 da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães. A colisão envolveu três veículos: o ônibus placas BXC 8922, trafegava no sentido centro-bairro, com destino ao ponto final, em Francisco Morato, e entrou na contramão da pista, atingindo, primeiramente uma caminhonete Chevrolet, pertencente à frota da Administração Regional de Perus. Em seguida foram atingidos o VW Passat verde e o Fiat Uno Mille. Rogério Muniz Vieira da Silva, 23, que dirigia o Passat morreu na hora. PÁGINA 9



Recorte do Jornal Ida e Volta (Imprensa Local), Ano VI, nº 304, De 24 de Outubro de 1996. A reportagem relata, na época em que a cidade ficou sem trens, um grave acidente de trânsito envolvendo um ônibus com destino a Francisco Morato. A incidências desses acidentes aumentaram, revelando a maior segurança do transporte ferroviário. Recorte cedido gentilmente por Marcelo Jacomini.

A linha Noroeste/Sudeste, que compreende as estações de Paranapiacaba até Jundiaí e a menina dos olhos do sistema gerenciado, pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM. Dados revelam que as composições vinham transportando um contingente de usuários da ordem de 1 milhão e 200 mil passageiros por dia, dos quais 900 mil pagavam religiosamente suas respectivas passagens.

O incidente ocorrido no início da semana levou os engomados da estatal à loucura, que não sabem o que fazer ou mesmo por onde começar para sanar, no menor espaço de tempo, os inconvenientes protagonizados pelo público, que revoltado, acabou por disparar toda fúria contra o patrimônio ferroviário.

O arrocho começou na cabecera da linha. Por determinação da secretaria de Transportes e Metropolitanos, foi suprimido o transporte ferroviário de passageiros a partir da estação de Rio Grande da Serra, ocasionando seríssimas confusões na vida dos que residem em Campo Grande e Paranapiacaba.

O secretário Senna Frederico já deixou claro que não é negócio recuperar as estações, mesmo porque a companhia não dispõe de quaisquer condições de atender a demanda. "Não podemos fingir que vamos atender sem que tenhamos as devidas condições," destacou, mostrando estar ciente do problema.

Com a perda total das duas composições incendiadas nos trechos entre Perus e Jaraguá, a CPTM não tem muito a ser feito sendo lamentar. Até a fatídica ocorrência, a estatal trabalhava na recuperação de dois trens que dias atrás haviam sido depredados. Como ainda não estão prontos, somados os prejuízos de segunda-feira, chega a 28 o número de vagões que estão destruídos por atos de revolta dos passageiros.

Foto: José M. Pires

Recorte do Jornal Ida e Volta (Imprensa Local), Ano VI, nº 302, De 18 de Outubro de 1996. A reportagem relata a importância da ferrovia para o transporte de milhares de pessoas – 1,2 milhões/dia – e as condições técnicas que se encontrava. A partir desse evento de depreciação de trens e estações, o Governo do Estado realizou importantes investimentos, o que contribuiu para uma melhora significativa na qualidade desse transporte. Recorte cedido gentilmente por Marcelo Jacomini.

TERMINAL DE ÔNIBUS

O transporte coletivo municipal está estruturado basicamente pelo modo ônibus, servindo a maioria dos bairros.



Terminal de ônibus



Terminal de ônibus

PONTO DE VISTA

Francisco Morato apresenta-se como uma cidade que abriga mão-de-obra empregada nos centros mais consolidados de emprego das proximidades, como São Paulo, Jundiaí e outras regiões, fundamentalmente promovida pela facilidade de locomoção disponibilizada pela Ferrovia Santos-Jundiaí.

Esse fator merece ser constantemente estudado, na medida em que coloca a população e administração municipal em grau de maior vulnerabilidade quanto à incidência e oscilação de demandas por serviços, equipamentos e políticas públicas.

Essa dinâmica de deslocamento de sua população econômica e estudantil para grandes centros urbanos, segundo os dados apresentados, pode-se dizer que é um legado histórico e econômico. Histórico por tornar-se um município em função da construção de uma estação ferroviária que originou a anos atrás o atual Município. Econômica devido a dinâmica do mercado de terras

no município e a possibilidade de agregar um perfil populacional que necessite uma residência que possua um transporte disponível com custos e qualidade que permitam deslocamento compatível, como visto através da ferrovia, atual linha 7 - Rubi da CPTM.

A cidade, como muitas outras periféricas da Grande São, mas incluída na Região Metropolitana Paulista, apresenta muitas dificuldades, entre elas a reduzida execução de projetos sociais, econômicos e ambientais que possam favorecer o seu desenvolvimento. A ausência de infraestrutura não atrai investimentos para tornar um lugar economicamente interessante, o que gera dificuldades nos investimentos sociais.

Melhorar as condições de vida da população exige grandes investimentos que deverão ser adquiridos com parceria entre os governos Federal e Estadual. No plano econômico, em curto prazo, o município deverá estimular, apoiar e intensificar iniciativas de economia solidária pela formação de associações e/ou cooperativas.

No caso de Francisco Morato qualquer ação no sentido de buscar e apoiar o desenvolvimento social já é um avanço e mais que isso, uma necessidade local. É importante que se busque a agilidade, diálogo e ações através da economia criativa e principalmente ações socioambientais pautadas em empreendedorismo.

Prof. Agnaldo Vidali

AGRADECIMENTOS

Obrigado querido Deus, que sempre nos guia na realização de nossos sonhos. Obrigado amada Família. Agradeço a quem acreditou no projeto quando este era apenas uma ideia e uma pesquisa de graduação. Gratidão a todos que nos ajudaram. São muitos e muitos nomes.

Instituições: Centro Educacional Soben, ETEC Francisco Morato, Associação Amigos de Bairro Vila Cápua, Conpoema, Faculdade Freire, Ótica Del Rey.

Famílias: Jacomini, Seixas, Ignácio, Pellizari, Menezes, Federzoni, Pupo,

Amigos(as): Valdirene Queiroz, Renato Ferreira, Dr Paulo Henrique, Yara Ryan, Juberlândia, Artur Santos, Andrea Lira, Wanderley Evaristo, Gilberto, Daniele, Marisa Peres, Augusto Ortiz Jimenez, Prof. Eduardo Lima, Pastor Valdinei, Ivanete Vitoria e Tiago Barros (TB Coach).

Professores: Lea Francesconi, Etelvina Morais, Marcelo Gomes, Toninha, Edson Alexandre, Maria Candelária, Rosa Jardim

Aos meus queridos alunos(as) que me motivam com as questões sobre nossa cidade.

Agradecimento especial: a você, que está nesta cidade querida e que juntos vamos torná-la cada dia melhor.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Algumas escritas foram feitas a partir de diálogo com o Sr Adauri.

AMADIO, Décio. Desenho Urbano e Bairros Centrais de São Paulo: Um estudo sobre a formação e transformação do Brás, Bom Retiro e Pari. São Paulo: Tese de Doutorado, FAU-USP, 2004.

CUNHA, J. M. P. A. Mobilidade espacial e expansão urbana: o caso da Região

DEÁK, Csaba. “Elementos de uma política de transporte público para São Paulo” in Espaço & Debates, 1990.

Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa).

_____. Carta de classes de declividades da região metropolitana da Grande São Paulo. Sistema Cartográfico de Metropolitano (SCM), 1ª Ed., 1980.

_____. Carta geológica da região metropolitana. Sistema Cartográfico Metropolitano (SMC), 1ª Ed., 1980

_____. Mapeamento de áreas de risco de municípios do Estado de São Paulo – Município de Francisco Morato (SP) – relatório técnico n° 82913 – 205. 2005.

_____. Por Dentro RMSP 2006 – Dados da Região Metropolitana, disponível no site da Emplasa.

FERNANDES, Edésio. Regularização de Favelas no Brasil: problemas e perspectivas. SAULE, Nelson (coord.) Max limond, 1999

GALVÃO, M.V. et al. Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, IBGE, ano 31, n. 4, p. 53-127, out./dez. 1969.

Landim, Paula da Cruz. Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista - São Paulo: Editora UNESP, 2004

LANGENBUCH, JR. A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana. 1. Ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

LAVANDR Jr, Moyses. SPR, memórias de uma inglesa: A história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões/Moysés Lavander, Paulo Augusto Mendes – São Paulo: 2005, 360 p;

MAGALHÃES, D.J.A.V. de; D'AVILA, A.E.C. Migrações dentro da Região Metropolitana de Belo Horizonte visando moradia próximo local de trabalho. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 10., Anais... Caxambu: Abep, 1996. P 741-770.

Metropolitana de São Paulo. Campinas: IFCH/UNICAMP, 1994. (Tese de doutorado).

NUNES, Ivanil. Douradense: A agonia de uma ferrovia. São Paulo: Fapesp: 2005, 196 p.

PASSARELLI, S.H.F. Paisagem ferroviária: memórias e identidade da metrópole paulistana. *Exacta*, São Paulo, v.4, n.2, p. 363-373, Jul./dez. 2006

ROSS, Jurandyr L. Sanches. *Geografia do Brasil* (org.). 3. Ed. São Paulo: Edusp, 2000

SANTOS, Milton; Silveira, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*, 11ª Ed. Rio de Janeiro, Record 2008.

PDP – (Plano Diretor Participativo de Francisco Morato 2006) – Prefeitura Municipal de Francisco Morato – Lei 160/2006 de 23 de novembro de 2006 - (PDP 2005)

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/f/francmorato.htm>
- acessado em 02/01/2018

APOIO / PATROCÍNIO



Associação de Amigos
Vila Capua



Cartuchos e Impressoras
Regarga, compra e venda

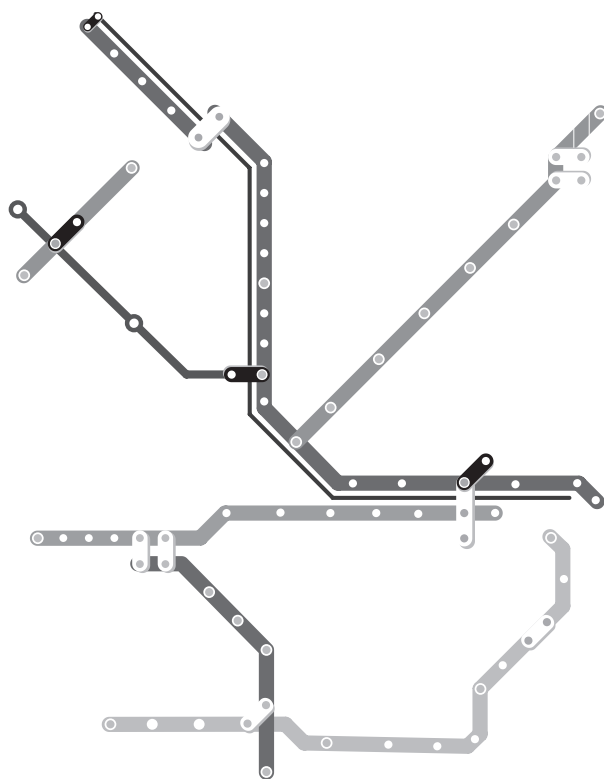


SOBEN
Centro Educacional



Ótica Del Rey
Uma Empresa Dedicada a Visão





Tiragem: 100 exemplares

Capa: Cartão 250g/m²

Miolo: Offset 90g/m²

Fontes: Linux Libertine, Humanst, Calibri e Gabriola
2019