

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CAMPUS DE SOROCABA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E BIOLÓGICAS (CCHB)
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA, TURISMO E HUMANIDADES (DGTH)
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

RAFAELA MARTIN PINHEIRO

**AVENIDA DOUTOR ULYSSES GUIMARÃES: DESENVOLVIMENTO URBANO E A
MANUTENÇÃO DA PERIFERIA**

Sorocaba

2025

RAFAELA MARTIN PINHEIRO

**AVENIDA DOUTOR ULYSSES GUIMARÃES: DESENVOLVIMENTO URBANO E A
MANUTENÇÃO DA PERIFERIA**

Trabalho de Conclusão de Curso,
apresentado como requisito parcial para
obtenção do título de Licenciada em
Geografia pela Universidade Federal de
São Carlos.

Orientação: Professora Dra. Neusa de
Fátima Mariano.

Sorocaba
2025

Pinheiro, Rafaela Martin

Avenida Doutor Ulysses Guimarães: desenvolvimento urbano e a manutenção da periferia / Rafaela Martin Pinheiro -- 2025.
77f.

TCC (Graduação) - Universidade Federal de São Carlos, campus Sorocaba, Sorocaba

Orientador (a): Neusa de Fátima Mariano

Banca Examinadora: Paulo Celso da Silva, Gilberto

Cunha Franca

Bibliografia

1. Centralidades . 2. Desenvolvimento urbano. 3. Periferia. I. Pinheiro, Rafaela Martin. II. Título.

Ficha catalográfica desenvolvida pela Secretaria Geral de Informática (SIn)

DADOS FORNECIDOS PELO AUTOR

Bibliotecário responsável: Maria Aparecida de Lourdes Mariano -
CRB/8 6979

FOLHA DE APROVAÇÃO

RAFAELA MARTIN PINHEIRO

**AVENIDA DOUTOR ULYSSES GUIMARÃES: DESENVOLVIMENTO URBANO E A
MANUTENÇÃO DA PERIFERIA**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Licenciatura em
Geografia para obtenção do título de
Licenciada em Geografia da Universidade
Federal de São Carlos. Área de
concentração. Sorocaba, 19 de fevereiro
de 2025.

Orientador(a)

Profa. Dra. Neusa de Fátima Mariano

UFSCar – Universidade Federal de São Carlos – Campus Sorocaba

Examinador(a)

Prof. Dr. Paulo Celso da Silva

UniSo – Universidade de Sorocaba

Examinador(a)

Prof. Dr. Gilberto Cunha Franca

UFSCar – Universidade Federal de São Carlos – Campus Sorocaba

*Dedico este trabalho à minha mãe Vanair
e ao meu pai Dirceu pelos anos de
incentivo ao estudo e todo o trabalho para
formar eu e meus irmãos. Dedico à minha
irmã Francine por ser minha maior
inspiração. Ao meu amigo Edley que
mesmo nos momentos difíceis dessa
trajetória esteve ao meu lado.*

AGRADECIMENTO

Agradeço aos meus pais Vanair e Dirceu por todo o apoio e incentivo ao estudo durante toda a minha vida.

Agradeço à minha irmã Francine por ser minha inspiração e minha melhor amiga.

Agradeço aos meus amigos da universidade Edley, Tatiane, Mayre e Talita por me proporcionarem boas risadas e me ajudarem em todos os momentos de dúvidas e medos.

Agradeço às minhas amigas Hiany e Maeli por acreditarem em mim, quando eu mesma duvidei.

Agradeço a minha amiga Rebecca que mesmo longe, sempre esteve comigo em toda essa jornada.

Agradeço à Professora Doutora Neusa de Fátima Mariano por aceitar ser minha orientadora e me aconselhar em todo o percurso para a produção deste trabalho.

Ao Flederson Assis Nascimento por me auxiliar com as informações sobre os dados censitários que enriqueceram minha pesquisa.

*Eu sei (sei)
Cansa
Quem morre ao fim do mês
Nossa grana ou nossa esperança?
Delírio é
Equilíbrio
Entre nosso martírio e a nossa fé
[...]
Então cerra os punho, sorria
E jamais volte pra sua quebrada de mão
e mente vazia*

*Quem costuma vir de onde eu sou
Às vezes não tem motivos para seguir
Então levanta e anda
Vai, levanta e anda
Vai, levanta e anda
Que o sonho te traz coisas que te faz
prosseguir
Então, levanta e anda
Vai, levanta e anda*

Emicida

RESUMO

PINHEIRO, Rafaela Martin. Avenida Doutor Ulysses Guimarães: desenvolvimento urbano e a manutenção da periferia. 2025. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura plena em Geografia) – Universidade Federal de São Carlos, *campus* Sorocaba, Sorocaba, 2025.

O presente trabalho tem como objetivo analisar de forma dialética, as mudanças relacionadas ao desenvolvimento urbano ao longo dos anos na Avenida Doutor Ulysses Guimarães, a partir de conceitos fundamentais da geografia urbana de autores como Henri Lefebvre e David Harvey para analisar os impactos ocasionados no desenvolvimento urbano da cidade. Para realização da pesquisa, foram utilizadas fontes primárias com a aplicação de duas ramificações de questionários qualitativos-quantitativos para dialogar diretamente com os moradores da avenida. Utilizando fontes secundárias, como a pesquisa bibliográfica e documental para compreender as dinâmicas sociais que moldam as relações centro-periferia. O desenvolvimento urbano e a criação de novas ligações viárias geram o movimento de subcentros na Zona Norte de Sorocaba, ocasionando mudanças na infraestrutura e impulsionando a construção de novas centralidades nas periferias em crescimento, desvalorizando o centro e aumentando o custo de vida nessas áreas antes pertencentes a grupos marginalizados que podem ser empurrados para novas periferias ou como observado na pesquisa, encontrando formas de manter-se nessas novas condições impostas adaptando sua forma de subsistir.

Palavras-chave: Avenida Doutor Ulysses Guimarães; centro-periferia; Zona Norte; desenvolvimento urbano; subcentros; centralidades.

ABSTRACT

PINHEIRO, Rafaela Martin. Doctor Ulysses Guimarães Avenue: urban development and maintenance of the periphery. 2025. Capstone project (Geography full degree) – Federal University of São Carlos, *campus* Sorocaba, Sorocaba, 2025.

This work aims to analyze, in a dialectical way, the changes related to urban development over the years on Avenida Doutor Ulysses Guimarães, based on fundamental concepts of urban geography by authors such as Henri Lefebvre and David Harvey to analyze the impacts caused on the urban development of the city. To carry out the research, primary sources were used with the application of two branches of qualitative-quantitative questionnaires to dialogue directly with the residents of the avenue. Using secondary sources, such as bibliographic and documentary research to understand the social dynamics that shape the center-periphery relations. Urban development and the creation of new road connections generate the movement of subcenters in the North Zone of Sorocaba, causing changes in infrastructure and driving the construction of new centralities in the growing outskirts, devaluing the center and increasing the cost of living in these areas previously belonging to marginalized groups that may be pushed to new outskirts or, as observed in the research, finding ways to maintain themselves in these new imposed conditions by adapting their way of subsisting.

Keywords: Doctor Ulysses Guimarães Avenue; center-outskirts; North Zone; urban development; subcenters; centralities.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Cronologia do planejamento urbano de Sorocaba: Elaboração de Planos Diretores.....	29
Figura 2 – Avenida Central em 1990.....	33
Figura 3 – Avenida Central em Janeiro de 1993.....	34
Figura 4 – Avenida Doutor Ulysses Guimarães em 2025 (antiga Avenida Central)...	34
Figura 5 – Avenida Central no dia 4 de outubro de 1990.....	36
Figura 6 – Avenida Central em meados dos anos 1990.....	36
Figura 7 – Avenida Doutor Ulysses Guimarães: o crescimento das estruturas fortificadas nas moradias.....	37
Figura 8 – Comércio aos arredores da avenida.....	42
Figura 9 – Adaptação dos moradores com a construção de comércio nas próprias casas.....	43
Figura 10 – Quadra de esportes na avenida.....	44
Figura 11 – Placa sobre a construção da ligação entre a Avenida Ulysses Guimarães e o bairro Parque das Paineiras.....	61
Figura 12 – Obras de ligação entre a avenida Ulysses Guimarães e a avenida Olinda Aires Paulete.....	62
Figura 13 – Ligação entre a avenida Ulysses Guimarães e a avenida Olinda Aires Paulete que será inaugurada.....	62

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Recorte dos Setores Censitários do bairro Parque das Laranjeiras aos arredores da Avenida Ulysses Guimarães (2022).....	18
Mapa 2 – Localização do município de Sorocaba no estado de São Paulo.....	21
Mapa 3 – Avenida Doutor Ulysses Guimarães visualizada no mapa de Sorocaba...	22
Mapa 4 – Extensão da Avenida Ulysses Guimarães	22
Mapa 5 – Evolução da mancha urbana de Sorocaba (1661 a 1962).....	25
Mapa 6 – Distância entre a Av. Ulysses Guimarães e a Zona Industrial a partir da construção da Ponte Eng. José Nelson Carneiro do Val.....	41

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Quantidade de moradores da avenida em comparação com a quantidade de moradores participantes da pesquisa.....	17
Gráfico 2 – Percentual das idades dos moradores.....	46
Gráfico 3 – A ponte melhorou a mobilidade urbana?.....	47
Gráfico 4 – A qualidade de vida mudou?.....	47
Gráfico 5 – Você acredita que a ponte influenciou no aumento de comércios pelo bairro?.....	48
Gráfico 6 – Você acredita que essa construção valorizou os imóveis do bairro.....	49
Gráfico 7 – Você acredita que essa avenida é boa para circulação de pedestres?.....	50
Gráfico 8 – Você gostaria de continuar morando aqui?.....	51
Gráfico 9 – Quantas pessoas moram na mesma casa?.....	52
Gráfico 10 – Percentual da idade de moradores a partir de 2012.....	53
Gráfico 11 – Na sua opinião esse viaduto influencia a mobilidade urbana?.....	54
Gráfico 12 – Você acredita que a ponte modifica seu cotidiano?.....	54
Gráfico 13 – Em sua opinião os comércios que existem hoje no bairro estariam aqui se não fosse pela ponte?.....	55
Gráfico 14 – Você acredita que a ponte valoriza os imóveis do bairro?.....	56
Gráfico 15 – Você acredita que essa avenida é boa para circulação de pedestres?.....	57
Gráfico 16 – Você gostaria de continuar morando aqui?.....	58
Gráfico 17 – Quantas pessoas moram na mesma casa?.....	59

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIS Área de Interesse Social

APP Área de Proteção Permanente

BRT Bus Rapid Transit

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPTU Imposto Predial e Territorial Urbano

PA Pronto Atendimento

PGV Planta Genérica de Valores

SAGMACS Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
1 CONTEXTUALIZAÇÃO DA PERIFERIA: UM ESTUDO DA AVENIDA DOUTOR ULYSSES GUIMARÃES E O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO SOROCABANA..	21
2 A PERIFERIA EM CRESCIMENTO E O DIREITO À CIDADE.....	32
2.1 A CONSTRUÇÃO DA PONTE ENGENHEIRO JOSÉ CARNEIRO DO VAL E A MUDANÇA NO CONTEXTO PERIFÉRICO.....	32
2.2 UM NOVO “HABITAR” PARA UMA NOVA PERIFERIA.....	44
3 A AVENIDA E SUA EXPANSÃO.....	60
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	64
REFERÊNCIAS.....	67
APÊNDICE A - QUESTIONÁRIOS APLICADOS EM CAMPO.....	73

INTRODUÇÃO

As cidades brasileiras passaram por muitas modificações após o início do século XX com a industrialização, o que intensificou o crescimento dos municípios pela população que migrava para trabalhar nessas indústrias, principalmente na chamada “Região Concentrada” na divisão territorial definida por Milton Santos (1998), pois essas regiões (sul e sudeste) recebiam mais investimento do governo para se industrializar, o que ocasionou essa ocupação desigual que define os problemas das metrópoles brasileiras nos dias atuais, por exemplo, o que hoje forma as periferias nas cidades interioranas de São Paulo, como Sorocaba, eram nesse período de industrialização considerados bairros operários (Almeida, 2012).

Esse aumento populacional acelerado não planejado na cidade de Sorocaba desencadeou diversos conflitos socioespaciais, dentre eles, o afastamento das pessoas dos centros urbanos para áreas mais isoladas, o que dificultava seu acesso à bens de consumo e lazer. Essa segregação da população periférica foi agravada com a influência dos agentes que formam o cenário urbano (os agentes imobiliários, os movimentos sociais e o Estado), logo, o espaço geográfico seria a materialização do social, que é desigual e essa desigualdade é expressa geograficamente no que compõe a urbanização moderna (Cavalcanti; Araujo, 2017).

Utilizando desses conceitos fundamentais para o estudo da cidade pela ótica da Geografia Urbana e com o foco na segregação socioespacial produzida pela urbanização, esse trabalho definiu um recorte da Zona Norte do município de Sorocaba, sendo essa área escolhida para o estudo, a Avenida Doutor Ulysses Guimarães no bairro Parque das Laranjeiras, que sofreu um processo de urbanização acelerado nos últimos anos, principalmente após a construção da ponte Engenheiro José Nelson Carneiro do Val ligando a Avenida Doutor Ulysses Guimarães pelo projeto do “Sorocaba Total” em 2012, que foi uma construção pensada no crescimento do município para percorrer o trajeto entre a região da

rodovia Castelinho, da Zona Industrial, e do Alto da Boa Vista até as avenidas Ipanema e Itavuvu, na região norte da cidade (Moraes, 2013). O processo de conexão e mobilidade urbana com a construção da Avenida Doutor Ulysses Guimarães e a melhora na infraestrutura trouxe um novo movimento do capital que cria novas centralidades (Smith, 2007).

Segundo Ana Fani Carlos (2004), a crise da cidade vivenciada hoje é sinalizada pelo aumento da segregação socioespacial, logo, existiria a necessidade da Geografia Urbana em sua análise trazer uma crítica do que é o “saber sobre a cidade”, assim, tornando necessária uma análise totalizante dos processos e agentes que resultam na formação da cidade, saindo do sentido comumente criado da metrópole como reprodutora do capital que esvazia o sentido humano que constitui a cidade, já que a cidade antecede as fábricas (Lefebvre, 2008) e seu sentido está enquanto obra da civilização.

A pesquisa “Avenida Doutor Ulysses Guimarães: desenvolvimento urbano e a manutenção da periferia”, têm como objetivo destacar a vivência dos moradores que foram afetados diretamente pelas obras do Projeto Sorocaba Total (2012) na Avenida Doutor Ulysses Guimarães e quais reflexos essa urbanização que fragmentou a cidade trouxe no cotidiano dessa população, portanto, para compreender a interação das estruturas que vemos hoje é fundamental primeiramente analisar como elas são diretamente subordinadas às estruturas antigas, ou seja, o presente não esclarece o real, por isso é necessário reconhecer o antigo para entender como o sistema funciona e se reproduz. Logo, a essência da transformação da realidade provém de diferentes tempos históricos que compõem o “novo” (Ortigoza, 2010).

Segundo Rosalina Burgos (2011), o conceito de periferia estaria relacionado aos “espaços do viver” dos trabalhadores pobres de uma metrópole, sendo “territórios em presença, ou sob domínio, do urbano periférico, no qual sobrevive o trabalhador que sobra dos mais diversos setores, absorvido em

processos de trabalho existentes no ‘circuito inferior da economia urbana’” (Burgos, 2011, p. 3).

Dessa forma, o presente trabalho é uma pesquisa que utilizou conceitos fundamentais de autores como David Harvey e Henri Lefebvre, relacionando as dinâmicas da cidade de forma dialética. Utilizando de fontes primárias com a aplicação de duas ramificações dentro dos questionários qualitativos-quantitativos para dialogar diretamente com os moradores da avenida e os resultados obtidos demonstraram que minhas hipóteses iniciais não refletiram completamente a realidade do recorte espacial estudado. Houve também, a utilização de fontes secundárias, visando a pesquisa bibliográfica e documental para compreender os conceitos da Geografia Urbana utilizados para analisar o recorte estudado com foco nas dinâmicas sociais que moldam as relações centro-periferia.

A aplicação desses questionários foi ao longo de toda a avenida estudada e seus arredores, seguindo pelos 2,5 km de sua extensão. Para abordar os moradores, inicialmente me identificava como moradora e estudante e apresentava o objetivo da pesquisa de forma resumida, que é analisar o desenvolvimento de subcentros na Zona Norte de Sorocaba com foco na Avenida Doutor Ulysses Guimarães e como há a construção de novas centralidades na lógica de valorização das periferias, que trazem investimento na infraestrutura local ao mesmo tempo que segregam pela especulação imobiliária ou até mesmo pela própria realocação forçada de um bairro inteiro no processo de crescimento urbano, como no caso do projeto Sorocaba Total e a destruição do bairro Santo André II. Caso essas pessoas aceitassem responder as perguntas de múltipla escolha, a primeira questão que eu aplicava era a que me orientava por qual ramificação do questionário seguiria: “Qual a sua idade e há quanto tempo mora no bairro?”, a partir dessa pergunta seguia dependendo da resposta pelo questionário 1 ou 2, sendo o primeiro intitulado “Questionário 1 - Caso a pessoa more na avenida desde antes de 2012” e o segundo “Questionário 2 - Caso a pessoa more na avenida após 2012”. Utilizei

pontos estratégicos para a aplicação do questionário, como uma feira de domingo na rua de cima da avenida e um ponto de ônibus da linha “interbairros 307”, que é uma linha que passa por toda a extensão da Avenida Doutor Ulysses Guimarães seguindo pela Avenida Tadao Yoshida em diante, logo, a maioria dos passageiros dessa linha são residentes da área pesquisada. Ao total foram coletadas 50 respostas de 50 moradores e para ter uma base da quantidade de moradores totais da avenida foi utilizada a pergunta “Quantas pessoas moram na mesma casa?”, o total foi de 172 pessoas, dividido pela quantidade de participantes totais da pesquisa, que eram de 50 participantes, deu a média aproximada de 3,44 pessoas por casa. Com esse resultado, para conseguir definir quanto essas 50 respostas representavam dentro da totalidade de moradores dessa avenida, fui seguindo ao longo da extensão da avenida e contando o número de casas habitadas, ou seja, não considerando os imóveis à venda e loteamentos vazios, assim, obtive o resultado de 302 casas no total e multipliquei pelo valor aproximado de pessoas por casa, que eram 3,44, dessa forma, o resultado aproximado de habitantes totais da Avenida Doutor Ulysses Guimarães foi de 1038,88, assim, as 50 respostas obtidas, representam 4,81% da quantidade total de moradores.

Gráfico 1 - Quantidade de moradores da avenida em comparação com a quantidade de moradores participantes da pesquisa.



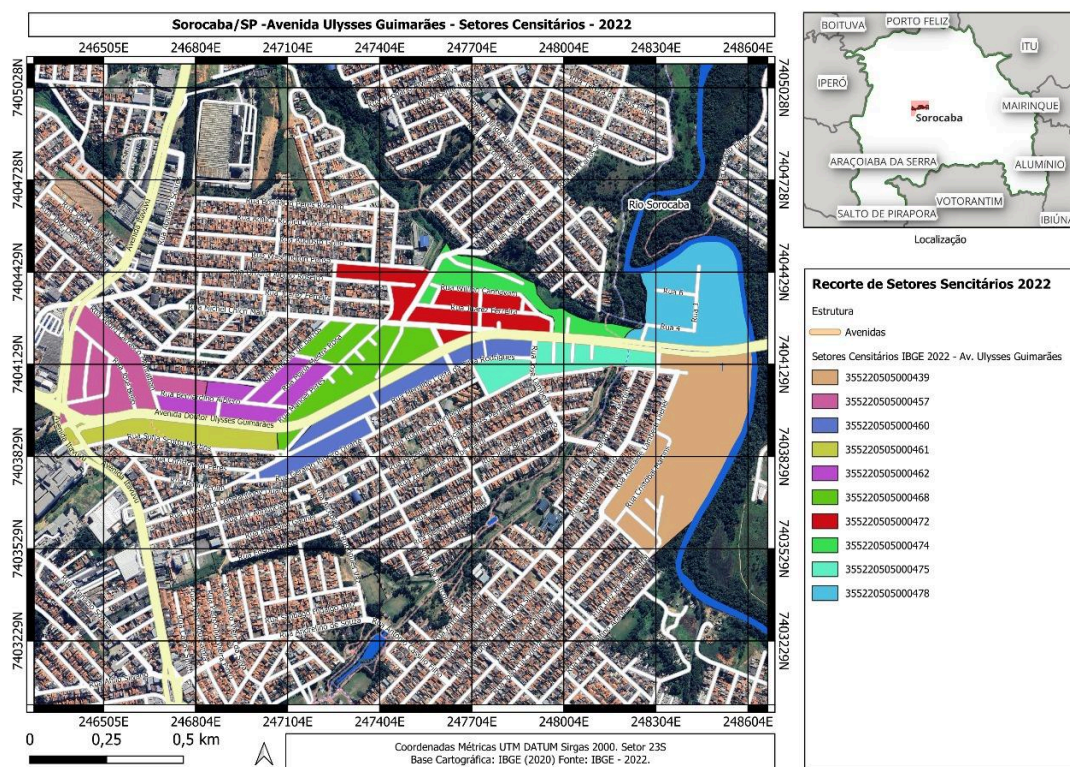
Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

Essa estratégia de cálculo para definir a quantidade de moradores da Avenida Doutor Ulysses Guimarães foi necessária, pois não haviam dados censitários pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que informassem a quantidade de moradores da avenida pelo recorte estudado, logo, essa estimativa, mais as respostas dos questionários foram utilizados tanto para contabilizar os moradores a área quanto para observar como esse crescimento dos últimos anos a partir da construção da ponte Engenheiro José Nelson Carneiro do Val impactou o cotidiano e a dinâmica urbana dessa população.

A partir dessa pesquisa, também foi necessária a análise de dados referentes à valorização dos imóveis antes e após a construção da ponte Engenheiro José Nelson Carneiro do Val, inicialmente havia-se pensado na utilização dos valores relacionados ao Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), entretanto, tanto o IPTU quanto a Planta Genérica de Valores (PGV) que é um instrumento legal utilizado

para calcular o valor venal dos imóveis do município, tiveram sua última atualização em Sorocaba no ano de 2006 pela Lei nº 8066/2006, de 26 de dezembro de 2006. Logo, os valores estipulados pela PGV, não conseguiam apontar as diferenças entre os períodos de 2011 e após esse período com a construção da ponte e quais foram as mudanças significativas referentes à valorização dessa avenida, assim, optei pela utilização de dados fornecidos pelo IBGE sobre os setores censitários das áreas próximas à avenida, mas o recorte proposto pelos dados censitários fornecidos pelo instituto não abrangiam apenas a avenida, mas sim diversas áreas divididas pelos arredores, desse modo, não foi possível a partir desses dados calcular de forma precisa a progressão da valorização da avenida, logo, foi necessária a análise dos dados coletados com a pesquisa bibliográfica e de campo para obter dados mais precisos sobre a valorização do logradouro.

Mapa 1 - Recorte dos Setores Censitários do bairro Parque das Laranjeiras aos arredores da Avenida Ulysses Guimarães (2022)



Fonte: Flederson Assis do Nascimento, 2025.

No estudo geográfico, principalmente na área de Geografia Urbana, entender a dimensão desses conflitos territoriais e as desigualdades na esfera social e econômica que geram para as populações das áreas mais afastadas das centralidades, é compreender a dimensão do cotidiano de grande parte da população brasileira, seja sobre a falta de acesso à moradia, ao transporte, ao lazer, ao acesso à cidade ou até mesmo a fragmentação do espaço urbano e a restrição dos direitos de uso dos espaços públicos, já escassos.

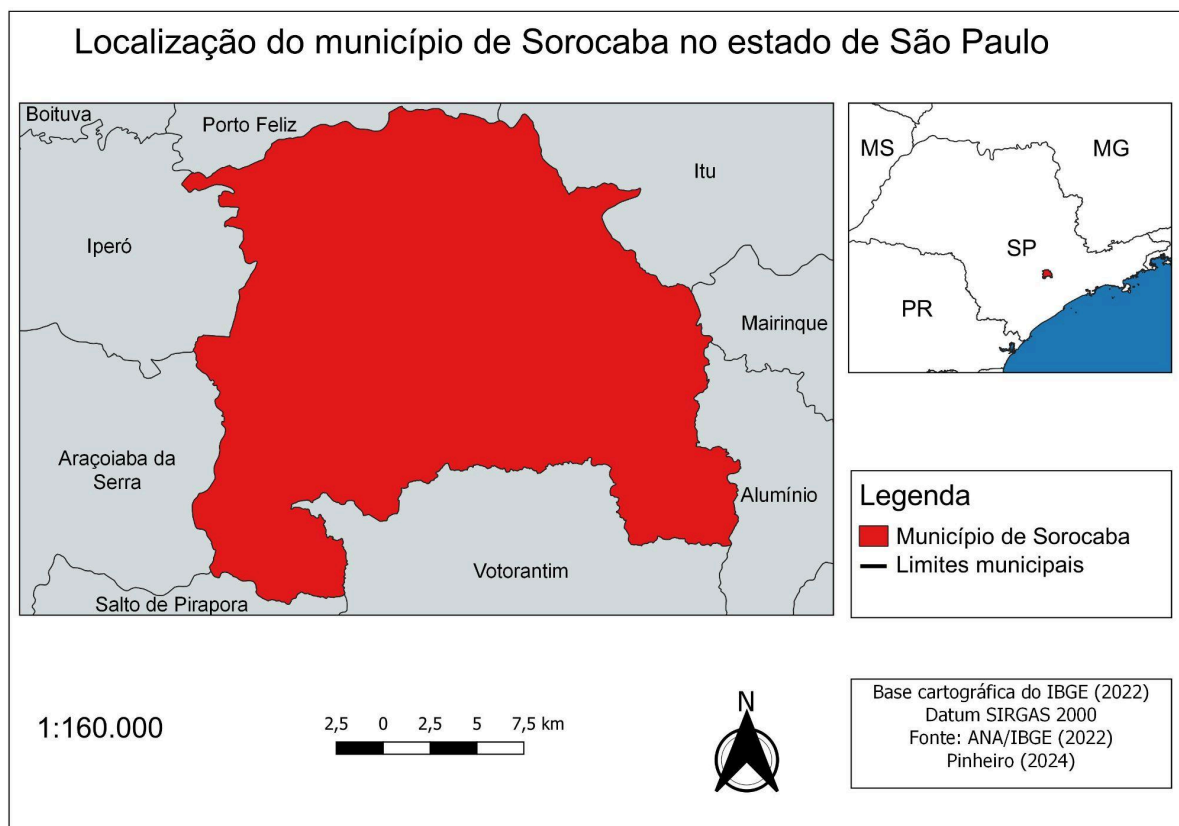
Pretende-se mostrar, dessa forma, ao longo dos capítulos dessa pesquisa, a problemática dessa urbanização acelerada sem vínculo com a necessidade das populações periféricas e como afeta diretamente moradores do bairro Parque das Laranjeiras. Portanto, no capítulo “1 Contextualização da periferia: um estudo da avenida Doutor Ulysses Guimarães e o processo de urbanização sorocabana” foi tratado sobre a história do município de Sorocaba com o crescimento industrial que gerou o início dos bairros operários e o começo da compra de imóveis nas periferias. Na sequência o capítulo “2 A periferia em crescimento e o direito à cidade”, com dois subcapítulos denominados “2.1 A construção da ponte Engenheiro José Carneiro do Val e a mudança no contexto periférico” e “2.2 Um novo ‘habitar’ para uma nova periferia”, que após a contextualização da formação de sorocaba do capítulo anterior, retomam a história do recorte espacial estudado, no caso, a Avenida Doutor Ulysses Guimarães antes e após a construção da ponte Engenheiro José Nelson Carneiro do Val e seus impactos, ainda mais, no que diz respeito ao bairro Santo André II e o conflito sobre essa localidade; outro ponto comentado foi a pesquisa de campo utilizando questionários qualitativos-quantitativos, a metodologia utilizada e os resultados obtidos. No último capítulo “3 A avenida e sua expansão”, é apontada as obras de expansão das ligações viárias para investir em formas de acesso à avenida Ulysses Guimarães sem sobrecarregar avenidas e ruas, como a Itavuvu e a rua Nei Carlos Simi, demonstrando que a Zona Norte e a própria avenida estão se

tornando, a partir do crescimento urbano, pontos importantes para o desenvolvimento socioeconômico de todo o município.

1 CONTEXTUALIZAÇÃO DA PERIFERIA: UM ESTUDO DA AVENIDA DOUTOR ULYSSES GUIMARÃES E O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO SOROCABANA

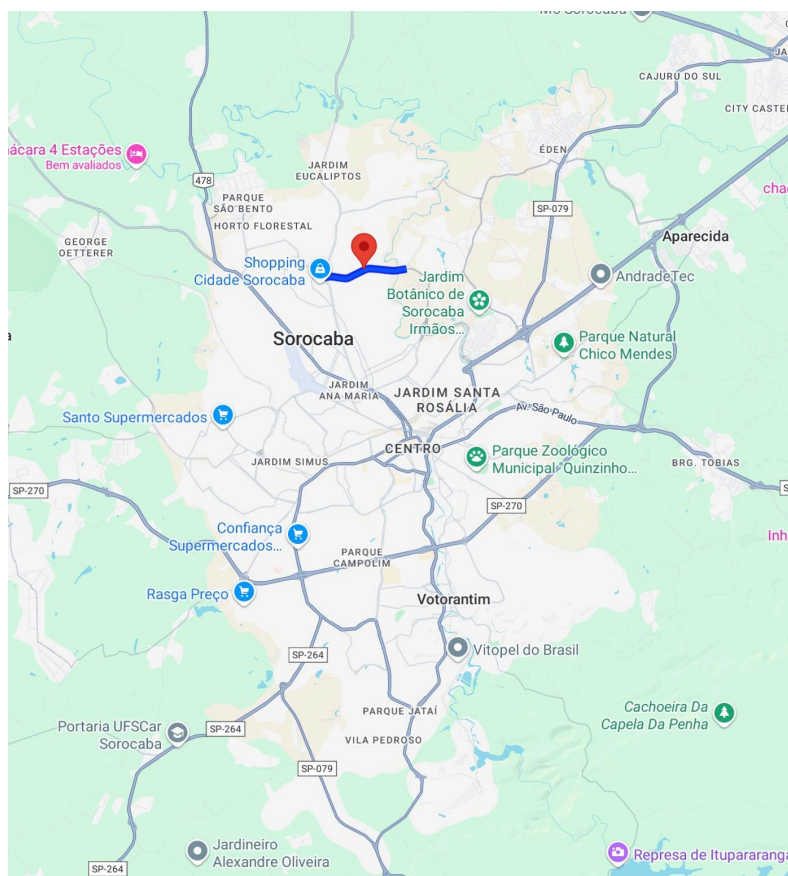
A Avenida Doutor Ulysses Guimarães localizada no bairro Parque das Laranjeiras na Zona Norte da cidade de Sorocaba, possui a extensão de 2,5 km, se caracterizando como uma importante avenida para o tráfego de veículos na cidade de Sorocaba. A avenida faz parte de um complexo de várias ligações desenvolvidas pelo projeto “Sorocaba Total” (2012) que tinha como objetivo, criar rotas alternativas para o acesso à rodovia Senador José Ermírio de Moraes (Castelinho), dessa forma, reduzindo o trânsito no centro da cidade, gerando o desenvolvimento urbano nas áreas periféricas (Moraes, 2013).

Mapa 2 - Localização do município de Sorocaba no estado de São Paulo.



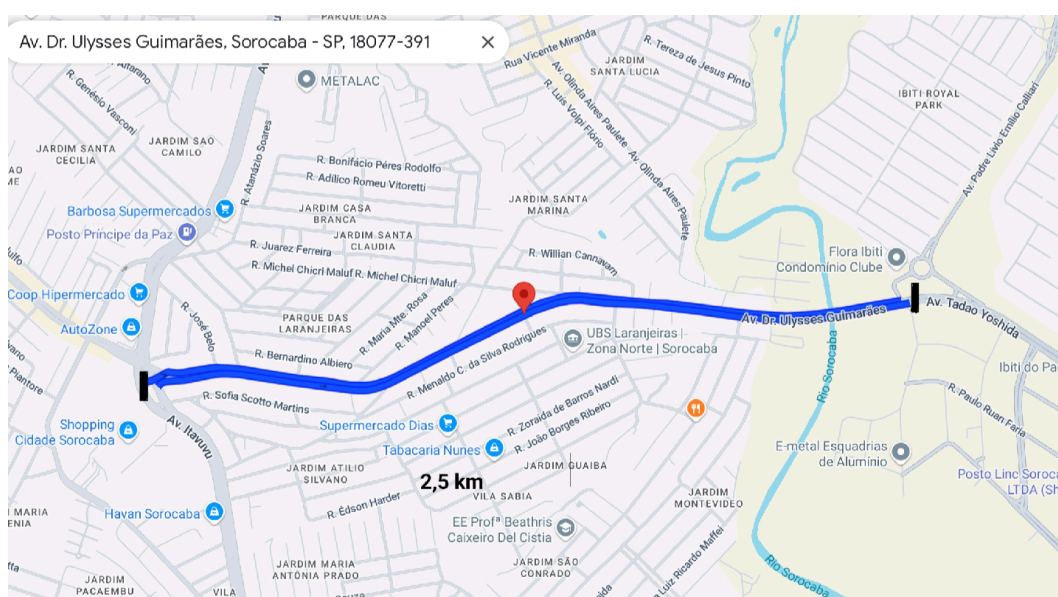
Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2024.

Mapa 3 - Avenida Doutor Ulysses Guimarães visualizada no mapa de Sorocaba



Fonte: Google Maps, 2025.

Mapa 4 - Extensão da Avenida Ulysses Guimarães



Fonte: Google Maps, 2024.

A avenida faz parte do Complexo Viário Doutor Ulysses Guimarães:

O complexo Ulysses Guimarães começa na Zona Industrial, na avenida Fernando Stecca, e passa pela av. Camilo Júlio até chegar à av. Tadao Yoshida. Nesse ponto, os motoristas, motociclistas e ciclistas podem acessar a ponte Engenheiro José Nelson Carneiro do Val [...] com 180 metros de extensão e aproximadamente 16 metros de altura em relação ao rio Sorocaba, interligando a região do bairro Ibiti do Paço à avenida Ulysses Guimarães, no Parque das Laranjeiras. De lá, o trânsito segue pelas avenidas Itavuvu e Edward Fru-fru Marciano da Silva, nas proximidades da rodovia Sorocaba-Porto Feliz. (Rosa, 2012).

A avenida por si só inicia-se um pouco antes da ligação com o viaduto Edward Fru-Fru Marciano, mais precisamente na ligação com a Avenida Itavuvu (uma das principais da cidade) e se finda na conexão com a ponte Engenheiro José Carneiro do Val no começo da Avenida Tadao Yoshida. Essa ligação reduziu consideravelmente o tempo de locomoção da população sorocabana, pois a partir dessa obra o centro da cidade não seria a única rota possível de acesso para a Zona Industrial. O complexo viário foi estabelecido oficialmente em 2010, pela Câmara Municipal de Sorocaba:

Art. 1º Fica denominado “COMPLEXO VIÁRIO DOUTOR ULYSSES GUIMARÃES” ao conjunto de logradouros composto pelo trecho da Avenida Fernando Stecca (da Avenida Independência até a Avenida Comendador Camillo Júlio), mais o trecho da Avenida Comendador Camillo Júlio (da Avenida Fernando Stecca até a Avenida Tadao Yoshida), mais a Avenida Tadao Yoshida, mais a nova ponte sobre o Rio Sorocaba, mais a Avenida Doutor Ulysses Guimarães, mais o trecho da Avenida Itavuvu (da Avenida Doutor Ulysses Guimarães até a nova via que interligará a Avenida Itavuvu e a Rua Atanázio Soares), mais a nova via que interligará a Avenida Itavuvu e a Rua Atanázio Soares, mais a Avenida Edward Fru-Fru Marciano da Silva, mais a Alameda do Horto, mais o trecho da Estrada do Dironah (da Alameda do Horto até a Rua Comendador Genésio Rodrigues), mais a Rua Comendador Genésio Rodrigues. (Sorocaba, 2010).

Antes dos anos 90, a cidade de Sorocaba não era dividida territorialmente em Zonas como ocorre na atualidade, no caso, Zona Norte, Zona Sul, Zona Oeste e Zona Leste, nesse período era dividido entre as denominações “Além Linha”, “Além Ponte” e “Cerrado”, que eram regiões delimitadas por marcos geográficos bem conhecidos pelos sorocabanos da época, a ferrovia e a ponte Francisco Dell'Osso.

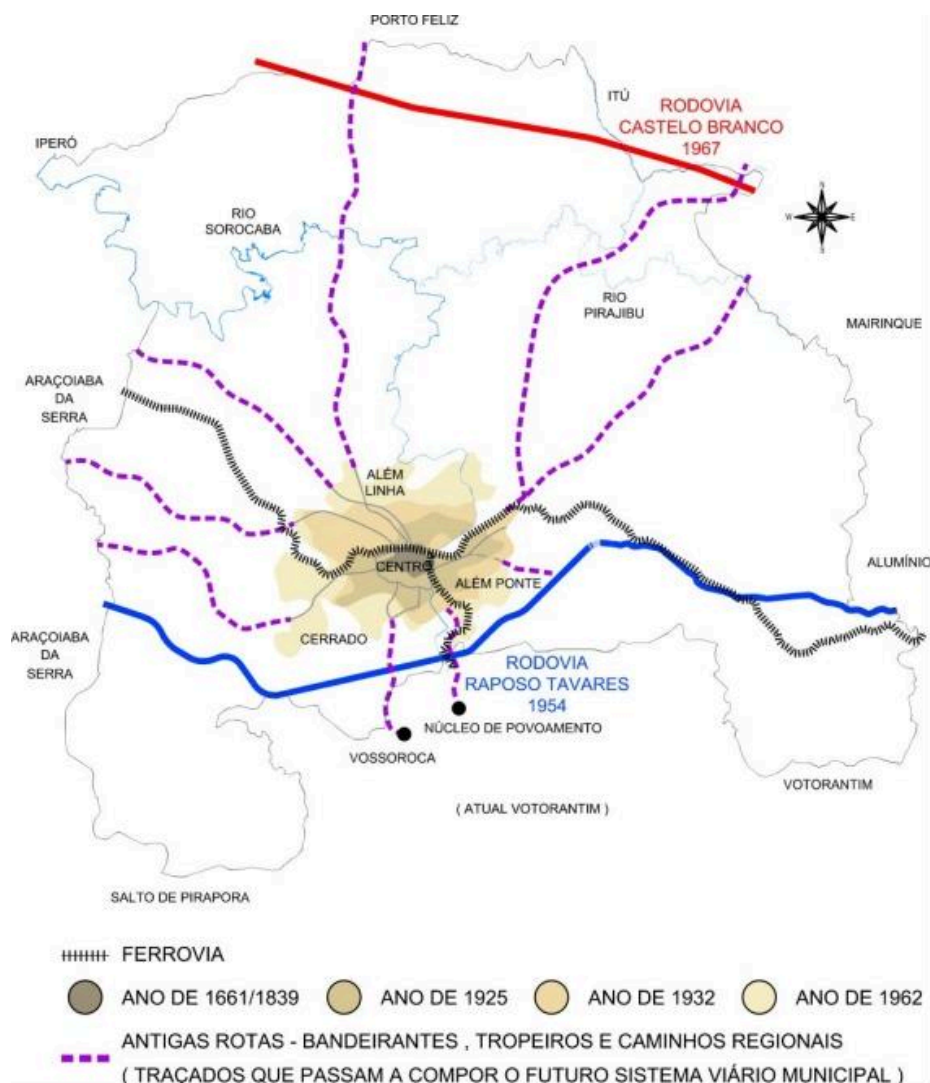
O termo Além Linha refere-se à região localizada além da linha férrea em relação ao centro da cidade, a partir do Cemitério da Saudade, abrangendo

bairros como Vila Carvalho e Vila Santana. Segundo o ex-prefeito da cidade, Paulo Mendes, na época em que a cidade era menor, a linha férrea servia como um divisor claro, separando áreas urbanas desenvolvidas das expansões mais recentes. [...]

Por outro lado, Além Ponte designa a área situada depois da ponte Francisco Dell'Osso, também em relação ao centro, incluindo bairros como Vila Hortência e Vila Assis. A ponte, assim como a ferrovia, era um marco significativo que indicava os limites da cidade. (Cruzeiro do Sul, 2024).

A consolidação desses conjuntos de bairros na época se deu em função da construção de vilas operárias ao entorno de fábricas têxteis, no final do século XIX e no começo do século XX, dessa forma, “a expansão urbana consolidou-se na direção das terras do outro lado da linha férrea e do rio Sorocaba: caracterizaram a ocupação e a formação dos bairros do Além Linha e Além Ponte” (Celli, 2012, p. 78), já o Cerrado se desenvolveu a partir do crescimento em direção oeste e sudoeste, para além do centro, seguindo após a região que hoje se localiza a Praça 9 de Julho em Sorocaba. Outro fator nesse período que contribuiu para a utilização da linha férrea como marco para a divisão da cidade, foi o crescimento de atividades urbanas que polarizaram em seu entorno, além da ocupação pelas indústrias que ficavam ao lado do eixo do transporte ferroviário.

Mapa 5 - Evolução da mancha urbana de Sorocaba (1661 a 1962)



Fonte: Sorocaba. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, 2024.

Sorocaba foi um dos municípios que mais se destacaram na interiorização da indústria no estado de São Paulo, logo, a partir de 1954 iniciou o período das indústrias de bens duráveis no Brasil, “junto com ela, implantou-se uma política nacional de transporte sobre pneus, substituindo, paulatinamente, o transporte sob trilhos” (Celli, 2012, p. 92).

A dinâmica socioeconômica e espacial fortalecida pelo desenvolvimento industrial e como consequência o crescimento urbano, gerou a necessidade da criação de leis que tinham como objetivo regulamentar a expansão urbana de Sorocaba. Então, a partir de 1949, houve a promulgação da lei nº 129/1949 que

fixava pontos centrais para limitação do círculo das terras devolutas municipais, todavia, apenas em 1961, o município promulgou uma lei que visava a formação de uma comissão para a criação do plano diretor da cidade (lei nº 837/1961). Já em 1963, é regulamentado o escritório técnico para comissão do plano diretor com o objetivo de coordenar o planejamento territorial de Sorocaba (lei nº 1043/1963).

Em setembro de 1962, durante a elaboração do plano piloto, o prefeito da época contratou os serviços técnicos da Sociedade para a Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais (SAGMACS), para desenvolver estudos socioeconômicos sobre Sorocaba. Esses estudos culminaram em um relatório que apontava as potencialidades locais, a Economia, infraestrutura, indústria entre outros.

O relatório resultou em propostas para o desenvolvimento do Município, incluindo a criação do Plano Piloto. Esse plano, elaborado pelo arquiteto Milton Carlos Ghiraldini e sua equipe, foi aprovado como Lei Municipal nº 1194 em dezembro de 1963. Ele estabelecia diretrizes para o ordenamento territorial, subdividindo a Cidade em áreas urbanas e rurais e propondo zonas de uso específicas, além de um sistema viário baseado em vias perimetrais e radiais. (Sorocaba. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, 2024, p.14).

O Plano Piloto auxiliou como medida preventiva para a criação de um Plano Diretor definitivo para a cidade, estabelecendo diretrizes gerais para ordenação territorial, assim, criando recortes para as áreas industriais e residenciais, como consequência, minimizando conflitos territoriais. O Plano Diretor sorocabano só foi aprovado três anos após o Plano Piloto, em 21 de novembro de 1966, definindo conceitos de Zona Rural, Zona Urbana e de expansão urbana, para uma abordagem mais assertiva na aplicação de termos tributários e urbanísticos, “projetando as necessidades até 1990” (Sorocaba. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, 2024, p. 15).

O Plano Diretor introduziu modificações ao Sistema Viário, adaptando-se à topografia local. O Plano Piloto já havia aprovado uma reestruturação viária que foi conduzida no Plano Diretor, como a construção ao norte da Rodovia Castello Branco

- SP 280, assim, modificando o traçado ferroviário para atender as necessidades de uma cidade em crescimento. O documento também trouxe descrições detalhadas para o Sistema de Zoneamento, propondo tamanhos mínimos de lotes, índices de aproveitamento, taxas de ocupação e gabaritos de alturas. O Plano Diretor teve enfoque no crescimento industrial, pois, naquele período houve grandes mudanças políticas como a emancipação de parte do município e pela construção da Rodovia Castello Branco. Nasce, dessa forma, uma política de ocupação territorial, com a construção de “corredores industriais” para investir em áreas que poderiam ter um desenvolvimento industrial e integrando essas áreas promissoras à cidade. O Plano Diretor direcionava as zonas industriais da cidade para próximo dos acessos às rodovias, logo, as indústrias que antes eram localizadas nas áreas centrais próximas da ferrovia, após a década de 70, passam a se instalar próximas aos acessos às rodovias.

As leis municipais induziram o crescimento da mancha urbana da cidade ao mesmo tempo que limitavam a expansão territorial, criando uma área central. A construção da Rodovia Castello Branco impulsionou o crescimento de áreas mais afastadas da cidade como os bairros Éden e Aparecidinha, já a rodovia Raposo Tavares foi um dos fatores responsáveis pelo crescimento de Votorantim (Celli, 2012).

Uma parte integrante da malha viária sorocabana era o município de Votorantim antes de tornar-se independente em 1965, e sua mancha urbana cresceu diretamente em função da dinâmica industrial. A expansão de ambas as cidades nessas áreas criou o processo de “conurbação” na Zona Sul de Sorocaba ligada à Votorantim, fenômeno esse, comum em cidades com processo de urbanização acentuado.

A partir de 1970, com a criação de um novo Plano Diretor e a implementação de novas leis de zoneamento, Sorocaba modifica sua paisagem urbana que antes se destacava pelo crescimento concentrado, passa a ocorrer o espraiamento, gerando

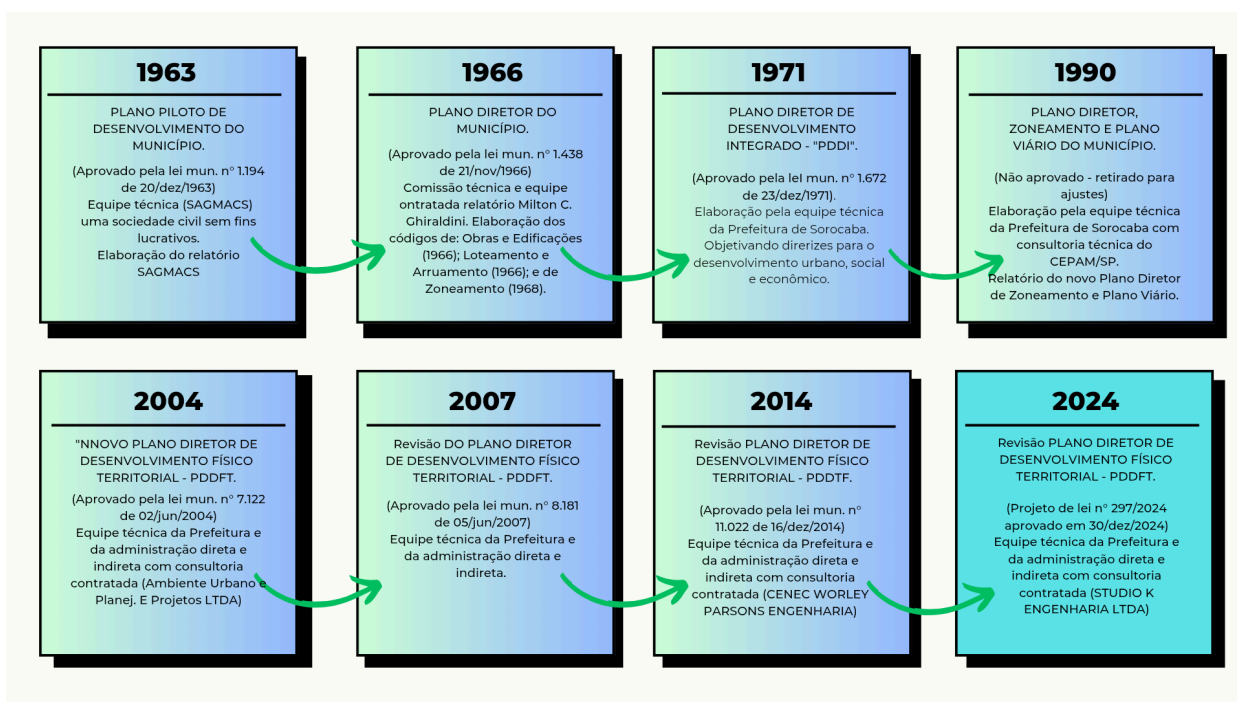
um avanço na ocupação do território. Essa mudança no cenário urbano, ocorreu pelo investimento público na construção de um sistema viário intraurbano, que era voltado ao crescimento de uma rede regional de transportes.

A constituição da malha rodoviária estadual foi o que fortaleceu os acessos intraurbanos em Sorocaba, sendo as rodovias Castello Branco e Raposo Tavares as mais importantes nesse processo, que proporcionou desenvolvimento econômico e urbano, culminando no aumento repentino da população em direções como norte, noroeste, oeste e sul. Assim, como no passado formavam-se vilas operárias nos entornos das indústrias têxteis nas áreas centrais, nos anos 1980, as indústrias passaram a estabelecer-se ao entorno das rodovias, atraindo ocupações aos seus arredores de “vilas operárias” de populações de baixa renda.

Essas novas zonas industriais criam conjuntos habitacionais populares, os chamados subúrbios, indústrias de pequeno porte vão em direção oeste do município, começa a surgir “conjuntos habitacionais populares, principalmente ao norte, como Parque São Bento, Jardim Santa Marina e Jardim São Guilherme” (Celli, 2012, p. 106). Com o fortalecimento da expansão da mancha urbana, há a formação de “vazios urbanos” na região norte com a construção das moradias populares e do novo Paço Municipal, próximo da ligação Sorocaba - Castello Branco, assim, evidenciando a periferização das populações em áreas concentradas.

Em 1990, Sorocaba trouxe novos parâmetros para regulamentar crescimento da cidade, mas apenas em 1991 que foi aprovado o Novo Plano Diretor, Zoneamento e Plano Viário do Município pela Câmara de Sorocaba, após vinte anos sem alterações do Plano Diretor de 1971, como é mostrado na “Figura 1” abaixo sobre a cronologia dos Planos Diretores de Sorocaba:

Figura 1 - Cronologia do planejamento urbano de Sorocaba: Elaboração de Planos Diretores.



Fonte: Sorocaba. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, 2024. Adapt: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

É perceptível que os Planos Diretores ao longo da história de Sorocaba centravam-se na ordenação da cidade e crescimento industrial, como uma forma de regulamentar os loteamentos e impedir situações de conflitos territoriais, designando áreas específicas da cidade para indústria, moradia e comércio. A reestruturação viária foi uma consequência do crescimento industrial, o município precisava integrar zonas industriais, além da criação do viário intraurbano para contribuir com os eixos urbanos de ligação com as rodovias. A partir de 1994, já era observado a configuração de uma ocupação urbana ao longo de eixos viários de ligação com as rodovias, assim, em 1999 foi revisto o planejamento de Sorocaba e esse estudo trouxe informações relacionadas às zonas industriais e seus loteamentos que “desenvolveram-se preferencialmente na direção norte do município” (Celli, 2012, p. 110).

Havia incentivos fiscais para a implementação de indústrias nessas regiões, no período entre 1991 a 2001, houve o incentivo em empresas de tecnologia para “estabelecer uma maior concentração de capitais de mão de obra especializada, com o foco em estimular o crescimento das rendas médias do município e, com isso, o poder aquisitivo da população” (Celli, 2012, p. 113). A expansão urbana se formava próximo das áreas compostas por eixos de ligação “arteriais urbanos” que conectam o município sorocabano com a cidade de Porto feliz e a Rodovia Castello Branco, que segundo Andressa Celli (2012), esse crescimento expressivo que ocorreu ao norte da cidade, não se deu da mesma forma a leste e a nordeste, todavia, nessas regiões houve o surgimento de condomínios fechados, como o Jardim Granja Olga e o Jardim Village Saint Claire, ambos de classe média alta.

A formação desses condomínios se deu em áreas antes totalmente rurais da cidade, tendo apenas chácaras e algumas pequenas indústrias, situando-se em uma localização oposta à linha férrea, mas ligando-se à Rodovia Castello Branco. Ou seja, a utilização do automóvel modificou a expansão territorial no final do século XX, as avenidas e rodovias tomaram a influência das antigas ferrovias e agora moldam o valor do território, as imobiliárias nessa nova dinâmica da cidade, troca o centro pelas novas centralidades que se encontram nas periferias em ascensão.

Um padrão que todos os Planos Diretores seguiram até 2024 (o mais atual), foi o de incentivo ao desenvolvimento do parque industrial da cidade, principalmente na questão tecnológica, orientando o crescimento da mancha urbana ao longo das vias intraurbanas que ligavam-se às rodovias estaduais por meio de políticas viárias que culminaram no cenário sorocabano atual. O que o novo Plano Diretor aprovado em Dezembro de 2024 trouxe de diferencial foi políticas mais voltadas à restrição de ocupações em áreas de zonas de conservação ambiental, principalmente às construções próximas de cursos d’água.

Os Planos Diretores juntamente com as mudanças socioeconômicas geradas pela industrialização pós Raposo Tavares e Castello Branco que trouxeram

ocupações de vilas operárias em suas proximidades criando as periferias que hoje compõem a Zona Norte da cidade de Sorocaba e a própria Avenida Doutor Ulysses Guimarães, mesmo os planos diretores tendo induzido na ocupação dessas áreas, ainda foi uma ocupação que sua proporção e crescimento acelerado não foi planejado e ocasionou diversos conflitos territoriais dessas habitações com a valorização da avenida nos anos que se seguiram.

2 A PERIFERIA EM CRESCIMENTO E O DIREITO À CIDADE

2.1 A CONSTRUÇÃO DA PONTE ENGENHEIRO JOSÉ CARNEIRO DO VAL E A MUDANÇA NO CONTEXTO PERIFÉRICO

A Avenida Doutor Ulysses Guimarães teve sua formação após a industrialização das áreas periféricas na Zona Norte da cidade de Sorocaba como comentado no capítulo anterior, entretanto, inicialmente a avenida e as ruas ao seu entorno não possuíam nomes definidos, por esse motivo, era comum as ruas serem nomeadas como “rua 1”, “rua 2” e a avenida que era considerada parte principal do bairro era chamada de “Avenida Central do Além Linha”. Apenas após o falecimento do deputado Ulysses Guimarães em 12 de outubro de 1992 (O Globo, 2022), que a Avenida Central do Parque das Laranjeiras e seu prolongamento a Avenida 01 do Jardim Santo André é nomeada “Dr. Ulysses Guimarães” pela Lei nº 4308/1993, de 11 de agosto de 1993. O IPTU da avenida apresenta essa mudança no nome do logradouro a partir do ano de 1994.

A Avenida Central nesse período era uma rua de terra longa e sem saída, que se findava ao encontro com o Rio Sorocaba, as casas ainda estavam em construção e era um bairro de difícil acesso à área central do município, com a linha 42 Laranjeiras a cada uma hora, além de lotes de terras à venda espalhados principalmente no começo dos anos 1980. As figuras 2 e 3 apresentadas abaixo demonstram as diferenças das casas e construções nesse período em comparação com a figura 4 que mostra a mesma avenida nos dias atuais, sendo as fotos tiradas no mesmo local e direção.

Figura 2 - Avenida Central em 1990.



Fonte: Arquivo Pessoal, 2025.

Figura 3 - Avenida Central em Janeiro de 1993.



Fonte: Arquivo Pessoal, 2025.

Figura 4 - Avenida Doutor Ulysses Guimarães em 2025 (antiga Avenida Central).



Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

É possível destacar várias mudanças ao longo de mais de trinta anos, um exemplo é que haviam muitas fazendas nessa área e com isso era comum o aparecimento de gado próximo às casas da avenida, outro ponto são as estruturas urbanas que se modificaram para adequar-se a essa nova centralidade, antes as casas tinham sua estrutura menos cercada de muros e portões altos, vindo de uma cultura dos anos 1980, que era comum as casas serem mais abertas e com muros baixos. A partir dos anos 1990, houve uma mudança na arquitetura brasileira como um todo, principalmente nas periferias para abarcar o crescimento urbano acelerado e o aumento da criminalidade como consequência, logo a chamada “arquitetura do medo” (Santos Neto, 2016), tornou-se uma realidade, portanto as moradias começaram a ter muros altos e estruturas reforçadas, demonstrando o medo da população que cada vez mais evita as áreas públicas como local de encontro e de reprodução das relações cotidianas e gerando o enclausuramento dessas populações dentro de suas casas, e por esse motivo que há um aumento de condomínios fechados como o “Ibiti Royal Park”, localizado após a ponte, na avenida Fernando Stecca e uma escassez de imóveis com estruturas não fortificadas, como observado na figura 5 e 6 em comparação com a figura 7 nos dias atuais.

Figura 5 - Avenida Central no dia 4 de outubro de 1990.



Fonte: Arquivo Pessoal, 2025.

Figura 6 - Avenida Central em meados dos anos 1990.



Fonte: Arquivo Pessoal, 2025.

Figura 7 - Avenida Doutor Ulysses Guimarães: o crescimento das estruturas fortificadas nas moradias.



Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

Nos anos 1990, com o crescimento da área central de Sorocaba, as populações de trabalhadores começaram a ocupar nas áreas periféricas pelo custo de vida reduzido e os loteamentos vazios, nesse período, ocorreu a chegada de um grupo de moradores na área que hoje se localiza a ponte Engenheiro José Carneiro do Val, que naquela época era uma área de 120 mil metros quadrados às margens do Rio Sorocaba, essa localidade pertencia ao proprietário da marca Toyota em Sorocaba, o empresário Luiz Ramires que após o aumento dessa população decidiu vender essas terras a uma cooperativa de moradores, porém, o negócio não foi concluído por conta de uma contestação de valor que havia sido acordado (Câmara Municipal Sorocaba, 2011). Nessa área nasceu o bairro Santo André II, que passou de 1998 até meados de 2012 por um processo judicial para reintegração de posse.

Em novembro de 2009, oito famílias foram despejadas, e em fevereiro de 2010, a área foi declarada como Área de Interesse Social (AIS), mesmo assim, não impediu que o pedido de reintegração fosse deferido e que afetou cerca de 1.500 pessoas. O processo de reintegração ganhou força a partir do interesse da construção da ponte na avenida para ligá-la à zona Industrial, que foi notificada pela empresa Dema Empreendimentos Construções Ltda. (Câmara Municipal Sorocaba, 2011).

Em 18 de março de 2011, houve uma audiência pública para discutir a regularização do Santo André II, cerca de 150 moradores do Jardim Santo André II compareceram nessa reunião para discutir a regularização fundiária. Nessa audiência o representante da Defesa Civil, comentou sobre possíveis alagamentos no local pelo Rio Sorocaba, que impediriam a construção de moradias e seria necessário a retirada das famílias, entretanto alguns parlamentares relataram que não havia ocorrido até então nenhum estudo técnico na área, o que diferia de uma reunião feita dia 11 de fevereiro, onde havia sido afirmado que existiam laudos que comprovavam que cerca de 70% da área estava comprometida, que pode ser apontada como uma contradição, já que o estudo técnico da área, foi iniciado, motivado pela construção da ponte. A audiência foi um apelo dos moradores, na época, ao poder Executivo sobre as incertezas a respeito da realocação dessa população e a compra da área para a construção da ponte, havia representantes legais de ambos os lados, e foi ressaltado principalmente a importância do interesse público prevalecer perante o interesse privado (Câmara Municipal Sorocaba, 2011).

No dia 18 de maio de 2011, houve uma nova audiência sobre a reintegração de posse do Jardim Santo André II, o encontro contou com a presença de secretários municipais, defensores públicos, advogados das famílias da área afetada, oficiais da Polícia Militar, além da presença de muitos moradores do bairro. Segundo, o advogado das famílias na época a Prefeitura de Sorocaba havia reservado parte do valor da desapropriação para pagar os moradores, todavia,

mesmo a lei informando que o titular da moradia tem o direito de levantar o valor da desapropriação, o Judiciário não deferia o pedido. Nessa audiência, foram levantadas diversas questões pelo advogado das famílias para impedir a decisão sobre a reintegração de posse da área, como a problemática do local ser considerada Área de Proteção Permanente (APP), e em tese, uma obra como a construção de uma ponte, influenciaria no aumento de construções aos seus arredores. A Prefeitura, nesse período, havia feito parcerias com duas construtoras e, por meio do Programa “Minha Casa, Minha Vida”, do governo federal, ofereceu moradias para as famílias na região do Horto Florestal de valor baixo e financiamento a longo prazo, essas moradias eram distantes das próprias periferias na época, sendo em áreas de terra que não possuíam comércios ou qualquer acesso facilitado aos meios de consumo cotidianos.

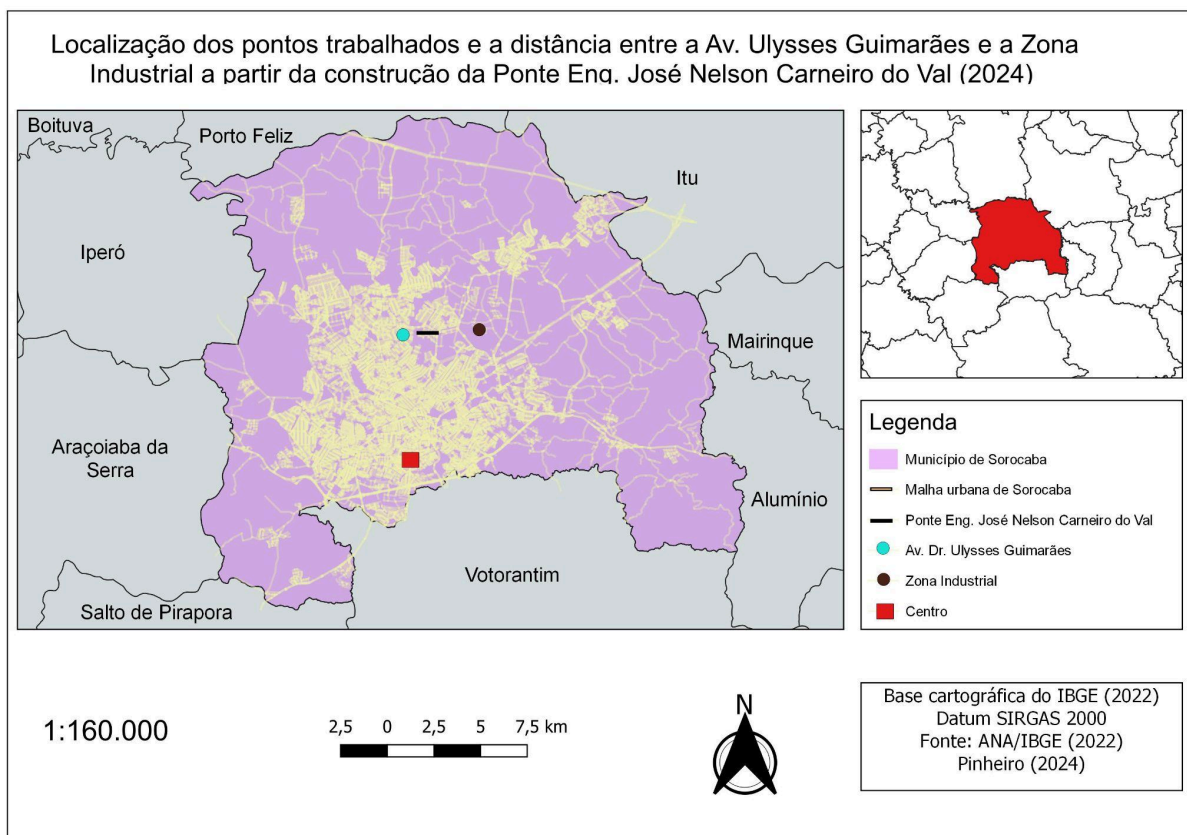
Na data de 27 de maio de 2011, saiu a decisão de que em 90 dias sairia o despejo definitivo dessas 320 famílias moradoras do bairro. A Polícia Militar estava com a ordem de despejo desde junho de 2010, entretanto, não haviam dado prosseguimento a ordem, pois a ação exigia que a Prefeitura desse suporte à reintegração dessa população. Naquela época, estava ocorrendo a finalização das obras de um conjunto de apartamentos próximo ao Horto Florestal, e só com a construção de novas habitações concluídas que a Prefeitura poderia dar suporte à Polícia Militar para cumprir a reintegração de posse.

Algumas famílias já haviam sido transferidas para o Residencial “Altos do Ipanema” na Zona Norte de Sorocaba, ao total 148, pelo programa denominado “Vítima Zero de Enchente” que colocava o bairro como uma área de risco para essas populações. Ao total 193 famílias do Santo André II haviam concordado em se mudar para o “Altos do Ipanema”, então, essas informações foram passadas da Defesa Civil para a Caixa Econômica Federal e as demais famílias seriam enviadas ao Residencial “Parque das Árvores” (Cruzeiro do Sul, 2012).

A partir desse caso, é possível perceber diversas contradições do capital, a lógica colocada que o despejo das famílias do bairro era por conta das enchentes e a partir de uma análise na ótica da segurança das mesmas, seria viável, mas coincidentemente, essa preocupação com a qualidade de vida dessas populações, só ganhou força, a partir de uma ação de reintegração de posse que foi iniciada pelos interesses do empresário dono dos loteamentos, que havia inicialmente vendido essas terras a uma cooperativa de moradores da área, e mesmo existindo alguns valores acordados não quitados pelas populações do bairro e uma ação judicial ao longo de 12 anos. Ainda sim, esse interesse foi reforçado a partir da valorização imobiliária da área com a construção da ponte Engenheiro José Nelson Carneiro do Val e a intenção da criação do futuro complexo viário Doutor Ulysses Guimarães. As obras iniciaram a partir da retirada de todas as famílias e a destruição do bairro Santo André II, logo, as famílias foram realocadas a conjuntos habitacionais por valores de financiamento considerados “baixos”, porém, em parcelas divididas ao longo de vários anos.

Abaixo é possível observar quais foram os impactos da construção da ponte para a mobilidade urbana de Sorocaba, já que diminuiu consideravelmente a distância de circulação da população no geral e ocasionou uma valorização da área como pode ser observada na comparação entre as figuras 3 acima e figura 8 abaixo, que apresentam o antes e depois da avenida e seu crescimento urbano nos últimos trinta anos.

Mapa 6 - Distância entre a Av. Ulysses Guimarães e a Zona Industrial a partir da construção da Ponte Eng. José Nelson Carneiro do Val



Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2024.

O quadrado vermelho apontado no mapa refere-se a distância que antes era necessária ser percorrida pelos sorocabanos para chegar à Zona Industrial, pois, o caminho utilizado pela população era se locomover ao centro (principalmente pessoas que utilizam transporte público) para chegar no ponto preto destacado no mapa e que representa a Zona industrial, ou seja, era necessário atravessar a cidade para chegar até a localidade desejada, isso, antes da existência da ponte apontada no mapa, que colocou na avenida um acesso praticamente ao lado da área e possibilitou futuramente uma expansão da Zona Norte da cidade, que intensificou a valorização dessa periferia e ocasionou no crescimento de novas centralidades no município, ao mesmo tempo, que não modificou a realidade social dessas populações periféricas, trouxe o acesso facilitado a bens de consumo, um

padrão de vida antes destinada apenas às populações de áreas centrais do município.

A melhora no acesso dessas populações não é o foco do crescimento ou da construção da ponte, foi uma consequência de uma obra que tinha como intencionalidade beneficiar o interesse privado, logo, mesmo na percepção dos moradores atuais, coletada nos questionários que serão apresentados no próximo capítulo, existirem perdas necessárias para ocorrer o chamado “progresso”, é notório que essas perdas são preços pagos majoritariamente pelas populações periféricas.

Figura 8 - Comércio aos arredores da avenida.



Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

Figura 9 - Adaptação dos moradores com a construção de comércios nas próprias casas.



Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

Figura 10 - Quadra de esportes na avenida.



Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

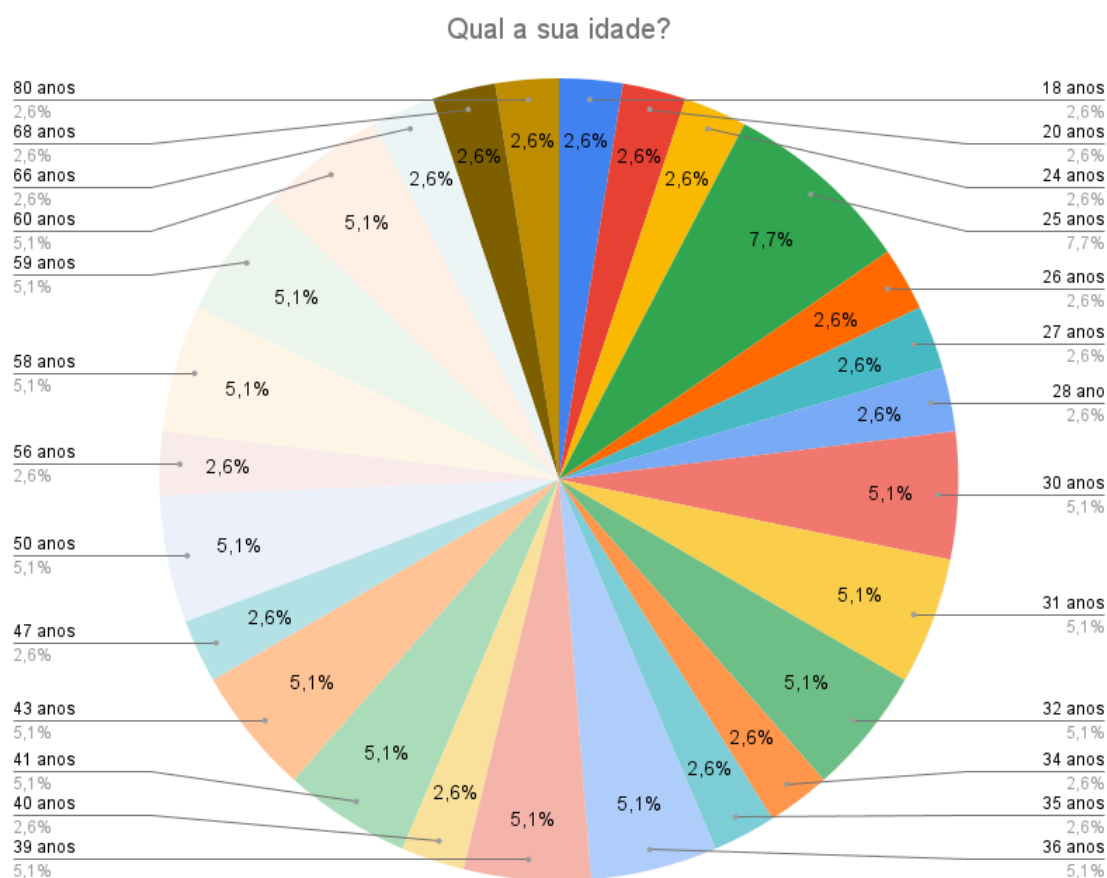
2.2 UM NOVO “HABITAR” PARA UMA NOVA PERIFERIA

No início da pesquisa já havia definido na minha metodologia a utilização de questionários qualitativos-quantitativos para aplicar a coleta de informações de forma primária, no caso, as entrevistas com os moradores da Avenida Doutor Ulysses Guimarães, entretanto, nesse período, havia apenas um questionário preparado para abranger todas as possíveis respostas e conforme reuniões com minha orientadora durante o processo de aplicação do questionário foi definido que seria necessário a utilização de duas ramificações das quais uma atenderia a parte da população da avenida que mora antes de 2012, ou seja, antes da construção da ponte Engenheiro José Nelson Carneiro do Val, e a outra que seria direcionada aos moradores que chegaram à avenida após a construção dessa ponte. O objetivo era analisar os impactos do crescimento urbano e o desenvolvimento da avenida a partir

da perspectiva dos moradores, no que diz respeito ao crescimento em prol da valorização imobiliária sem se preocupar com a população residente dessa periferia.

A pesquisa foi aplicada ao longo dos 2,5 km de extensão da avenida, mas os pontos estratégicos cruciais para a obtenção da maioria das respostas coletadas, foram a feira que ocorria todo domingo localizada na Rua Menaldo Costa da Silva Rodrigues, atrás da avenida estudada, e o outro ponto foi a estação Itavuvu do Bus Rapid Transit (BRT), próxima ao Shopping Cidade Sorocaba, que é utilizada por pessoas que residem a avenida, que seriam usuárias das linhas Casa Branca (131) e Interbairros (307). Ao total, foram coletadas 50 respostas, que a partir da pergunta: “Qual a sua idade e há quanto tempo mora no bairro?” definia a ramificação que seria seguida durante a entrevista, essa pergunta possibilitou dependendo da resposta seguir o “Questionário 1 - Caso a pessoa more na avenida desde antes de 2012” ou o “Questionário 2 - Caso a pessoa more na avenida após 2012” e a partir disso foram divididos os resultados das respostas entre essas duas linhas propostas e os dados coletados em papel na pesquisa foram passados para o “Google Forms” como forma de organizar esses dados.

Gráfico 2 - Percentual das idades dos moradores.



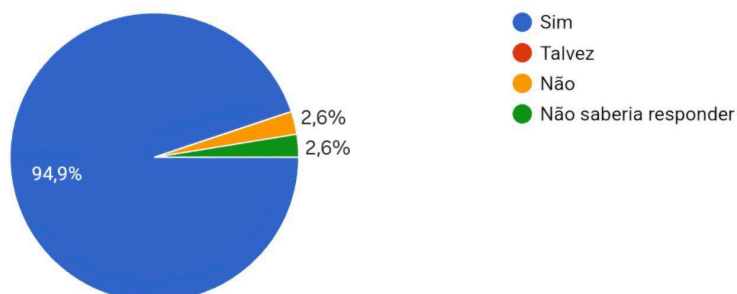
Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

Na primeira questão, que era “Qual a sua idade e há quanto tempo mora no bairro?” pertencente à primeira ramificação foi coletado ao total 39 respostas, sendo elas bem variadas, tendo a pessoa mais jovem entrevistada 18 anos e a mais velha 80 anos. A partir desse questionário foi perceptível dentro das nove questões propostas que serão apresentadas em forma de gráficos abaixo que os moradores de antes da ponte ser construída acreditam que a mobilidade urbana melhorou a partir desse crescimento do bairro como um todo, também comentaram sobre a não subordinação ao centro, como não existe mais a necessidade de se deslocar grandes distâncias para se ter produtos de uso cotidiano.

Gráfico 3 - A ponte melhorou a mobilidade urbana?

2) Na sua opinião a ponte melhorou a mobilidade urbana?

39 respostas



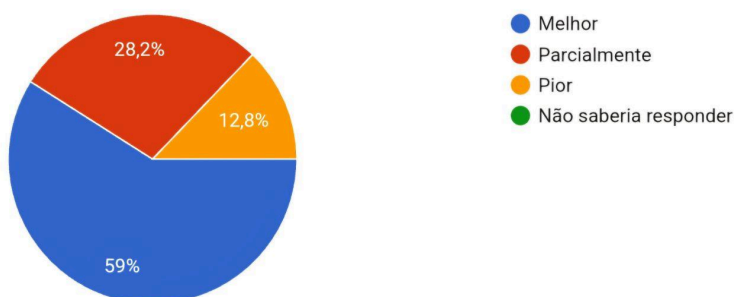
Quando foi perguntado às pessoas se para elas a ponte havia contribuído para melhorar a qualidade urbana, a maior porcentagem entendeu que sim, como mostra o gráfico 3.

Os moradores ressaltaram que antes da ponte a avenida era uma rua de terra e quando chovia dificultava a locomoção de qualquer tipo, logo, a construção da ponte trouxe obras para asfaltar a avenida e depois todo o bairro.

Gráfico 4 - A qualidade de vida mudou?

3) Sua qualidade de vida mudou com a obra? Foi para melhor ou pior?

39 respostas



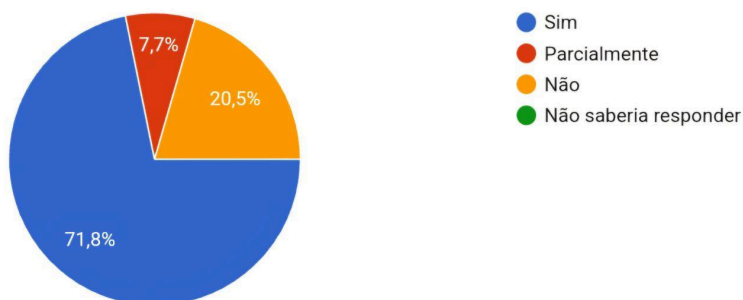
Os moradores nessa questão pareciam ficar divididos entre parcialmente ou melhor, alguns diziam que achavam o comércio um aspecto positivo, mas não

gostavam do movimento intenso dos carros, o barulho e as pessoas idosas juntamente com os adultos que possuíam netos e filhos pequenos reclamavam que esse crescimento trouxe muitos estabelecimentos que funcionam até de madrugada como bares, adegas e tabacarias, segundo eles, gerando uma insegurança para quem volta do serviço tarde para casa ou quem sai cedo trabalhar por ainda haver consumidores desses locais na rua. Outro ponto, era que a opção da qualidade de vida ter melhorado era majoritariamente comentada por pessoas que trabalhavam na Zona Industrial, já que o tempo de percurso para o trabalho reduziu drasticamente de mais de uma hora para aproximadamente vinte minutos.

Gráfico 5 - Você acredita que a ponte influenciou no aumento de comércios pelo bairro?

4) você acredita que a ponte influenciou no aumento de comércios pelo bairro?

39 respostas



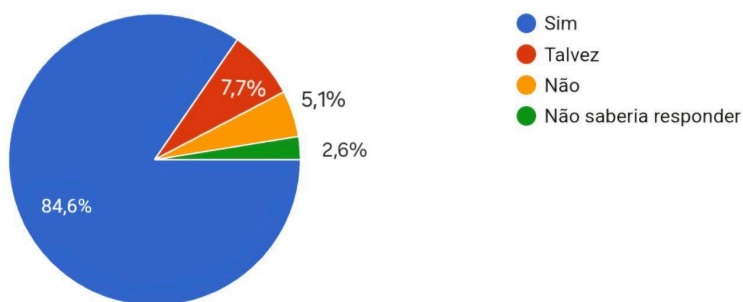
Algumas pessoas na questão 4 apresentada no gráfico acima, a alternativa “não” que representou 20,5% acreditavam que era inevitável a chegada de comércios, logo, a ponte não teria influenciado no aumento desses estabelecimentos, já as pessoas que escolheram a opção “parcialmente”, acreditavam que apenas a avenida foi afetada pela ponte nesse sentido, então eles comentaram que o restante do bairro cresceu de forma independente à ponte. Na opção “sim”, que correspondeu a 71,8%, a maioria que respondeu era comerciante,

então acabavam concordando que só surgiu a necessidade da criação de um comércio próprio a partir do crescimento da avenida gerada pela ponte, parte dessas pessoas saíram de empregos em empresa ou de vendedores de loja para “empreenderem”, comentaram principalmente sobre a praticidade de trabalhar na própria casa.

Gráfico 6 - Você acredita que essa construção valorizou os imóveis do bairro

5) você acredita que essa construção valorizou os imóveis do bairro?

39 respostas

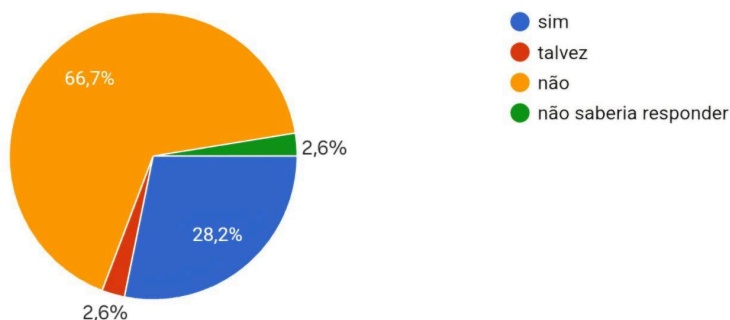


A maioria das pessoas concordaram sobre a valorização dos imóveis, ainda mais, quando se trata da pressão do crescimento da compra de imóveis para a construção de galpões de pequenos supermercados. Algumas casas começaram a ser compradas e eles comentaram que esse processo era inevitável e que logo a Avenida Doutor Ulysses Guimarães seria como a Avenida Itavuvu, uma extensão de comércios, semelhante a área central da cidade.

Gráfico 7 - Você acredita que essa avenida é boa para circulação de pedestres?

6) Você acredita que essa avenida é boa para circulação de pedestres?

39 respostas



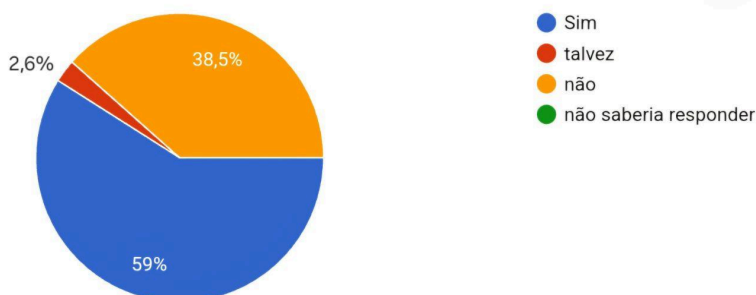
Um ponto interessante é que nessa pergunta a maioria dos adultos mais velhos concordavam sobre os perigos para crianças e adolescentes circularem nos arredores da avenida, mesmo nas calçadas, alguns comentaram sobre motoqueiros circularem entre os pedestres, foi apontado até casos de atropelamento de adolescentes e adultos da família dos entrevistados. Na avenida, inclusive, foi pintada uma faixa viva, ligada à uma passagem de escadas improvisada entre as duas pistas, essa passagem foi construída há alguns anos pela prefeitura e foi comentado sobre a falta de preocupação em reformar essa estrutura, já que ao invés de construírem uma passagem melhor para os moradores, apenas mantiveram e reformaram o que havia sido construído às pressas.

Enquanto a opção “não” para a pergunta teve um percentual de 66,7%, a segunda alternativa mais escolhida foi “sim” que representou no gráfico acima 28,2%, às pessoas que escolheram essa opção justificaram sua resposta apontando para a largura das calçadas da avenida que possuem uma largura que equivale praticamente a duas calçadas comuns, além dos semáforos, que possuem faixas de pedestres.

Gráfico 8 - Você gostaria de continuar morando aqui?

7) Você gostaria de continuar morando aqui?

39 respostas



Essa pergunta e a resposta dos moradores demonstrou como algumas das hipóteses iniciais da pesquisa não representavam em sua totalidade a realidade, já que o esperado era que a maioria das pessoas respondessem que não gostariam de continuar morando na avenida, mas 59% comentou que gostaria de continuar vivendo nessa localidade, pelas respostas da pergunta 8: “A partir da resposta anterior, independente se gostaria ou não de continuar morando na avenida, quais seriam as razões?”, pode-se perceber as motivações dos moradores para essa escolha, como, por exemplo, o sentimento de pertencimento e o apoio familiar. Várias famílias vivem em casas próximas na avenida por muitos anos, então vários moradores responderam que não se imaginavam em outro local. Outro fator, que influenciou na escolha da resposta, segundo os moradores, foi a acessibilidade, há farmácias, o Pronto Atendimento (PA) do Laranjeiras, mercados, padarias, o Shopping Cidade no começo da avenida e a própria feira de domingo, todos esses estabelecimentos geram comodidade nas necessidades de consumo cotidianas. Os moradores que representaram o percentual de 38,5% acima, com a resposta negativa sobre querer continuar morando na avenida, apontaram principalmente o sentimento de insegurança e como o crescimento do bairro gerou áreas de consumo de drogas aumentando a criminalidade. As pessoas mais velhas entrevistadas, na

faixa dos 60 anos demonstravam um sonho antigo de morar na área central da cidade, falaram sobre bairros como Vila Helena, Vila Hortência e Vila Haro como o padrão ideal de moradia, já que tinham boas memórias sobre a segurança e qualidade de vida dessas áreas. Um dos entrevistados apontou que trabalha no Jardim do Paço e que mesmo a ponte diminuindo o percurso que era de 1h10, sendo necessário pegar três ônibus naquela época e ir para a área central para depois se deslocar para o Jardim do Paço e hoje passou para uma linha (interbairros 307) que demora cerca de 25 minutos para concluir o percurso, mesmo com essa melhora direta no seu deslocamento, o morador comentou que a ponte trouxe diversas problemáticas que antes não afetavam essa população.

Gráfico 9 - Quantas pessoas moram na mesma casa?

9) quantas pessoas moram na mesma casa?

39 respostas

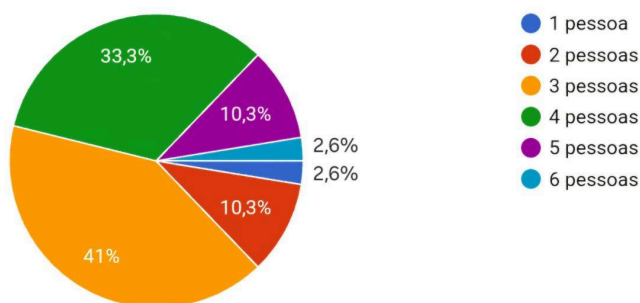


Gráfico 10 - Percentual da idade de moradores a partir de 2012.



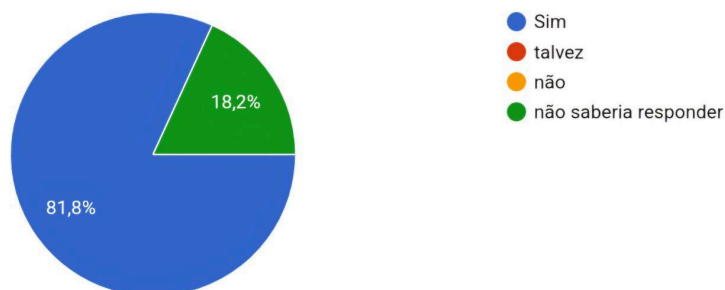
Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

A partir das 50 entrevistas, neste segundo questionário foi possível perceber que a incidência de pessoas que eram abordadas e moravam na avenida antes de 2012 era maior, logo, a quantidade de pessoas que as respostas tiveram que ser coletadas na segunda ramificação foi menor do que da primeira ramificação, sendo o primeiro questionário totalizando 39 respostas e esse segundo apenas 11 respostas.

Gráfico 11 - Na sua opinião esse viaduto influencia a mobilidade urbana?

2) Na sua opinião esse viaduto influencia a mobilidade urbana?

11 respostas

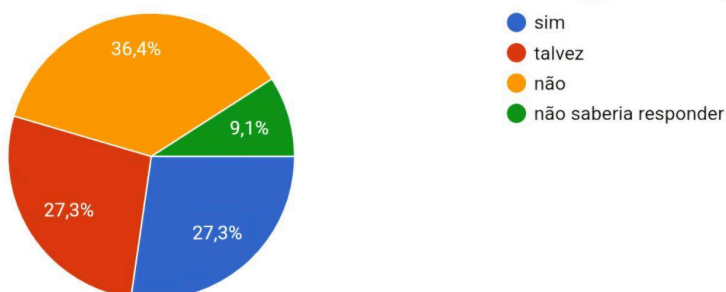


A maioria das pessoas nesse segundo questionário, informaram que a mobilidade urbana era completamente influenciada pela ponte, um total de 81,8% das 11 pessoas entrevistadas comentaram que o bairro só cresceu com essa obra e as pessoas que disseram que “não saberiam responder” achavam que o crescimento urbano independente da área de Sorocaba era algo que iria ocorrer de qualquer forma, sem ligação com a ponte.

Gráfico 12 - Você acredita que a ponte modifica seu cotidiano?

3) você acredita que a ponte modifica seu cotidiano?

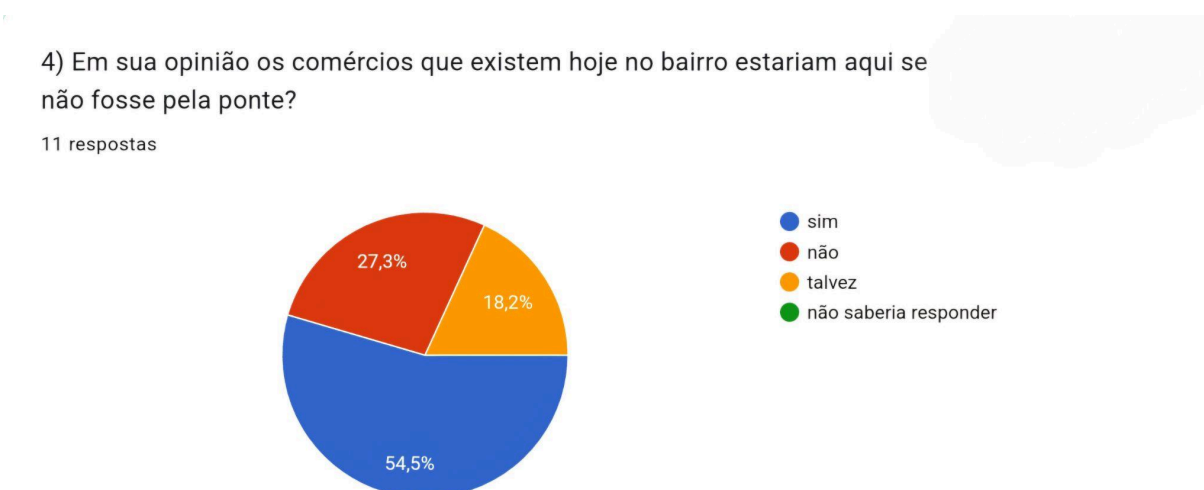
11 respostas



Nessa questão 3, mostrada na figura acima, os entrevistados ficaram divididos, mas a resposta mais escolhida foi a opção “não” (36,4%) sobre a influência da ponte, já que a maioria considerou que só afetaria sua realidade se trabalhassem na Zona Industrial. Inclusive, um ponto interessante levantado por essas pessoas e que refutou uma hipótese inicial da pesquisa foi a adaptação dos moradores no contexto da avenida, no caso, ao invés de venderem suas casas para dar espaços a outros comércios irem para bairros menos movimentados, os moradores do questionário 1, por exemplo, viraram comerciantes e construíram seus comércios dentro da própria casa, adaptando-se às condições impostas. No questionário 2, muitos dos moradores que vieram depois de 2012 para a avenida, também vieram com o propósito de abrir pequenos negócios familiares.

As opções “sim” (27,3%) e “talvez” (27,3%), foram escolhidas tanto pelos trabalhadores da Zona Industrial, quanto pelos comerciantes que acreditavam que a ponte acabava trazendo mais clientela para os seus negócios.

Gráfico 13 - Em sua opinião os comércios que existem hoje no bairro estariam aqui se não fosse pela ponte?



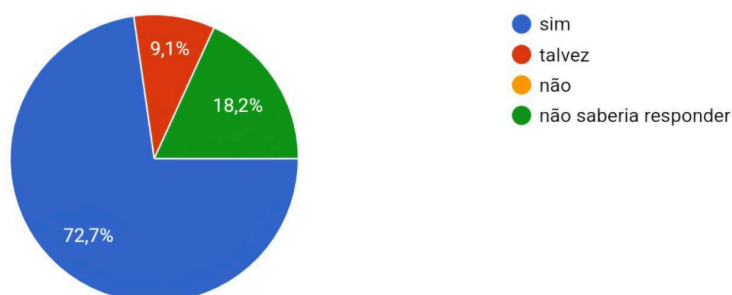
Como as pessoas entrevistadas na segunda ramificação não viram as modificações na infraestrutura da avenida após a construção da ponte, a maioria

não imaginava que existiam muitos pontos que não haviam sido asfaltados até então. A maioria dos entrevistados (54,5%) concordaram que por conta do crescimento de Sorocaba, a ponte não é completamente responsável pelo crescimento da avenida e sim a urbanização da Zona Norte como um todo. As pessoas que comentaram que os comércios só chegaram à avenida por influência da ponte, escolheram a opção “não” (27,3%), pois, concordaram que mesmo que nessa situação hipotética houvesse algum comércio hoje sem a ponte, não seria nada parecido com a extensão de uma avenida que eles acreditavam que em alguns anos vai se tornar completamente comercial.

Gráfico 14 - Você acredita que a ponte valoriza os imóveis do bairro?

5) Você acredita que a ponte valoriza os imóveis do bairro?

11 respostas



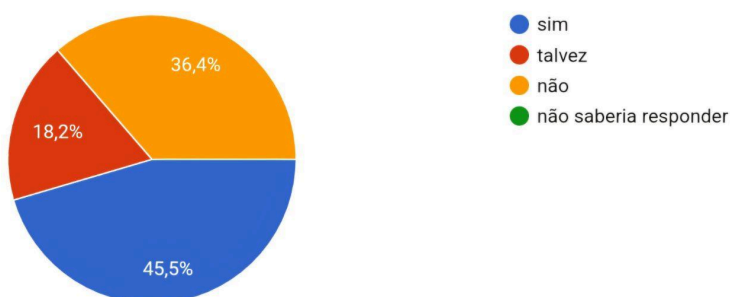
Um fator interessante nessa pergunta, foi que não havia muitas dúvidas na escolha das opções, já que essas pessoas que chegaram após 2012, percebiam que os preços dos imóveis na localidade eram maiores que nos bairros da onde se mudaram. Um comerciante entrevistado, comentou que havia aberto seu comércio inicialmente na Vila Santana, no centro, pois era mais barato o aluguel na área central do que nos bairros como Parque das Paineiras e Parque das Laranjeiras, Zona Norte da cidade, a partir do momento que a loja cresceu e poderia investir em outra localidade, o comerciante optou vir para a Avenida Doutor Ulysses Guimarães,

pois percebeu que havia mais consumidores na Zona Norte da cidade e que antes a loja era mais “vazia”, há alguns anos era uma situação inimaginável pela maior parte dos sorocabanos, isso demonstra que a criação de novas centralidades nas periferias que não são mais subordinadas à área central, assim, valorizando as periferias em desenvolvimento e desvalorizando os centros.

Gráfico 15 - Você acredita que essa avenida é boa para circulação de pedestres?

6) você acredita que essa avenida é boa para circulação pedestres?

11 respostas

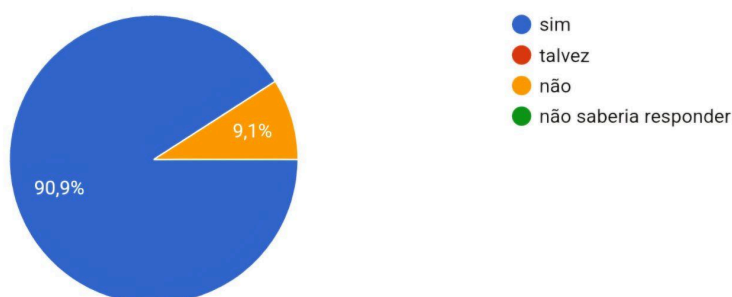


Diferente do primeiro questionário que a maioria das pessoas concordaram que a avenida não era boa para circulação de pedestres, nesta segunda ramificação houve bastante comparação dos moradores com as localidades que moravam antes de se mudarem para a área estudada, os moradores elogiaram a infraestrutura, falavam que os semáforos auxiliam os pedestres, as calçadas espaçosas também era um ponto de comparação com outros bairros da Zona Norte. Um dos entrevistados que era um antigo morador do Parque das Paineiras, falou sobre a iluminação, como alguns bairros da Zona Norte, possuem uma má iluminação deixando algumas localidades mais propensas à criminalidade e acidentes de carro, enquanto na avenida pela boa estrutura, acaba evitando essas situações.

Gráfico 16 - Você gostaria de continuar morando aqui?

7) você gostaria de continuar morando aqui?

11 respostas

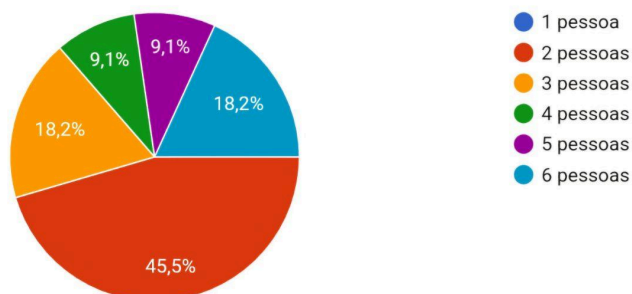


Nesta questão, como a maioria dos moradores após de 2012 entrevistados vieram com o intuito de abrir comércios, eles estavam completamente satisfeitos com o seu propósito na avenida, logo, eles comentavam que pretendiam expandir seu comércio e se estabelecer no bairro. A “questão 8” foi uma das únicas questões sem alternativa em ambos os questionários para criar uma abertura sobre as mais diversas razões dessas pessoas em quererem ou não permanecer na avenida, logo, não possui um gráfico e foi necessário transcrever o caminho que a maioria das respostas seguiu durante toda a extensão deste capítulo, a pergunta aplicada foi “A partir da resposta anterior, independente se gostaria ou não de continuar morando na avenida, quais seriam as razões?”, as respostas à essa pergunta trouxeram a dualidade entre a visão de morador e comerciante, já que essas pessoas falavam que como comerciante a localização era ótima, porém como morador, achavam a avenida muito barulhenta.

Gráfico 17 - Quantas pessoas moram na mesma casa?

9) Quantas pessoas moram na mesma casa?

11 respostas



É nítido a partir desses resultados obtidos com os questionários e a pesquisa bibliográfica que a Avenida Doutor Ulysses Guimarães passou por um desenvolvimento urbano intenso, onde a avenida que há alguns anos não era vista como relevante para as questões econômicas do município de Sorocaba tornou-se uma centralidade, que hoje é uma das principais para chegar à Castelinho e ter acesso a outras cidades, muitos caminhões com mercadorias e trabalhadores utilizam diariamente esse complexo viário (Lei nº 9127/2010), que gerou um esvaziamento da área central da cidade, já que hoje a periferia independe do centro para acessar outras regiões do município.

3 A AVENIDA E SUA EXPANSÃO

Com o crescimento dessa nova centralidade, obras de expansão do sistema viário para evitar congestionamentos nas avenidas principais da cidade, como a Avenida Itavuvu iniciaram, um exemplo é que em 2022 foi inaugurado o viaduto Edward Fru-Fru Marciano da Silva que fez ligação direta à Avenida Ulysses Guimarães sem a necessidade de passar pela Avenida Itavuvu, essa obra nasceu com o intuito de diminuir o tráfego próximo às estações do BRT na Itavuvu, assim, agilizando o deslocamento, principalmente no corredor Itavuvu e facilitando o acesso à Zona Norte do município.

Outra obra de expansão relacionada ao crescimento da Avenida Doutor Ulysses Guimarães no bairro Parque das Laranjeiras foi a criação de novas opções de acesso entre bairros, moradores da Zona Norte como o Parque das Paineiras começaram a utilizar acessos entre os bairros para chegar à avenida. Todavia, como o Parque das Paineiras possui uma grande concentração populacional, a Rua Nei Carlos Simi que era o acesso mais rápido entre os bairros, acabou se tornando um trecho congestionado pela quantidade de carros no período da manhã e ao entardecer. O trecho que era para demorar aproximadamente três minutos, começou a gerar um trânsito de quase trinta minutos.

Figura 11 - Placa sobre a construção da ligação entre a Avenida Ulysses Guimarães e o bairro Parque das Paineiras.



Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

A partir dessa problemática, a Prefeitura de Sorocaba iniciou e concluiu como segunda fase do programa de mobilidade “Sorocaba Tem Pressa” com financiamento via Fonplata Banco de Desenvolvimento, a construção de uma alternativa de acesso à avenida Ulysses Guimarães. O objetivo da obra foi trazer a possibilidade de moradores do bairro São Guilherme e Parque das Paineiras de não dependerem mais apenas da Avenida Itavuvu, assim, sendo possível acessar de forma direta a Avenida Ulysses Guimarães, acelerando, dessa forma, o acesso à Zona Industrial ou à Marginal do Rio Sorocaba (Ferranti, 2023).

Figura 12 - Obras de ligação entre a avenida Ulysses Guimarães e a avenida Olinda Aires Paulete.



Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

Figura 13 - Ligação entre a avenida Ulysses Guimarães e a avenida Olinda Aires Paulete que será inaugurada.



Fonte: Rafaela Martin Pinheiro, 2025.

As obras de interligação entre as avenidas Olinda Aires Paulete no Jardim Santa Lúcia e Ulysses Guimarães tiveram início no dia 7 de junho de 2024 (Cruzeiro do Sul, 2024) e foram concluídas ao final do mês de janeiro de 2025. Essa interligação entre vias já estava prevista no Plano Diretor desde sua revisão e aprovação em 2014 (Câmara Municipal Sorocaba, 2018).

Essas obras de expansão refletem a autonomia que a centralidade começa a criar em relação ao centro, gerada pelas condições impostas, a Zona Norte da cidade de Sorocaba é a área mais populosa e como consequência seu desenvolvimento urbano torna-se uma realidade, logo, cria-se a necessidade de uma ruptura da dependência total da periferia ao centro, não como uma escolha, mas como uma forma de resistência às condições adversas impostas desde sua gênese.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da pesquisa bibliográfica e na definição das metodologias a serem seguidas para utilização de dados referentes à valorização do recorte estudado, inicialmente havia definido coletar essas informações a partir do IPTU dos imóveis da avenida, entretanto, não foi possível, pela PGV estar desatualizada, já que a última lei referente a ela foi a de 2022, que manteve vigente a PGV de 2006 (lei nº 12707/2022).

Logo, foi necessário recorrer a dados do IBGE de 2022, todavia, o menor recorte espacial utilizado pelo instituto é o de setores censitários que abrangem áreas e não logradouros, nesse sentido, os dados disponíveis na tabela de atributos não eram da realidade da Avenida Doutor Ulysses Guimarães e sim, de áreas da própria avenida mais “recortes” de ruas aos seus arredores. Não sendo possível traçar uma tabela de progressão da valorização imobiliária, antes e após a construção da ponte Engenheiro José Nelson Carneiro do Val. Assim, foi definido, que essa comparação seria a partir dos questionários qualitativos-quantitativos aplicados em campo e das fotos e matérias antes de 2012 e após esse ano relacionadas a área estudada.

A partir da análise desses questionários e de matérias da Câmara Municipal de Sorocaba referentes às audiências públicas sobre o caso da realocação dos moradores e a destruição do bairro Jardim Santo André II, os resultados obtidos, foram que as hipóteses iniciais relacionadas ao nascimento de novas centralidades na periferia localizada no bairro Parque das Laranjeiras são uma realidade, já que os próprios moradores confirmaram que hoje a avenida e o bairro independe quase totalmente da área central, não existe mais a necessidade dos moradores irem até a área central do município para usufruírem de bens de consumo cotidianos. Então, o crescimento urbano mudou a infraestrutura e criou a ruptura da dependência total ao centro, ao mesmo tempo que reproduz as desigualdades já existentes. Porém, uma

das hipóteses relacionadas a “expulsão” dos moradores antigos para novas periferias dando lugar a novos comércios não refletia completamente a realidade, pois, durante a pesquisa de campo foi observado que mesmo muitos moradores vendendo suas casas e existindo loteamentos vazios ao longo de sua extensão, ainda sim, muitos moradores se mantiveram na avenida eram moradores antigos, que observaram as mudanças antes e após a ponte, adaptaram-se às condições impostas de valorização e aumento do custo de vida e tornaram-se comerciantes, criando seus próprios negócios em suas casas ao longo da avenida. Esses moradores também, em sua maioria concordaram que, a ponte ocasionou uma melhora no bairro e que os aspectos “ruins” levantados, que seriam o aumento da criminalidade e no passado a realocação de um bairro inteiro eram inevitáveis no crescimento de uma metrópole. Em relação ao caso do bairro Santo André II, pretende-se, em pesquisas futuras, um aprofundamento maior no tema.

Tendo em vista os aspectos observados, é nítido que o bairro Parque das Laranjeiras e a Avenida Doutor Ulysses Guimarães tiveram um crescimento urbano acelerado nos últimos anos, mas que não foi planejado para garantir a qualidade de vida da população periférica que ali habita, logo, a manutenção da periferia e a reprodução dessa desigualdade não mudou completamente nos últimos anos e a consequências a partir da pesquisa é que cada vez mais moradores vendam suas casas para comércios de grande porte, tornando a região praticamente um “centro comercial”.

Observa-se, que durante a pesquisa dos dados relacionados aos setores censitários disponíveis pelo IBGE, o último censo é de 2022, entretanto, antes desse período o último estudo publicado pela instituição foi no ano de 2010, ou seja, um atraso de 2 anos, segundo a lei de periodicidade dos Censos Demográficos e dos Censos Econômicos de 1991 (lei nº 8184/191). Essa lei indica que o prazo para esses censos ocorrerem não pode exceder dez anos, no caso, do Censo Demográfico e cinco anos nos Censos Econômicos, dessa forma, percebe-se que

esse atraso se deu tanto pela pandemia da Covid-19, quanto às questões orçamentárias e dificuldades logísticas influenciadas pela falta de apoio e preocupação sobre estudos geográficos em solo brasileiro, por essa razão, pesquisas com recortes espaciais menores que setores censitários tem dificuldade de encontrar dados sobre população e valorização imobiliária, como foi o caso dessa pesquisa.

REFERÊNCIAS

- A TRAGÉDIA DE HELICÓPTERO QUE MATOU O “SENHOR DEMOCRACIA” HÁ 30 ANOS: Corpo do deputado federal Ulysses Guimarães, que enfrentou a ditadura militar e conduziu os trabalhos da Constituição, jamais foi encontrado. **O Globo**, 12 out. 2022. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/blogs/blog-do-acervo/post/2022/10/a-tragedia-de-helicopter-o-que-matou-o-senhor-democracia-ha-30-anos.ghtml>. Acesso em: 26 jan. 2025.
- AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTE REGULARIZAÇÃO DO SANTO ANDRÉ II. **Câmara Municipal Sorocaba**, 18 mar. 2011. Disponível em: <https://search.app/QsbPP5A2Xj9zmeSk9>. Acesso em: 1 fev. 2025.
- ALMEIDA, Aluisio de. **História de Sorocaba**. Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba. 2º ed. Itu: Ottoni Editora, 2012. 301 p.
- BARRETO, I. J. **A verticalização e o bairro: o caso do Parque Campolim – Sorocaba, SP, período de 1990 a 2004**. 2007. 138 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá. 2007.
- BRASIL. Dispõe sobre a periodicidade dos Censos Demográficos e dos Censos Econômicos dá outras providências. **Lei Federal 8.184, de 10 de maio de 1991**.
- BRASIL. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Lei Federal 10.257, de 10 de junho de 2001**.
- BURGOS, Rosalina. Transformações recentes das periferias urbanas da metrópole de São Paulo: contribuição para (re)definições teórico-conceituais. **Revista Geográfica de América Central**, Costa Rica, Número Especial EGAL, p. 1-15, 2011. Disponível em: <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/1953/1854>. Acesso em: 15 fev. 2025.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-Tempo da Vida Cotidiana na Metrópole**. São Paulo: Labur Edições, 2017, 2a edição revisada, 317p.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Uma leitura sobre a cidade. **Revista Cidades**, [S.L.], v. 1, n. 1, p. 11-30, 17 ago. 2004.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da (org.). **Brasil, presente!** São Paulo: Universidade de São Paulo, 2020. 30 p.
- CAVALCANTI, Lana de Souza; ARAUJO, Manoel Victor Peres. Segregação socioespacial no ensino de geografia: um conceito em foco. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, Edição Especial 2017. pp.140-159. Disponível em: <https://revista.ufr.br/actageo/article/view/4775/2419>. Acesso em: 20 jan. 2024.

CELLI, Andressa. **Evolução Urbana de Sorocaba**. 2012. 187 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-27072012-141358/publico/dissertacao_andressa_original.pdf. Acesso em: 12 jan. 2025.

DAMIANI, Amélia Luisa. Urbanização crítica e produção do espaço. **Revista Cidades**, [S.L.], v. 6, n. 10, p. 307-339, 6 abr. 2009.

DIÁRIO DO GRANDE ABC. Moradores de bairro de Sorocaba serão despejados. **Estadão**. Santo André, 27 maio 2011. Disponível em: <https://www.dgabc.com.br/Mobile/Noticia/300835/moradores-de-bairro-de-sorocaba-s-erao-despejados>. Acesso em: 30 dez. 2024.

EQUIPE ONLINE. Mais 48 famílias do Jd. Santo André II estão morando no "Altos do Ipanema". **Jornal Cruzeiro do Sul**. Sorocaba, 22 maio 2012. Disponível em: [https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/389331/mais-48-familias-do-jd-santo-andre-ii-estao-morando-no-altos-do-ipanema#:~:text=Nesta%20ter%C3%A7a%2Dfeira%20\(22\)%2C%20a%20Prefeitura%20de%20Sorocaba,%C3%A1reas%20de%20reintegra%C3%A7%C3%A3o%20de%20posse%20no%20bairro](https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/389331/mais-48-familias-do-jd-santo-andre-ii-estao-morando-no-altos-do-ipanema#:~:text=Nesta%20ter%C3%A7a%2Dfeira%20(22)%2C%20a%20Prefeitura%20de%20Sorocaba,%C3%A1reas%20de%20reintegra%C3%A7%C3%A3o%20de%20posse%20no%20bairro). Acesso em: 02 jan. 2025.

EQUIPE ONLINE. 148 famílias do Jardim Santo André II já estão morando no 'Altos do Ipanema'. **Jornal Cruzeiro do Sul**. Sorocaba, 23 maio 2012. Disponível em: <https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/389619/148-familias-do-jardim-santo-andre-ii-ja-estao-morando-no-altos-do-ipanema>. Acesso em: 02 jan. 2025.

FERRANTI, Vanessa. Motoristas do Paineiras pedem alternativa para acesso à avenida Ulysses Guimarães. **Cruzeiro do Sul**, 2 dez. 2023. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/noticias/2023/12/725504-motoristas-do-paineiras-pedem-alternativa-para-acesso-a-avenida-ulysses-guimaraes.html>. Acesso em: 20 jan. 2025.

FRANÇA, Wellington dos Santos. **A Sorocaba das Batalhas**: ocupações juvenis de espaços públicos na cidade. 2020. 120 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Educação, Universidade Federal de São Carlos, Sorocaba, 2020.

GONÇALVES, André Vinícius Martinez. **Manifestações e contradições da metrópole de São Paulo no antigo bairro de Santana**: a paisagem, o valor da terra, a intervenção urbana e o fenômeno da deterioração urbana. 2006. 217 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia Humana, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

G1 SOROCABA E JUNDIAÍ. Projeto de lei sobre aumento do IPTU em Sorocaba é substituído e reajuste fica para 2018. **G1**. Sorocaba, 28 set. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/sorocaba-jundiai/noticia/projeto-de-lei-sobre-aumento-do-iptu-em-sorocaba-e-substituido.ghtml>. Acesso em: 30 dez. 2024.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo : Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes - Selo Martins, 2014. 150 p. Tradução: Jeferson Camargo.

HARVEY, D.; ALFREDO, A.; SCHOR, T.; BOECHAT, C. A. A liberdade da cidade. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 13, n. 2, p. 09-18, 2009. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74124>. Acesso em: 19 out. 2023.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Centauro, 2011.

LIMONAD, E. Reflexões sobre o Espaço, o Urbano e a Urbanização. **GEOgraphia**, v. 1, n. 1, p. 71-91, 9 set. 2009.

LOPES JUNIOR, Wilson Martins; SANTOS, Regina Celia Bega dos. Novas centralidades na perspectiva da relação centro: periferia. **Sociedade & Natureza**, [S.L.], v. 21, n. 3, p. 351-359, dez. 2009. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s1982-45132009000300010>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sn/a/LNdCt84R5xKSk5P3GkSVXtd/>. Acesso em: 9 dez. 2024.

MORAES, André. Pannunzio deve reavaliar obras do programa Sorocaba Total 2. **Jornal Cruzeiro do Sul**, 15 fev. 2013. Disponível em: <https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/472949/pannunzio-deve-reavaliar-obras-do-programa-sorocaba-total-2https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/472949/pannunzio-deve-reavaliar-obras-do-programa-sorocaba-total-2>. Acesso em: 30 dez. 2024.

MUNICÍPIOS PODEM AVALIAR IMÓVEL NOVO NÃO PREVISTO NA PGV. **Confederação Nacional de Municípios**, 8 nov. 2023. Disponível: <https://cnm.org.br/comunicacao/noticias/municipios-podem-avaliar-imovel-novo-nao-previsto-na-pgv>. Acesso em: 1 fev. 2025.

ORTIGOZA, S. A. G. As possibilidades de aplicação do método de análise regressivo-progressivo de Henri Lefèbvre na geografia urbana. In: GODOY, P. R. T. (org.). **História do pensamento geográfico e epistemologia em Geografia**. São Paulo: Editora Unesp; Cultura Acadêmica, 2010. Disponível em: <https://static.scielo.org/scielobooks/p5mw5/pdf/godoy-9788579831270.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2025.

PAULO, Assembleia Legislativa do Estado de São. **Famílias do Santo André II serão distribuídas por Sorocaba**. 2009. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=317372#:~:text=As%20oito%20fam%C3%ADlias%20sorocabanas%20do%20bairro%20Santo,Sorocaba%20H%2C%20inaugurado%20no%20in%C3%ADcio%20de%20outubro>. Acesso em: 27 dez. 2024.

REDAÇÃO CRUZEIRO DO SUL. Obras de interligação tem início no Jardim Santa Lúcia. **Jornal Cruzeiro do Sul**, 10 jun. 2024. Disponível em:

<https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/noticias/2024/06/734055-obras-de-interligacao-tem-inicio-no-jardim-santa-lucia.html>. Acesso em: 20 jan. 2025.

REDAÇÃO CRUZEIRO DO SUL. Vereadores não aprovam mudança de valores da Planta Genérica para 2023. **Jornal Cruzeiro do Sul**. Sorocaba, 14 dez. 2022.

Disponível em:

<https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/noticias/2022/12/706589-vereadores-nao-aprovam-mudanca-de-valores-da-planta-generica-para-2023.html>. Acesso em: 01 fev. 2025.

ROSA, José Antonio. Novo complexo viário é inaugurado hoje. **Cruzeiro do Sul**, 31 ago. 2012. Disponível em:

<https://www2.jornalcruzeiro.com.br/materia/415427/novo-complexo-viario-e-inaugurado-hoje>. Acesso em: 5 jan. 2025.

SANTOS, Milton; BECKER, Bertha K. et al. **Território, territórios**: ensaios sobre o ordenamento territorial. 3. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007. 408 p.

SANTOS, Milton. **Sociedade e Espaço**: A Formação Social como Teoria e como Método. In: Da Totalidade ao lugar. Santos, Milton. São Paulo: Edusp (Editora da universidade de São Paulo), 2005.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território**: globalização e fragmentação. 4. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1998. 332 p.

SANTOS NETO, João Marques dos. **Arquitetura do medo e seus reflexos no espaço urbano de feira de Santana**: o caso do bairro santo antônio dos prazeres. 2016. 244 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/21134>. Acesso em: 15 jan. 2025.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. [Entrevista concedida à] Revista Geosul, edição 2º semestre de 2005/1. **Geosul**, Florianópolis: Editora da UFSC, v. 20, n. 39, p. 151-181, jan./jun. 2005.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. Territórios do uso: cotidiano e modo de vida. **Revista Cidades**, [S.L.], v. 1, n. 2, p. 181-206, 18 ago. 2004.

SMETAL, Imprensa. **Moradores do Santo André 2 vivem agonia às vésperas de reintegração**. 2011. Disponível em: <https://smetal.org.br/imprensa/moradores-do-santo-andre-2-vivem-agonia-as-vesperas-de-reintegracao/>. Acesso em: 02 jan. 2025.

SMETAL, Imprensa. **Prefeito Lippi lava as mãos e diz que despejo do Santo André sai em 90 dias**. 2011. Disponível em: <https://smetal.org.br/imprensa/prefeito-lippi-lava-as-maos-e-diz-que-despejo-do-santo-andre-sai-em-90-dias/>. Acesso em: 02 jan. 2025.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. **Geosp - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 21, p. 15-31. 2007. Tradução: Daniel de Mello Sanfelici.

SOROCABA, Câmara Municipal de. **Audiência pública discute regularização do Santo André II**. 2011. Disponível em: <https://search.app/QsbPP5A2Xj9zmeSk9>. Acesso em: 29 dez. 2024.

SOROCABA, Câmara Municipal de. **Jardim Santo André 2: reintegração de posse preocupa autoridades e moradores**. 2011. Disponível em: <https://www.camarasorocaba.sp.gov.br/newsitem.html?id=5e3f157dbedb010f54f1657f&keywords=>. Acesso em: 03 jan. 2025.

SOROCABA (Município). Lei Ordinária nº 297, de 02 de dezembro de 2024. **PL:** dispõe sobre a revisão do plano diretor de desenvolvimento físico territorial do Município de Sorocaba e dá outras providências. Disponível em: <https://planejamento.sorocaba.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/12/projeto-de-lei-ordinaria-29720241.pdf>. Acesso em: 08 jan. 2025.

SOROCABA, Câmara Municipal de. **Sessões Extraordinárias: projeto de lei que altera prazo para revisão da planta de valores sai de pauta**. 2022. Disponível em: <https://www.camarasorocaba.sp.gov.br/newsitem.html?id=636d2bb82b8c21a88602ac27&keywords=>. Acesso em: 03 jan. 2025.

SOROCABA, Dispõe sobre a denominação “Complexo Viário Doutor Ulysses Guimarães” *a um conjunto de vias públicas e dá outras providências*. **Lei nº 9127/2010, de 13 de maio de 2010**.

SOROCABA, Dispõe sobre a denominação de “Dr. Ulysses Guimarães” a Avenida Central do Parque das Laranjeiras e seu prolongamento a Avenida 01 do Jardim Santo André e dá outras providências. **Lei nº 4308/1993, de 11 de agosto de 1993**.

SOROCABA, Dispõe sobre instituição da comissão do plano diretor do município. **Lei nº 837/1961, de 30 de setembro de 1961**.

SOROCABA, Dispõe sobre a manutenção da Planta Genérica de Valores vigente, decorrente da Lei Municipal nº 8.066, de 26 de dezembro de 2006, e dá outras providências. **Lei nº 12707/2022, de 27 de dezembro de 2022**.

SOROCABA, Dispõe sobre a Planta Genérica de Valores de metro quadrado de terrenos e estradas no Município de Sorocaba e dá outras providências. **Lei nº 8066/2006, de 26 de dezembro de 2006**.

SOROCABA, Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Territorial de Sorocaba. **Lei nº 11.022, de 16 de dezembro de 2014**.

SOROCABA. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. **Relatório de caracterização do município**. Sorocaba: Studio K Engenharia, 2024. Disponível em:

<https://planejamento.sorocaba.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/10/7-relatorio-de-caracterizacao-rev-06set24-final.pdf>. Acesso em: 5 jan. 2025.

VAI PARA O ALÉM LINHA OU PARA O ALÉM PONTE? Antigas denominações nda confundem a população em uma cidade que não para de crescer. **Cruzeiro do Sul**, 9 jul. 2024. Disponível em:

https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/noticias/2024/07/735290-vai-para-o-alem-linha-ou-para-o-alem-ponte.html#amp_tf=De%20%251%24s&aoh=17367037123897&referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com&share=https%3A%2F%2Fwww.jornalcruzeiro.com.br%2Fsorocaba%2Fnoticias%2F2024%2F07%2F735290-vai-para-o-alem-linha-ou-para-o-alem-ponte.html. Acesso em: 10 jan. 2025.

VEREADOR COMEMORA CONSTRUÇÃO DE PONTE NA ZONA NORTE. **Câmara Municipal Sorocaba**, 6 jun. 2018. Disponível em:

<https://www.camarasorocaba.sp.gov.br/newsitem.html?id=5e3f230e54d943117eea5932>. Acesso em: 20 jan. 2025.

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIOS APLICADOS EM CAMPO

Avenida Doutor Ulysses Guimarães: Desenvolvimento urbano e a manutenção da periferia

Título do questionário: Impactos da construção da ponte Eng. José Nelson Carneiro do Val (2012) na qualidade de vida dos moradores da Avenida Ulysses Guimarães e seu entorno.

Questionário 1 - Caso a pessoa more na avenida desde antes de 2012

1) Qual a sua idade e há quanto tempo mora no bairro?

R:

2) Na sua opinião o viaduto melhorou a mobilidade urbana?

() Sim () Talvez () não () não saberia responder

3) Sua qualidade de vida mudou com a obra? Foi para melhor ou pior?

() melhor () parcialmente () pior () não saberia responder

4) Você acredita que a ponte influenciou no aumento de comércio pelo bairro?

() Sim () Parcialmente () não () não saberia responder

5) Você acredita que essa construção valorizou os imóveis do bairro?

() Sim () talvez () não () não saberia responder

6) Você acredita que essa avenida é boa para circulação de pedestres?

() Sim () talvez () não () não saberia responder

7) Você gostaria de continuar morando aqui?

() Sim () talvez () não () não saberia responder

8) Independente da resposta fornecida anteriormente, quais são suas razões para querer continuar ou não morando na avenida?

R:

9) Quantas pessoas moram na mesma casa?

☐ 1

☐ 2

☐ 3

☐ 4

☐ 5

☐ 6

Questionário 2 - Caso a pessoa more na avenida após 2012

1) Qual a sua idade e há quanto tempo mora no bairro?

R:

2) Na sua opinião esse viaduto influencia a mobilidade urbana?

☐ Sim ☐ talvez ☐ não ☐ não saberia responder

3) Você acredita que a ponte modifica seu cotidiano?

☐ Sim ☐ talvez ☐ não ☐ não saberia responder

4) Em sua opinião os comércios que existem hoje no bairro estariam aqui se não fosse pela ponte?

☐ Sim ☐ não ☐ talvez ☐ não saberia responder

5) Você acredita que a ponte valoriza os imóveis do bairro?

☐ Sim ☐ talvez ☐ não ☐ não saberia responder

6) Você acredita que essa avenida é boa para circulação de pedestres?

☐ Sim ☐ talvez ☐ não ☐ não saberia responder

7) Você gostaria de continuar morando aqui?

☐ Sim ☐ talvez ☐ não ☐ não saberia responder

8) Independente da resposta fornecida anteriormente, quais são suas razões para querer continuar ou não morando na avenida?

R:

9) Quantas pessoas moram na mesma casa?

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6