

Mario Luiz Savioli

a

CIDADE e A ESTRADA

AS TRANSFORMAÇÕES

URBANAS DO MUNICÍPIO DE

COTIA AO LONGO DA

RODOVIA RAPOSO TAVARES

106

pós-

RESUMO

O estudo da transformação urbana de Cotia, periferia da metrópole, teve por objetivo o documentário do desenvolvimento urbano da região a partir do século 18 e sua análise, tomada a cidade de São Paulo como referência. Esta análise foi elaborada por meio de relações socioeconômicas e espaciais do desenvolvimento urbano, pelo enquadramento do município ao planejamento da região metropolitana, da linearidade que a rodovia Raposo Tavares impõe à composição urbana e das características que os condomínios de classe média conferiram ao território. Induzida, Cotia se dividiu, passando a contar duas histórias que não deveriam estar se tornando paralelas, o que agravou o processo discriminatório entre os grupos de rendas diferentes. O inventário dos condomínios, dos bolsões e dos loteamentos, a leitura das exclusões sociais e a crítica ao planejamento em vigor foram fundamentais para a realização deste trabalho.

PALAVRAS-CHAVE

RMSP, Cotia, estrada, cidade, rodovia, condomínios.

LA CIUDAD Y EL CAMINHO
LA TRANSFORMACIÓN EN LA
REGIÓN DE COTIA ATRAVÉS DE
LA CARRETERA RAPOSO TAVARES

RESUMEN

El estudio de la transformación urbana de Cotia, situada en la periferia de la metrópoli, apunta la documentación del desarrollo urbano de la region, comenzando en el siglo 18, y su análisis, tomando la ciudad de São Paulo como referencia. Este análisis fue elaborado de la social-economia y de las relaciones especiales del desarrollo urbano, del adequation de la ciudad al planeamiento del área metropolitana, de la linearidades que la carretera Raposo Tavares impone a la composición urbana y a las características de los condominios de la residencia de la clase media determinados al territorio. Inducido, Cotia comenzó a contar dos historias que no deban ser paralelas, qué empeoró el processo discriminatorio entre diversos grupos de la renta. El inventario de los condominios, los núcleos de las implantaciones de los closets y las divisiones de la tierra, la lectura de la exclusión social y el crítico al planeamiento predominante eram fundamentales a la fabricación deste trabalho.

PALABRAS CLAVE

RMSP, Cotia, camino, ciudad, carretera, condominios.

THE CITY AND THE ROAD
THE URBAN TRANSFORMATION
IN THE REGION OF COTIA
THROUGHOUT THE RAPOSO
TAVARES HIGHWAY

ABSTRACT

The study of the urban transformation of Cotia, located in the periphery of the metropolis, aims the documentation of the region urban development, starting on the 18 century, and its analysis, taking São Paulo city as reference. This analysis was elaborated from the social-economics and spatial relations of the urban development, from the city adequation to the metropolitan area planning, from the linearity that the Raposo Tavares highway imposes to the urban composition and the characteristics of the middle-class residence condominiums determined to the territory. Induced, Cotia has splitted, and started to tell two stories that shouldn't be parallel, what worsened the discriminatory process among the different income groups. The inventory of the condominiums, the closed residencies nuclei and the land divisions, the reading of the social exclusion and the critic to the ruling planning were fundamental to the making of this work.

KEY WORDS

São Paulo metropolitan region, Cotia, road, city, highway, gated communities.

INTRODUÇÃO

“O espaço não pode ser estudado como se os objetos materiais que formam a paisagem trouxessem neles mesmos sua própria explicação. Isto seria adotar uma metodologia puramente formal, espacista, ignorando os processos que ocasionaram as formas. Como analisar esta relação entre a estrutura e a forma, a sociedade e a paisagem?”¹

(1) SANTOS, Milton.
Pensando o espaço do homem. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2004, p. 58.

Considera-se necessária a compreensão das relações entre a estruturação do espaço regional e urbano e a acessibilidade, em especial a rodoviária. O caso de Cotia é paradigmático e está inserido nesse processo complexo de associação entre os componentes de sua construção territorial e suas relações com a rodovia.

As atividades econômicas resultantes dessa relação não determinaram a hegemonia e o destaque de um determinado setor. No curso de sua evolução histórica, essa economia foi agregando sucessivamente setores aos anteriormente desenvolvidos, sem que estes deixassem de operar, passando a interagir, o que não estreitou o horizonte a ser analisado.

Para o estudo das transformações urbanas advindas desse processo, principalmente quando o histórico é fragmentado e está disperso, foram procurados todos os caminhos possíveis e pertinentes que mostraram como os acontecimentos foram construindo o espaço urbano. A conseqüente análise resultou, principalmente, no conhecimento da geografia urbana dessa parte da região metropolitana de São Paulo dos séculos 18 e 19.



Figura 1: Zona oeste da região metropolitana de São Paulo
Créditos: Desenho do autor sobre mapas do IBGE

COTIA AO LONGO DO EIXO DA RODOVIA RAPOSO TAVARES

A área do município é compartimentada por quatro bacias fluviais. Parte da bacia do rio Cotia, a do baixo Cotia, objeto desta análise, é atravessada pela rodovia Raposo Tavares, entre seus km 21 e 39 e compõe sua sede. Está definida de maneira clara entre os municípios de Embu e Itapeverica da Serra ao sul, Carapicuíba, Jandira e Itapevi ao norte, Osasco e São Paulo à leste, Vargem Grande Paulista e a Reserva Ambiental do Morro Grande à oeste. Os bairros da Ressaca e Caputera, pertencentes à região-sede, como um apêndice, estão mais próximos à Itapeverica da Serra e ao Embu e, assim como esses municípios, pertencem à Área de Proteção dos Mananciais do rio Embu-Mirim e não à bacia do rio Cotia. Uma zona rural, chácaras de lazer e agricultura voltada ao abastecimento de verduras e legumes da região metropolitana de São Paulo. Por essas características, aqueles bairros foram descartados deste estudo.

Figura 2: Região entre os km 21 e 39 da rodovia Raposo Tavares
Fonte: Desenho feito pelo autor sobre mapas do IBGE



O MUNICÍPIO DE COTIA

O anel rodoviário da capital é o grande pórtico, o único evento que denuncia o momento no qual se entra em Cotia pela rodovia Raposo Tavares. Esta segue sinuosa, assentada na topografia, sem grandes cortes ou aterros, atravessando o município entre o km 21 e o 39. Somente a ocupação dessa orla denuncia a mudança de município enquanto se afasta da capital, pela paisagem do homem que vai, gradativamente, alterando-se.

A descontinuidade da paisagem, em que pequenos agrupamentos com características urbanas eram intercalados por grandes espaços verdes, descritos

em 1985², já não acontece. Mas também não há a aridez que caracterizou a ocupação da periferia. A paisagem resultante ao longo da rodovia tem como objetivo a clientela oriunda do tráfego intenso e contínuo. Se o comércio mais amplo e genérico, como o de grandes lojas, pequenos centros comerciais e supermercados, divide a rodovia com as indústrias, o comércio de corredores locais se molda à sua freguesia.

O rio Cotia cruza o eixo longitudinal da rodovia, de sudoeste para nordeste, de maneira oblíqua, defletindo-se um pouco mais à esquerda ao cruzar a estrada. Corre pela calha rasgada, na cunha que a região forma do sul para o norte, até levar suas águas ao rio Tietê. Não antes de ser represado pelas barragens Pedro Beicht e das Graças. O baixo Cotia, depois das represas, após a cachoeira das Graças, segue por um sistema meândrico, característico das menores declividades de sua bacia sedimentar, formando grandes banhados.

O geógrafo Aziz Ab'Saber, ao descrever o Planalto Paulistano, mostra seus limites, onde Cotia está localizada:

*“A imensa região que se estende desde Carapicuíba e das proximidades de Cotia até a zona hoje ocupada pela cidade de São Paulo foi toda constituída pelos sedimentos argilo – arenosos de um grande lago que deve ter sido formado pela barreira do Rio Tietê. Em função de falhas geomorfologicamente contrárias. Tal lago era relativamente raso: teria cerca de 8 metros de profundidade. Os sedimentos argilosos e as camadas de argilas e areias finas de seu antigo leito constituem o sub solo da maior parte da zona urbana da Grande São Paulo.”*³

Planícies se intercalam entre morros e morrotes.

*“A região também estava envolvida por um colar de matas e serrinhas: Serra da Cantareira, Morro Grande, Caucaia do Alto, Serra de Itapeti, Taxaquara e outras pequenas serras, que eram densamente florestais. E dentro dessa moldura havia aquele mundo de colinas várzeas e planícies. Tais planícies eram muito largas: tinham de dois a três quilômetros de largura.”*⁴

Na área de domínio da rodovia Raposo Tavares, em eixos secundários, Cotia tem seus loteamentos de classes média e rica e indústrias. O centro histórico em acrópole, depois de 1968, passou a ser tangenciado pela rodovia, isolando-a da maioria dos bairros pobres.

A FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO

A estrada foi a responsável por induzir toda essa estrutura, e sua relação com a cidade é clara desde da origem de ambas, no momento em que o rio deixou de ser a referência e a estrada passou a estruturar a formação do novo núcleo de Cotia no século 18. Para que pudesse continuar a existir, teve de ser mudada para a fazenda do coronel Estevão Lopes de Camargo, em 1713, sob sua proteção, tão erma que estava à margem do rio Cotia, nos lados do Caiapiá⁵.

Quando se analisa o surgimento das povoações entre Sorocaba e São Paulo, nos primórdios do século 19, tem-se Cotia fora do sistema de circulação que

(2) CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A (re) produção do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1994, p. 69.

(3) AB'SABER, Aziz Nacif. O solo de Piratininga. In: BUENO, Eduardo (Org.). *Os nascimentos de São Paulo*. São Paulo: Ediouro, 2004.

(4) Ibidem, p. 27.

(5) MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo. *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da província de São Paulo seguidos da cronologia dos acontecimentos mais notáveis desde a fundação da capitania de São Vicente até o ano de 1876*. 5. ed. Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp, 1980, p. 210.

forma essa rede de povoados. Cotia não foi aldeamento indígena e tampouco sítio de domínio da região. Em 1713 ainda estava em sua fundação quando as povoações localizadas nessas rotas já estavam consolidadas.

Somente a passagem da estrada pela serra de São Roque⁶, às vésperas da Independência, no início do século 19, fez Cotia começar a estabelecer-se como rota entre Sorocaba e São Paulo. A sua emancipação, em 1856, surgiu como consequência do movimento dessa estrada.

No sistema de transportes por tropas, a demanda de um grande número de animais e a pequena velocidade que o caracterizava exigiram um suporte, com estabelecimentos voltados à manutenção e assistência das tropas e viajantes. As estradas passaram a ser agentes de povoamento e de ocupação do espaço e determinaram a relação funcional entre esse espaço e a economia gerada por ele.

Se o crescimento do povoado aconteceu em função da estrada, a perda de sua importância também trouxe seu declínio. Em 1875 a Sorocabana, implantada ao norte do município, marcou profundamente a região ao alterar os vetores econômicos já ordenados pelos caminhos de tropas. Em 1886⁷, a população de Cotia chegou a 7.517 habitantes e decresceu a 4.982 habitantes em 1900⁸.

A ausência de frete foi um dos maiores motivos do desinteresse da ferrovia pelo núcleo do município⁹, já que a economia do lugar estava assentada sobre a prestação de serviços voltada para a parada das tropas. O traçado projetado, nesse caso, percorreu simplesmente o trecho de topografia mais apropriada. Além disso, o pequeno comércio com a capital, também parte da base da economia local, independia da ferrovia para seu transporte, já que esta não trazia mobilidade a curta distância.

No entanto, se a ferrovia causou sua decadência, a industrialização da capital, iniciada na última década do século 19, fez com que o município reagisse:

a) Pelo fornecimento de carvão e lenha – essa atividade extrativista de corte da Mata Atlântica para a produção de energia na capital cresceu até sua exaustão pelas mãos do caipira, tendo como subproduto o espaço aberto que a produção agrícola assumiu. O fornecimento de lenha para a capital transformou-se em um grande negócio com o aparecimento do caminhão e acumulou grandes riquezas;

b) pela produção de materiais básicos associados à construção civil – uma atividade de transformação primária, explorando os recursos naturais. Sem estar, necessariamente, estabelecida ao longo da estrada¹⁰ ou da ferrovia¹¹, essa produção marcou o início da industrialização de Cotia, a qual começou pelo interior do município. Não fossem os critérios do Censo Industrial de 1940, compreendendo as minas, pedreiras, caieiras e olarias, essa industrialização nem teria sido notada;

c) pela produção agrícola – desenvolvida a partir de 1913 e alterando as relações na zona rural, quando passou à produção mais sistematizada pela investidora japonesa e substituiu a caipira;

d) pela construção das barragens das Graças, inaugurada em 1916 e da Pedro Beicht, em 1933 – a análise das estatísticas do período compreendido de 1920 a 1940, voltadas à movimentação da população no município, quando essas barragens foram construídas, mostra que a população emigrante estrangeira era composta, em sua maioria, por portugueses, cerca de 817 indivíduos. Por outro lado, a população emigrante nacional era de 241 pessoas e a população de origem

(6) REIS, Nestor Goulart. *Memória do transporte rodoviário: Desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo*. São Paulo: CPA Consultoria de Projetos e Artes Ltda. [1998?], p. 21.

(7) SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado de Negócios Metropolitanos, Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. *Memória urbana: A grande São Paulo até 1940*. São Paulo: Imprensa Oficial, v. 2, 2001.

(8) *Ibidem*, tb. 23, p. 36.

(9) LANGENBUCH, Juergen Richard. *A estruturação da grande São Paulo: Estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971, p. 100.

(10) PRADO JÚNIOR, Caio. *A cidade de São Paulo: Geografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 2004, p. 38.

(11) LANGENBUCH, *op. cit.*, p. 147.

japonesa compunha-se de 188 pessoas em 1920 e de 133 pessoas em 1940¹². Devido à pouca qualificação da mão-de-obra caipira e aquela emigrada do Nordeste na construção civil, é possível que boa parte dessa mão-de-obra portuguesa tenha sido destinada à construção das barragens.

A ESTRUTURAÇÃO DAS VIAS DE CIRCULAÇÃO

Mesmo com a perda da função econômica estabelecida na circulação interior-capital motivada pela ferrovia, a estrada ainda assegurava a circulação arredores-capital. As classificações de Langenbuch¹³, que caracterizaram a estrutura viária da RMSP até a implantação das ferrovias, continuaram a valer para o município de Cotia após a Sorocabana. A região foi organizada por duas vias que também faziam a ligação interior-capital. Ao norte se localiza a estrada Itu – São Paulo, em cujo eixo estão, hoje, os municípios de Jandira e Itapevi e, ao sul, a estrada Sorocaba – São Paulo. Nessas estruturas se apóiam as estradas de circulação entre os arredores, que se distribuíram em malha difusa, local, associada ao acesso das propriedades rurais, a aglomerados dentro e fora do próprio município e, hoje, formam os corredores secundários onde estão os assentamentos residenciais e industriais. Esse padrão de circulação, sempre associado à topografia, jamais permitiu a Cotia a mesma formação urbana radiocêntrica que caracterizou a capital.

A pouca mobilidade do município aconteceu até a construção da estrada São Paulo – Paraná, iniciada em 1921¹⁴. Enquanto a ferrovia foi se tornando obsoleta, carente de investimentos que a modernizassem, a expansão do município de São Paulo seguia na direção da infra-estrutura viária provinda dos investimentos públicos nas rodovias¹⁵.

Só a partir dos anos 40 o território metropolitano, organizado pelas estradas estabelecidas no período colonial e depois pela malha ferroviária da segunda metade do século 19, “foi submetido a um novo elemento, de enorme repercussão na estruturação metropolitana: um sistema rodoviário de grande abrangência territorial”¹⁶. Em 1922 foram inauguradas as obras da estrada São Paulo – Cotia – São Roque, parte do tronco denominado São Paulo – Paraná no Plano Geral de Viação de Rodagem do Estado de São Paulo¹⁷. De 1949 a 1951, com seu traçado corrigido e pavimentada, atingiu Sorocaba com o nome de rodovia Raposo Tavares. Esse atraso dos municípios acessados pelas rodovias, em relação aos municípios suburbanizados pela ferrovia, acabou se transformando em vantagem e proporcionou a Cotia um parque industrial mais atualizado.

Isso também alterou as centralidades e a organização do espaço pelos assentamentos residenciais. A rodovia foi associada à centralidade exercida pela capital. As chácaras de recreio, mesmo distantes, localizaram-se na malha viária estruturada por ela e seus proprietários não tinham qualquer vínculo com o município. A centralidade promovida pelo núcleo histórico foi associada às camadas da população de menores rendas. Eram destinadas à moradia permanente e localizaram-se às margens da rodovia, no entorno do centro ou nas proximidades de ambos. A distribuição dos assentamentos, já na década de 1950, mostrava claramente essa situação.

(12) SÃO PAULO (Estado), op. cit., tb. 50, p. 53.

(13) LANGENBUCH, op. cit., p. 31-32.

(14) REIS, op. cit., p. 61.

(15) MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. *São Paulo: Metrópole*. 1. ed. São Paulo: Edusp, 2004, p. 41.

(16) Ibidem, p. 37.

(17) REIS, op. cit., p. 61.

A URBANIZAÇÃO

Cotia definiu sua estrutura urbana no decorrer da década de 1960. A taxa de urbanização passou de 24%, em 1950¹⁸, para 50%, em 1966¹⁹. Consolidou-se nesse período com uma taxa de 95%²⁰. A sociedade urbana, definida como “a realidade social que nasce a nossa volta”²¹, estava se constituindo e, na metade da década de 1960, o processo de urbanização finalmente se impôs por condição da mentalidade urbana que sucedeu essa urbanização estatística. Como consequência imediata, a cidade passou a ser objeto de um maior investimento por parte da administração municipal.

O núcleo tinha cinco possibilidades de expansão: em direção a São Paulo pela rodovia ou pelo espigão, a São Roque pela encosta, a Embu pelo sul e a Itapevi pelo norte. A ligação de Cotia à capital, assim como a Embu, Itapevi e São Roque e a função da rodovia como fator de indução nunca deixaram que houvesse sequer uma hipótese do crescimento em sentido diferente. O núcleo seguiu naturalmente o espigão por uma declividade suave, onde não se antepunha qualquer barreira natural. A rodovia seria o caminho mais lógico, mas havia a rampa íngreme entre o núcleo e o estreito banhado do córrego da Varginha por onde ela corria e o qual já estava ocupado pelo bairro do Portão. Mesmo não havendo a rampa, e, o banhado mais largo, a grande rivalidade entre o núcleo e esse bairro não permitiriam que o centro administrativo ali fosse instalado.

A localização da prefeitura a meio caminho de ambos, no espigão, foi uma escolha criteriosa. O espaço urbano começou a construir-se e a reconstruir-se em função desse eixo.

No final dos anos 60 e início dos anos 70 era nítida a alteração da paisagem urbana do centro de Cotia: o casario colonial foi demolido a pretexto da ampliação do espaço público e do sistema viário, o centro administrativo foi deslocado, a rodovia deixou de seccionar esse núcleo e passou à sua tangente. Também estava clara a formação da mentalidade que determinou o estabelecimento da condição urbana sobre a condição rural nas propostas das novas edificações e decisões sobre a organização espacial do município. Os investimentos públicos passaram a ser feitos na construção da cidade, agora mobilizados pela rodovia, quando ela passou a estruturar essa parte da região metropolitana de São Paulo.

Em 1975 os assentamentos urbanos já se tornavam o objetivo principal dos empreendedores e esse movimento passou a redefinir a ocupação das chácaras. A cidade se intercalou no espaço deixado entre elas e os loteamentos de características urbanas. Aquelas pertinentes ao eixo de domínio da rodovia foram transformadas, na grande maioria, em assentamentos de classes média e rica. Aquelas entre a cidade e a reserva ambiental do Morro Grande adquiriram as características dos assentamentos do entorno ao serem subdivididas, reforçando as tendências locais. Houve, em ambos os casos, uma desastrosa ocupação da várzea do rio Cotia. Onde havia os loteamentos para a população de baixa renda, a situação foi agravada pelo difícil acesso do transporte urbano e pela dispersão desses assentamentos, tornando incompatíveis os recursos municipais destinados aos investimentos na infra-estrutura urbana.

(18) COTIA, Prefeitura do município de. Lei Complementar n. 02, de 26 de novembro de 1991, que dispõe sobre o Uso e a Ocupação do Solo. Cap. IV – Variáveis e indicadores locais.

(19) 110 ANOS DE COTIA. *Revista Comemorativa do Aniversário de Cotia 1856-1966*. Cotia: Darcy Pupo/ Tipografia Vânia, 1966.

(20) PD COTIA, op. cit., Cap. IV – Variáveis e indicadores locais.

(21) LEFÉBVRE. *O direito à cidade*. 3. ed. São Paulo: Centauro, 2004, p. 3.

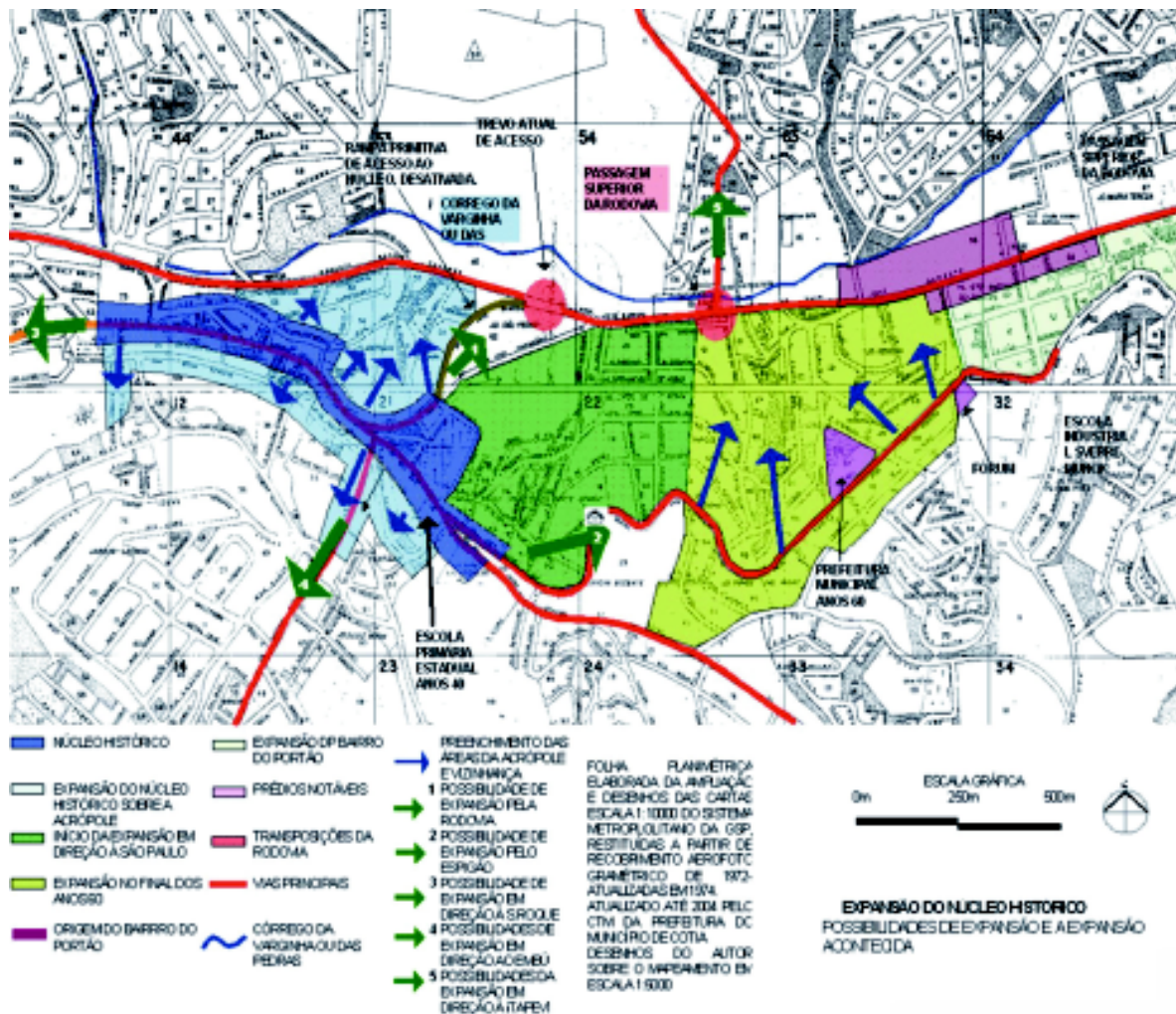


Figura 3: Expansão do núcleo histórico
Crédito: Desenhos e texto do autor sobre cartas do Sistema Metropolitano da GSP-74 e atualização em 2004 pelo CTM da PM Cotia

A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

(22) MEYER, op. cit., p. 78.

(23) Lei Estadual n. 1561-A, de 20 de dezembro de 1951.

(24) SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado de Negócios Metropolitanos, Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. *Legislação de interesse metropolitano*. São Paulo, 1985, p. 206.

O parque industrial do município também partilhou outros usos da rodovia dentro do processo da expansão industrial da capital que, a partir dos anos 60, tomou a direção da rodovia Raposo Tavares²². Já em 1951, a legislação para disciplinar a implantação industrial do estado de São Paulo tinha determinado a localização das indústrias pesadas fora do perímetro urbano, de preferência nas proximidades dos sistemas de transportes²³. Mais recentemente, a Lei Estadual n. 1.817 de 1978 estabeleceu os objetivos e as diretrizes para o desenvolvimento industrial metropolitano e disciplinou o zoneamento industrial, a localização, a classificação e o licenciamento de estabelecimentos industriais na RMSP ao criar as ZEI's (zonas de uso estritamente industrial), as ZUPI's 1 e 2 (zonas de uso predominantemente industrial) e as ZUD's (zonas de uso diversificado)²⁴.

Em Cotia esses bolsões industriais foram demarcados utilizando-se praticamente o perímetro das áreas de indústrias existentes, comprovando o

(25) COTIA. Prefeitura, 1994. Lei n. 694, de 08 de novembro de 1994.

interesse destas pelo zoneamento proposto e pelas especificações das ZUPI's 1 quanto a tamanhos e atividades. No entanto, pode-se afirmar que em Cotia, exceto pelas indústrias já implantadas, elas pouco diferiram das ZUD's em porte, já que as próprias ZUPI's 1 causaram valorização do solo, o que resultou em uma subsequente subdivisão das glebas em áreas menores. Quanto às atividades, a maior eficiência dos órgãos do governo estadual no controle sobre os resíduos industriais, a seletividade da Lei Municipal de Uso e Ocupação do Solo de 1991 e a necessidade de compatibilização com o entorno também impuseram as mesmas limitações das ZUD's a essas ZUPI's 1.

Embora as Chácaras Vianna e seu entorno já tivessem definido um padrão de ocupação novo, foi só o loteamento São Paulo 2, de 1981, a dar vulto ao que, erradamente, foi chamado de condomínios em Cotia. Ele representou um acontecimento a reboque da implantação de Alphaville. A partir dele se estabeleceu, na região, a idéia de condomínio. Nele a existência de uma portaria passou a ser importante para a imagem de segurança, um dos pressupostos comerciais dos investimentos de parcelamento destinados às classes média e rica, mesmo que, por definição legal, condomínio e loteamento sejam figuras jurídicas completamente diferentes. A correção desse problema veio com a administração municipal a qual criou a figura dos bolsões²⁵. Neles, os moradores assumiram suas próprias seguranças.

Mas antes de contrapor-se à forma e ao isolamento desses bolsões, há de fazer-se uma análise geográfica da região, onde a topografia é definida por morrotes e uma intensa rede hidrográfica em seus interstícios. Constata-se que essas características naturalmente orientaram as implantações desses loteamentos. Isolados pelos talvegues, onde geralmente correm ou nascem fios d'água, a legislação, ao obrigar a permanência da mata ciliar (em Cotia, 30 m a partir de cada margem), também isolou os loteamentos, organizando-os em bolsões, na medida em que as referências geográficas, anteriores aos aparelhos sofisticados de medição de terras, eram comuns nas definições de limites entre propriedades.

Em muitos, bastou apenas que se instalassem as portarias. Diferentemente de Alphaville, um loteamento implantado ao longo de uma via estrutural, em uma região nivelada mecanicamente e dimensionada dentro de um conceito de planejamento.

Enquanto a ferrovia dependeu da capilaridade das estradas rodoviárias para a penetração no território a partir dela própria, a flexibilidade foi uma das propriedades da rodovia, principalmente quanto à sua reprodução. O tecido urbano estruturado pela ferrovia estava preso a estações. A cidade não surgiu linear, mas centrada, ao contrário da cidade que se formou ao longo da rodovia, quando o tecido se prendeu aos acontecimentos que foram polarizando, ao longo de seu traçado, pequenos centros, quase freguesias, unidades de vizinhança.

As vias secundárias se tornaram um importante ponto de convergência para os diversos bolsões. Nelas surgiu um comércio varejista de pequenas lojas, mais voltadas para emergência do que para consumo sistemático. Somente a partir do crescimento das populações de classes média e rica e, conseqüentemente, das rendas familiares, estabeleceu-se um comércio mais sólido ao longo da rodovia.

De sua duplicação surgiu a incômoda ruptura da isotopia que a pista única, assentada sem romper o sincronismo de suas áreas lindeiras, assegurava,

indiferente ao pequeno movimento rodoviário existente. Ambos os lados passaram a ser associados por trevos, passarelas e passagens, alterando hábitos, reordenando e redimensionando os usos do solo, redefinindo o valor agregado da terra. As pistas associadas pelas novas tecnologias rodoviárias criaram a Raposo Tavares de ida e a Raposo Tavares de volta.

Nessa centralidade produzida pelo automóvel e pela disposição das vias secundárias, o comércio e a prestação de serviços foram se organizando. A paisagem ao longo desse espaço foi sendo enquadrada como argumento do investimento imobiliário, em expansão nesses corredores secundários. Por outro lado, os usuários dos transportes coletivos referenciaram-se no núcleo histórico que quase tomou a forma de um terminal. Não foi à toa que o estado construiu ali o primeiro terminal rodoviário da região.

O PROCESSO DE PLANEJAMENTO

Toda essa movimentação iniciada a partir da importância assumida pela rodovia, na estruturação da região metropolitana e do município, não ficou indiferente à reivindicação do planejamento local pela população. No período administrativo de 1983 a 1988, após várias tentativas, esse processo resultou na Lei n. 140, de 02 de maio de 1986, que organizou a base do planejamento do município, introduzindo e organizando os procedimentos da participação comunitária. Como resultado, a Lei n. 01 de 1991, do Plano Diretor do Município, e a Lei n. 02 de 1991, de Uso e Ocupação do Solo, foram aprovadas. Mais que a lei formal, foi a consolidação da idéia de haver a necessidade de regras, não voltadas ao crescimento, mas para estabelecimento da qualidade de vida.

A política de desenvolvimento global²⁶ foi estabelecida, então, a partir da premissa de uma organização econômica eclética, e os objetivos de desenvolvimento se fixaram, principalmente, na expansão da atividade imobiliária, da construção civil e nas atividades industriais diversificadas e de alta tecnologia. Conseqüentemente, como argumentos de valorização desses investimentos, a preservação do meio ambiente, as áreas de excepcional valor paisagístico e sítios históricos e a permanência e aumento da atividade agrícola sustentariam objetivos.

Ao se analisar a Lei n. 02 de 1991, de Uso e Ocupação do Solo, único instrumento aprovado para a implantação do PD Cotia, percebe-se que o zoneamento contornou os empreendimentos existentes, utilizando-se dos mesmos critérios da lei da criação das ZUPI's 1. Os vazios foram preenchidos por zonas de transição que, pela Lei de Uso e Ocupação do Solo, são áreas de ocupação a serem definidas. Não houve o comprometimento legal dessas áreas e partiu-se da premissa de suas qualificações surgirem de uma ocupação espontânea. Os fatores condicionantes se limitariam às propriedades dos empreendimentos já implantados e aos investimentos de interesse do município, que poderiam induzir variações zonais.

Esses critérios mostram que os assentamentos residenciais foram privilegiados, na medida em que as zonas industriais foram confinadas entre eles e a rodovia, e essas ZUPI's 1 foram reconfiguradas pela Lei de Uso e Ocupação do Solo para não causarem conflito com esses assentamentos residenciais. As ZUPI's 1 foram enquadradas, portanto, quanto às suas atividades, praticamente como ZUD's e,

(26) PD COTIA, op. cit.,
Cap. VI – Política de
desenvolvimento global.

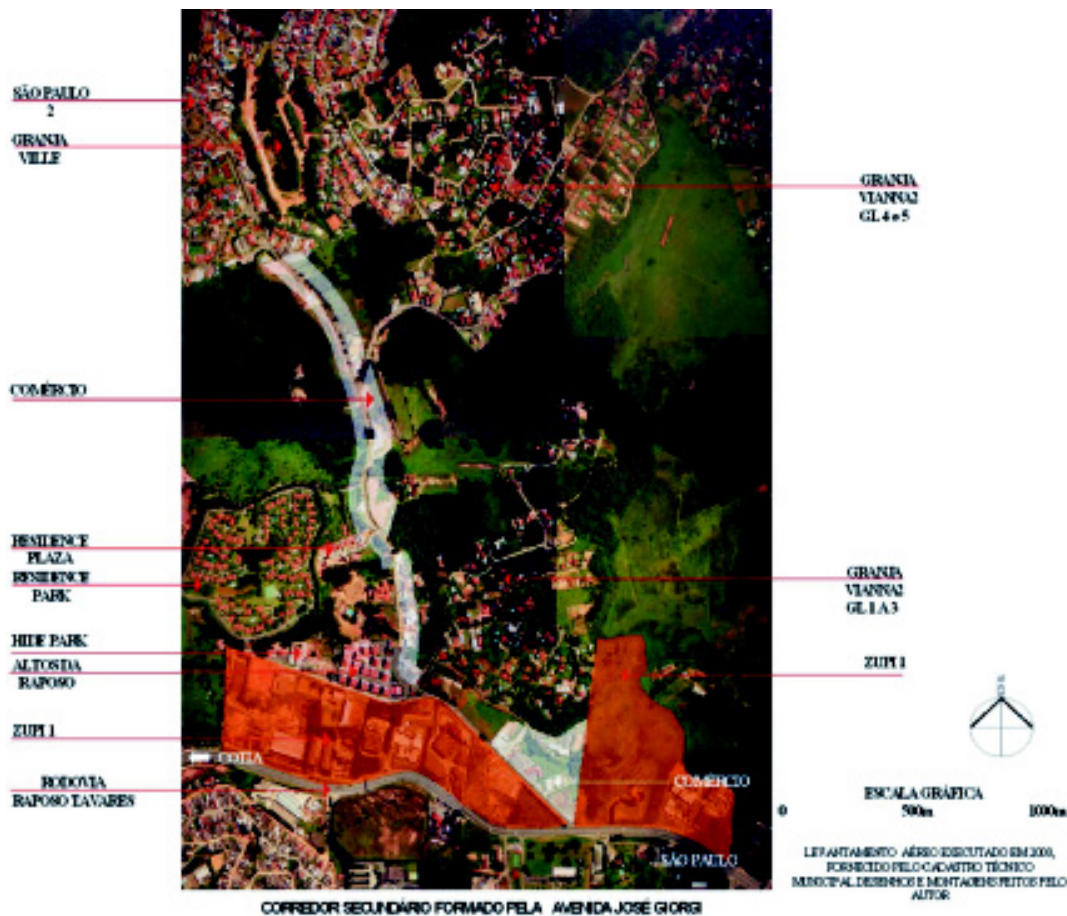


Figura 4: Avenida José Giorgi, corredor secundário de acesso ao bolsão São Paulo 2. Esse corredor pode ser tomado como paradigma ao longo da rodovia, dentro do município de Cotia
Crédito: Desenhos e montagens do autor

aqui, as ZUD's foram limitadas ao preenchimento dos espaços existentes entre as ZUPI's 1. Também as zonas de transição poderiam se enquadrar como ZUP's, embora o entorno dessas zonas de transição fortalecesse uma grande tendência residencial ou agrícola.

As grandes áreas disponíveis para loteamentos ficaram cada vez mais distantes da rodovia ou de seu lado esquerdo ou mais próximas a Cotia. Isso, do ponto de vista comercial, implicou a desvalorização dos novos lotes, uma agravante em que os investimentos de infra-estrutura, determinados pela Lei Federal n. 6.766 de 1979, e as imposições da clientela exigente pesaram consideravelmente nas planilhas de custos finais dos investidores.

A contínua ocupação levou à pouca disponibilidade de áreas loteáveis próximas à rodovia. Isso levou a que os remanescentes de assentamentos fossem ocupados diferentemente. Se, em 1998, foram aprovados apenas dez loteamentos na região da Granja Vianna, outra configuração imobiliária, a dos pequenos condomínios, começou a ser construída de forma sistemática, a partir de então, chegando a 55 conjuntos em 2003. Soma-se a isso a quase inexistência de burocracia para suas aprovações em áreas de até 15.000 m².

Mas se, de um lado, o zoneamento municipal condicionou e limitou a implantação industrial, foi a Lei Federal n. 6.766 de 1979, conhecida como Lei

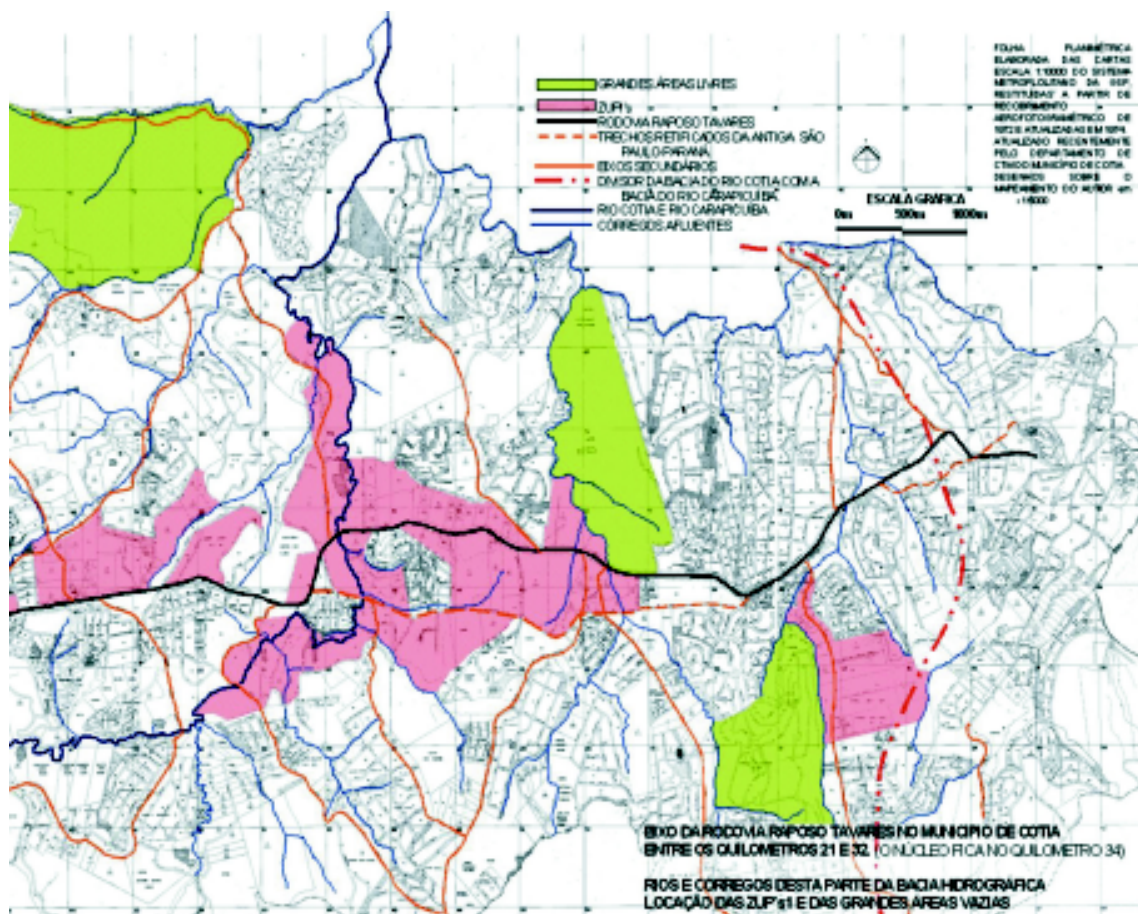


Figura 5: Folha planimétrica

Crédito: Desenhos e textos do autor sobre cartas do Sistema Metropolitano da GSP-74 e atualizadas em 2004 pelo CTM da PM Cotia

Lehman, a responsável por cercar os novos loteamentos, principalmente aqueles mais populares. A legislação de Uso e Ocupação do Solo não foi além das determinações dessa lei. Como resultado, já em 1997, em alguns eixos transversais da rodovia e em algumas áreas do entorno do centro apareceram condomínios, configurados mais como conjuntos habitacionais de baixo padrão. O financiamento como forma de diluição do custo da moradia, no ganho familiar, foi uma alternativa à compra do lote urbano. Sem a implantação de novos loteamentos, na qual a comercialização podia ser feita a prestações, restaram os lotes urbanos de loteamentos já estruturados e vendidos à vista, valorizados e sem financiamento. Se, para a população de média e alta rendas era importante a proximidade da rodovia, mesmo que para isso houvesse um custo, para a população de baixa renda essa importância estava no parcelamento da compra da propriedade.

O município, após 1991, teve suas transformações organizadas apenas pelo PD Cotia, na medida em que a Lei de Uso e Ocupação do Solo foi aplicada com extrema eficiência, embora as proposições setoriais²⁷ não tivessem sido elaboradas. Decorrido o prazo de sua vigência²⁸, até 1995, o PD Cotia não foi renovado por omissão da administração pública e continua a estabelecer diretrizes pela mesma Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1991. Enfim, coube à Lei de Uso e Ocupação do Solo em Cotia a tarefa não só de organizar o uso do

(27) PD COTIA, op. cit., Cap. VII – As proposições setoriais deveriam ser estabelecidas por planos de transporte, habitação, áreas verdes e espaços abertos, saúde, alimentação, meio ambiente e recursos naturais, ensino e saneamento.

(28) PD COTIA, op. cit., artigo 1.

solo do município, mas também de definir a política de desenvolvimento urbano desde 1991. Mesmo assim, por sua especificidade, teve suas limitações.

Isso pode ser observado quando se analisa o meio ambiente natural, principalmente quando, frágil por seu envolvimento com a urbanização, a ele não se aplicou a política de preservação e manutenção direcionada pelo PD Cotia. Sem uma política a orientar o investimento imobiliário, foram deixadas apenas as áreas obrigadas por legislação à preservação da bacia do rio Cotia. Essa falta de investimento na natureza e no meio ambiente contradiz o argumento que a atividade imobiliária sempre usou para vender seus lotes, argumentos associados diretamente ao diferencial produzido pelo meio ambiente e usado como incremento de preço, como argumento de vendas e fator de atração do morador da cidade de São Paulo.

CONCLUSÃO

A cidade foi estabelecida por conta da estrada. Surgiu, ao longo de seu eixo, como uma parada de tropas, para depois se formar como núcleo. Quando da mudança promovida pela ferrovia, por não deixar a região confinada, fez com que, vagarosamente, o município buscasse outros caminhos dentro das transformações econômicas promovidas pela capital. Ao voltar a ter importância na formação do espaço metropolitano, a rodovia continuou a estruturar a cidade enquanto núcleo e ao longo de seu eixo.

Nesse contínuo processo, o marketing se associou à tecnologia de transportes na rodovia, buscando atrair quem estava chegando da capital, ambientado às facilidades da cidade contemporânea, enquanto os corredores secundários, responsáveis pela distribuição dos assentamentos residenciais, foram associados à vida no campo. Imagens que, nesse caso, não se tornaram uma dicotomia, mas complementares, na medida em que criaram o ambiente projetado pelo investimento imobiliário, atendendo à expectativa do comprador de um lote. Nesse processo, o espaço industrial, voltado à produção de alta tecnologia e à prestação de serviços, foi condicionado ao confinamento o qual o assentamento residencial determinou.

Esse modelo deverá apenas ser revisto quando o anel viário metropolitano, ao ser constituído de maneira menos segmentada, fizer parte definitiva da estrutura metropolitana, tornando-se o novo agente das transformações do município, maior do que foi a própria rodovia.

BIBLIOGRAFIA

AB'SABER, Aziz Nacif. O solo de Piratininga. In: BUENO, Eduardo (Org.). *Os nascimentos de São Paulo*. São Paulo: Ediouro, 2004.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. *Cidades brasileiras: Seu controle ou o caos*. 4. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri Carlos. *A (re) produção do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1994.

COTIA. *Álbum do centenário de Cotia*. São Paulo: Serviços Técnicos de Imprensa e Propaganda (SETIP), 1956.

- COTIA (Município). Lei Complementar n. 01, de 11 de setembro de 1991, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Cotia. Cotia: Prefeitura, 1991.
- ____. Lei Complementar n. 02, de 26 de novembro de 1991, que dispõe sobre o Uso e a Ocupação do Solo. Cotia: Prefeitura, 1991.
- ____. Lei n. 694, de 08 de novembro de 1994. Cotia: Prefeitura, 1994.
- FURTADO, Celso. *O Brasil pós milagre*. 3. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1981.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- HOMENAGEM DO JORNAL A TRIBUNA À CIDADE DE COTIA PELA PASSAGEM DO SEU 112 ANO. *A Tribuna*, Cotia, 1968.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. *A estruturação da grande São Paulo: Estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971.
- LEFÉBVRE, Henry. *O direito à cidade*. 3. ed. São Paulo: Centauro, 2004.
- MARQUES, Manuel Eufrásio de Azevedo. *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da província de São Paulo seguidos da cronologia dos acontecimentos mais notáveis desde a fundação da Capitania de São Vicente até o ano de 1876*. 5. ed. Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp, 1980.
- MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. *São Paulo metrópole*. São Paulo: Edusp, 2004.
- MORSE, Richard M. *Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)*. 2. ed. São Paulo: DIFEL, 1970.
- MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *Brasil em perspectiva*. 15. ed. São Paulo: DIFEL, 1985.
- PETRONE, Pasquale. *Aldeamentos paulistas*. São Paulo: Edusp, 1995.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *A cidade de São Paulo: Geografia e história*. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- REIS, Nestor Goulart. *Memória do transporte rodoviário: Desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo*. São Paulo: CPA Consultoria de Projetos e Artes Ltda. [1998?].
- REVISTA COMEMORATIVA DO ANIVERSÁRIO DE COTIA 1856-1966. *110 anos de Cotia*. Cotia: Tipografia Vânia, 1966.
- RIGHI, Roberto. O processo de urbanização e desenvolvimento industrial no estado de São Paulo. In: BRUNA, Gilda Collet. *Questão de organização do espaço regional*. São Paulo: Nobel, 1983.
- SAIA, Helena. Luz é visão. In: *Um século de luz*. São Paulo: Scipione, 2001.
- SAIA, Luis. *Morada paulista*. 3. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1995.
- SANTOS, Milton. *Pensando o espaço do homem*. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2004.
- SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado de Negócios Metropolitanos, Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A. *Legislação de interesse metropolitano*. São Paulo: Secretaria de Estado de Negócios Metropolitanos/Imprensa Oficial, v. 2, 1985.
- ____. *Memória urbana: A grande São Paulo até 1940*. São Paulo: Imprensa Oficial, v. 2, 2001.
- SAVIOLI, Mario Luiz. *A cidade e a estrada – Transformações urbanas do município de Cotia ao longo da rodovia Raposo Tavares*. 2006. 208p. Tese (Mestrado) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2006.
- VILLAÇA, Flávio. *A estrutura territorial da metrópole sul brasileira*. 1975. Tese (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1975.

Mario Luiz Savioli

Arquiteto e mestre pela Universidade Presbiteriana Mackenzie.
e-mail: mariosavioli@mariosavioli.com.br