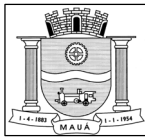


PROJETO DE PESQUISA SOBRE OS IMPACTOS SOCIAIS DO RODOANEL NA REGIÃO DO GRANDE ABCDMRR



INTRODUÇÃO

O Rodoanel Mário Covas é um empreendimento rodoviário com objetivos múltiplos, o qual tem como função principal desviar do perímetro urbano da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP os veículos de passagem e de cargas. Deverá atender tanto às demandas de transporte de cargas quanto de transporte de passageiros. Apresenta, ainda, um grande potencial como elemento estruturador do uso e ocupação do solo e do processo de expansão urbana, notadamente em áreas sem limitações de caráter ambiental. O traçado do Rodoanel Mário Covas completo contempla a interligação de dez principais rodovias que acessam a RMSP e de outras vias urbanas estruturadoras, estendendo-se ao longo 19 municípios, com aproximadamente 174 km de extensão. Sua implantação foi dividida em quatro etapas: o trecho Oeste, o qual já se encontra em operação; o trecho Sul, que se encontra em fase de implantação; e os demais trechos, Leste e Norte, que estão em fase de planejamento.

A construção do Trecho Sul, com 57 km de extensão, foi iniciada em 19 de setembro de 2006 e representa investimentos da ordem de R\$ 4 bilhões. Deste total, um oitavo, ou seja, R\$ 500 milhões está sendo despendido com o cumprimento das exigências ambientais. Seu traçado inicia no trevo da rodovia Régis Bittencourt – no entroncamento com o trecho Oeste – interligando as rodovias Anchieta e Imigrantes, além do prolongamento da Avenida Papa João XXIII. Com a conclusão do Trecho Sul, mais o Trecho Oeste, estima-se uma redução de cerca de 43% no movimento de caminhões na Marginal do Rio Pinheiros e de 37% na avenida dos Bandeirantes.

A obra foi dividida em cinco lotes:

- Trecho Mauá/Anchieta;
- Trevo da Anchieta;
- Trevo da Imigrantes;
- Ponte da represa Billings;
- Trecho Parelheiros / Régis Bittencourt.



Segundo informações da Secretaria de Estado do Meio Ambiente (SMA), o processo de licenciamento do Trecho Sul Modificado do Rodoanel Mario Covas envolveu a realização de setes audiências públicas, sendo emitida a Licença Prévia 00935/06, atestando a viabilidade ambiental do empreendimento de acordo com o Parecer Técnico da SMA aprovado pelo CONSEMA. Para a obtenção da Licença de Instalação o DERSA deveria atender a todas as medidas já propostas no EIA - Estudo de Impacto Ambiental e no RIMA - relatório de Impacto Ambiental, além de 116 exigências adicionais.

Os principais aspectos ambientais abordados nessas exigências referem-se ao adequado tratamento da população afetada; rigoroso controle ambiental da execução das obras visando garantir o menor impacto ao meio ambiente. Segundo informações da SMA, durante a execução das obras estão sendo realizadas vistorias sistemáticas envolvendo a SMA e o IBAMA, estas são por terra e helicóptero e o DERSA encaminha à SMA e ao IBAMA, a cada três meses, relatórios indicando o estágio de atendimento de todas as medidas em implantação.

Segundo estudos realizados pelo Departamento de Engenharia e Transportes da Poli-USP, a análise dos impactos (econômicos, sociais, ambientais, culturais, entre outros) resultantes da implementação dos sistemas de engenharia se mostra especialmente necessária ao se tratar de rodovias, pois sua construção geralmente obedece a uma lógica corporativa, em que o objetivo posto a priori é favorecer a fluidez do capital.

Aponta ainda que a seleção dos traçados no planejamento das primeiras rodovias, projetadas e construídas através da engenharia moderna, somente considerava aspectos geométricos e geotécnicos, baseados no mínimo custo para a construção, com um relativo retorno financeiro dos investimentos e com pouca participação da sociedade na definição das diretrizes que eram totalmente determinadas pelo Poder



Público (Lober; Wilson, 1988). Entretanto, a partir da década de 1970 (inicialmente nos países desenvolvidos) passou a fazer parte dos processos de planejamento rodoviário a preocupação com o meio ambiente e com o bem estar da população, localizada principalmente na área de influência direta do empreendimento.

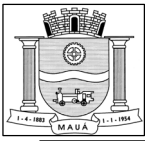
O Brasil aos poucos foi incorporando uma perspectiva ambientalista que culminou com a implantação de políticas e princípios, na forma de uma legislação específica, estabelecendo diretrizes básicas do licenciamento ambiental (REIS, 1999) – Lei Federal 6938/81, elaboração da Avaliação de Impactos Ambientais; Resolução CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente; Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental.

A questão ambiental trouxe a necessidade de se reverem paradigmas, de se processar uma mudança urgente no modo de ser, ver e agir nas relações sociedade – natureza – espaço (BITTENCOURT, 1999). Desta forma, uma vez definida a necessidade e importância de uma nova rodovia, os estudos de alternativas de traçados devem ser muito menos influenciados por fatores puramente econômicos e considerar com maior rigor os fatores sócio-ambientais.

Nesta perspectiva a engenharia rodoviária deve pensar no desenvolvimento sustentável, desde os estudos de alternativas de traçado, planejamento de uma nova rodovia, garantindo a melhor técnica coerentemente equilibrada com os aspectos econômicos, sociais e ecológicos (Vera; Waisman, 2000). A figura abaixo ilustra as bases fundamentais do Desenvolvimento Sustentável:



Figura 1.:Bases Fundamentais do Desenvolvimento Sustentável (Vera; Waisman, 2000)



Cabe ressaltar que o desenvolvimento sustentável é um conceito sistêmico que se traduz num modelo de desenvolvimento global que incorpora os aspectos de desenvolvimento ambiental no modelo de desenvolvimento sócio-econômico (Wikipédia).

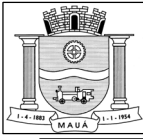
A definição mais utilizada para o desenvolvimento sustentável é:

O desenvolvimento que procura satisfazer as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades, significa possibilitar que as pessoas, agora e no futuro, atinjam um nível satisfatório de desenvolvimento social e econômico e de realização humana e cultural, fazendo, ao mesmo tempo, um uso razoável dos recursos da terra e preservando as espécies e os habitats naturais.

Desta forma, o conceito de desenvolvimento sustentável abrange várias áreas, assentando essencialmente num ponto de equilíbrio entre o crescimento econômico, equidade social e a proteção do ambiente.

Segundo alguns autores, para alcançarmos o desenvolvimento sustentável, a proteção do ambiente tem que ser entendida como parte integrante do processo de desenvolvimento e não podendo ser considerada isoladamente, tem seis aspectos prioritários que devem ser entendidos como metas (Cavalcanti, 1995 e Sato & Santos, 1996):

- A satisfação das necessidades básicas da população (educação, alimentação, saúde, lazer, etc);
- A solidariedade para com as gerações futuras (preservar o ambiente de modo que elas tenham chance de viver);
- A participação da população envolvida (todos devem se conscientizar da necessidade de conservar o ambiente e fazer cada um a parte que lhe cabe para tal);
- A preservação dos recursos naturais (água, oxigênio, etc);



- A elaboração de um sistema social garantindo emprego, segurança social e respeito a outras culturas (erradicação da miséria, do preconceito e do massacre de populações oprimidas, como por exemplo, os índios);
- A efetivação dos programas educativos.

A fim de buscarmos informações quanto aos possíveis impactos do Rodoanel na região, realizamos preliminarmente pesquisas bibliográficas. Observamos que o Centro de Estudos de Política e Economia do Setor Público (CEPES – FGV) e o Laboratório de Urbanismo da Metrópole (Lume – FAU USP) realizaram pesquisa sobre os “Impactos Econômicos e Sociais da Implantação do Rodoanel”, como relatório técnico realizado para a avaliação ambiental apresentado à DERSA em maio de 2004.

Os resultados indicaram que o trecho sul do Rodoanel não deveria ter um papel indutor do emprego ou da moradia significativa se as condições observadas na ocasião da pesquisa permanecerem relativamente constantes. No entanto, se houvesse alguma “bolha” de emprego em um local novo no quadro metropolitano, o Rodoanel poderia ter um papel catalizador desta “bolha”.

Destacaram que para compreender o primeiro resultado indicando que o trecho sul do Rodoanel não afetaria a decisão das empresas ou das famílias seria preciso pensar na característica física do Rodoanel, por se tratar de uma via expressa com poucos pontos de acesso, o impacto sobre o tempo de deslocamento nas zonas do seu entorno seria afetado de maneira bem relativa.

Entretanto, ressaltaram a importância quanto a compreensão de qual o sentido de “bolha” neste contexto. Se as condições observadas na pesquisa permanecessem constantes, em princípio o Rodoanel não teria a capacidade de alterar a distribuição espacial da população ou do emprego. Por outro lado, afirmaram que se ocorresse uma perturbação no equilíbrio urbano, como por exemplo, uma grande empresa decidir se localizar nas proximidades do Rodoanel, poderia causar instabilidade no sistema criando uma vantagem regional que se auto alimenta. Como a terra é mais barata nesta região, a presença da nova empresa poderia atrair moradores, que atraem novas empresas e assim por diante. Em outras palavras,



seria necessário um fenômeno de proporções consideráveis para alterar o equilíbrio urbano e realmente gerar uma bolha de emprego.

Os pesquisadores apontaram que o aumento da ocupação nas zonas do entorno, dada a matriz de tempos implícita neste desenho do Rodoanel, seria pouco provável. No entanto, o Rodoanel poderia funcionar como um catalizador de “bolhas” de emprego e, neste sentido, a obra do Rodoanel, deveria redobrar a atenção quanto à regulação do uso do solo, sobretudo nas zonas no entorno do sistema viário principal.

Destacaram ainda, a probabilidade de que o efeito “bolha” pudesse ocorrer provavelmente em poucas zonas e uma maior fiscalização do uso do solo nas zonas para as quais não se desejaria aumentar a ocupação favoreceria o surgimento de “bolhas” (se houver) em zonas para as quais não há problemas ambientais ligados ao aumento da ocupação.

Cabe ressaltar que estas mesmas características que, segundo a pesquisa, não favoreceriam o crescimento da população e/ou de empresas, constituem condições de risco para as comunidades no entorno, uma vez que favorecem o crescimento do tráfico de drogas, prostituição infanto/juvenil, gravidez na adolescência, DSTs, etc.

Outra pesquisa do Departamento de Geografia Física da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP analisando preliminarmente os impactos do Rodoanel no Município de Santo André chega-se a conclusão que a finalização da obra do Rodoanel Trecho Sul, pode causar muitos impactos, pois se não houver a tentativa de reflorestamento na área, o que, segundo os pesquisadores era até pouco tempo relativamente conservado, pode impulsionar um maior crescimento populacional na área. Observa em sua pesquisa que não há interesse de mostrar a verdade aos moradores dos bairros Parque Miami e Jardim Riveira, já que inicialmente para eles a obra teria abertura para a área e apenas algumas moradias seriam desalojadas. Entretanto, destaca que não é o que parece que vai acontecer, a obra não



tem abertura para esta região segundo o que afirma a Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, e ainda há o projeto de desalojar toda a região para a construção de um Parque.

A pesquisa apontou, ainda, que para o governo, Estadual e Federal, é interessante apenas divulgar que as obras logo serão concluídas, mas não se sabe como as populações das áreas se encontram, ou mesmo como está a parte física da área, já que com trabalhos de campo pode perceber que a área do Parque Miami e Jardim Riviera foi bem devastada. Assim, destaca que o único meio de observar as obras de forma efetiva é a realização de trabalhos de campo nas áreas, já que as notícias divulgadas pela imprensa se encontram de forma nebulosa nestes assuntos.

Outra questão importante, segundo informações do jornal “O Estado de São Paulo”, quanto ao mapeamento da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e da Organização Internacional do Trabalho (OIT), existem 1.819 pontos “vulneráveis” para a exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias. No Brasil existe um ponto vulnerável à exploração infantil a cada 26,7 km, considerando apenas os locais que já foram investigados ou denunciados à PRF por menores de 18 anos submetidos à prostituição.

O jornal afirma que em São Paulo há um ponto vulnerável a cada 14,8 km. Os Vales do Ribeira e do Paraíba são apontados pela polícia como mais problemáticos, com 46 pontos, mas as demais vias também sofrem com o problema.

Reportagem do Jornal “O Globo”, em setembro de 2009, mostrou que a Polícia Rodoviária Federal registrou aumento do tráfico de drogas nas estradas. Em 17 dias, foram apreendidos 34 kg de drogas, também em ônibus.

Observamos, após leituras preliminares que a possibilidade quanto ao aprofundamento dos processos de violação de direitos de crianças e adolescentes, no contexto dos impactos do Rodoanel, posiciona a necessidade da construção de políticas públicas de proteção social, partindo de processos interventivos que fortaleçam o protagonismo, na construção da cultura democrática e de direitos, sustentada



por princípios e valores civilizatórios, que enfrentem desigualdades socioeconômicas e culturais no cotidiano em que se expressam.

JUSTIFICATIVA

O desenvolvimento do Projeto surge inicialmente como proposta do grupo, que entende a urgente necessidade em mostrar que as grandes obras, neste caso o Rodoanel, estão relacionadas com as contínuas e profundas transformações sociais além das ambientais e econômicas e, desta forma, precisam ser previstas e monitoradas a fim de permitir a implantação de medidas mitigadoras de possíveis impactos negativos.

Pretende-se com este estudo, por meio de uma sistemática coleta de informações, identificar os impactos da obra do Rodoanel na região, pressupondo que todo o processo de desenvolvimento e crescimento econômico pode produzir ganhos significativos, beneficiando assim a comunidade na qual a obra está inserida, bem como, possíveis reflexos negativos incidência de pontos de exploração sexual de crianças e adolescentes, aumento do tráfico de drogas na região, entre outros. A Pesquisa pretende atingir algumas das áreas da Gestão Pública, quais sejam: Educação, Saúde, Assistência Social, Segurança Pública e Habitação.

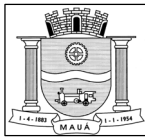
O presente projeto guarda ainda a expectativa de que seu resultado possa se constituir como um rico instrumento a ser utilizado pelo Poder Público a fim de direcionar as políticas públicas para a prevenção de situações de risco para crianças e adolescentes do município.

OBJETIVO GERAL

Identificar os impactos sociais do Rodoanel na Região do Grande ABCDMRR.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Construir indicadores sociais decorrentes dos impactos do Rodoanel, nas áreas de habitação, saúde, educação, assistência social e segurança pública;
- Propor medidas de caráter preventivo aos gestores municipais das políticas públicas acima relacionadas.



PÚBLICO ALVO

Famílias de crianças e adolescentes atingidas pelas obras do Rodoanel.

METODOLOGIA

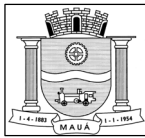
A proposta é de inicialmente mapear algumas das tendências principais do desenvolvimento das ações preventivas, construindo indicadores sociais, que possibilitem a antecipação de políticas públicas no âmbito municipal para crianças, adolescentes e suas famílias.

Desta forma, realizaremos o levantamento de informações sobre os possíveis impactos já ocorridos na Região, levando-se em consideração a realização das obras, o processo de desapropriação das famílias e a reorganização destas no Município, pressupondo os reflexos nas áreas de Habitação, Saúde, Segurança Pública, Assistência Social, Educação. Este processo ocorrerá em duas etapas, simultaneamente e, posteriormente a terceira etapa, objetivará a organização das informações pertinentes as duas etapas anteriores.

Etapa 1

O grupo de trabalho será composto de 04 pessoas por município. Serão realizados contatos com Gestores municipais das políticas públicas que configurarão um processo que incluirá seqüencialmente:

- o envio de carta de apresentação do projeto de pesquisa;
- a realização de contatos telefônicos e ou envio de mensagens eletrônicas aos responsáveis;
- convite para reunião de exposição e esclarecimentos relativos ao projeto, com apresentação e distribuição de instrumentais da pesquisa;
- apuração de informações dos gestores das políticas públicas delimitando as áreas de abrangência da pesquisa e preenchimento dos instrumentais;



- devolutiva, por parte dos Gestores Municipais dos instrumentais devidamente preenchidos para a tabulação de dados.

Etapa 2

O grupo de trabalho será composto por 05 equipes de 04 pessoas para realização da pesquisa nos municípios. Com o objetivo de permitir que encontremos o sentido e dimensionar a grandeza e limitar as expectativas da pesquisa materializando-as em ações concretas e resultados palpáveis, realizaremos a pesquisa de campo nas comunidades das áreas de abrangência do Rodoanel. Para tanto, seguiremos os seguintes passos:

- Escolha das fontes de informação (contato com lideranças comunitárias para seleção de 20 famílias para realização de entrevistas - aproximadamente 1% das famílias diretamente afetadas - contato com a Equipe da DERSA e visitação aos canteiros de obras).
- Escolha das formas de coletas de informações (criação de instrumentais específicos para cada fonte de informação).
- Coleta de Informações - Trabalho de Campo (visitação para coleta de informações in loco - aplicação de instrumentais de pesquisa).

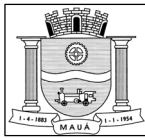
Etapa 3

Os dados resultantes das duas primeiras fases, coletados por meio de abordagem metodológica quantitativa serão tabulados e, posteriormente, analisados, possibilitando a identificação de indicadores para a avaliação dos possíveis impactos do rodoanel por município e na região.

Análise das informações coletadas

Elaboração de indicadores

RECURSOS FÍSICOS



Material permanente

ITEM	CUSTO (R\$)
Computador	1.900,00
Impressora / xerox	900,00
Mesa para o computador	300,00
Cadeira para a mesa	200,00
TOTAL POR MUNICÍPIO:	3.300,00
TOTAL REGIÃO:	23.100,00

Material de consumo

ITEM / MUNICÍPIO	CUSTO (R\$)
CD	65,00
20 resmas de papel tipo A4	250,00
Cartucho de tinta para impressora preto – 20 unidades	2.720,00
Cartucho de tinta para impressora colorido – 10 unidades	1.180,00
Caneta esferográfica azul e preta (100 unidades)	40,00
Pasta com elástico (40 unidades)	90,00
Prancheta em poliestileno (40 unidades)	200,00
Saco plástico 4 furos (100 unidades)	50,00
Caixa organizadora de papelão (10 unidades)	150,00
Caderno universitário (02 pactes com 05 unidades)	26,40
Clips para papel 2/0 cx 500 GRS	11,88
Lápis F. Castell Ref 800 – caixa	19,80
Pasta L Cristal A4 – 05 pctes com 10 unidades	19,75
TOTAL MUNICÍPIO:	4.822,00

TOTAL REGIÃO:	33.759,81
----------------------	------------------

RECURSOS HUMANOS

ITEM	CUSTO HORA (R\$ por	CUSTO TOTAL (R\$)	CUSTO TOTAL (R\$)
------	------------------------	----------------------	----------------------



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MAUÁ
SECRETARIA DE ASSISTÊNCIA SOCIAL

	profissional)	(mensal / por profissional)	
25 pesquisadores	15,00	2.520,00	241.920,00 (04 meses – 24 pesquisadores)
05 digitadores / administrativos	10,00	1.680,00	58.800,00 (07 meses – 05 pesquisadores)
05 pesquisadores / sistematização dados e organização pesquisa	18,00	15.120,00	108.840,00 (07 meses – 05 pesquisadores)
Encargos / tributos (20%)	8,60	3.684,00	81.912,00
TOTAL:			491.472

ORÇAMENTO / CUSTO

Valor total do projeto de pesquisa - R\$ 548.331,81

CRONOGRAMA

	ATIVIDADES / PERÍODOS	Mês 01	Mês 02	Mês 03	Mês 04	Mês 05	Mês 06	Mês 07
1	Criação dos instrumentais de pesquisa	X						
2	Reunião com Gestores Municipais	X						
3	Escolha das fontes de informação para pesquisa de campo	X						
4	Coleta de dados / Pesquisa de campo		X	X	X			
5	Devolutiva dos instrumentais / Gestores		X	X				
4	Tratamento dos dados				X	X		
5	Elaboração do Relatório Final						X	
6	Revisão do texto						X	
7	Entrega do trabalho							X

INFORMAÇÕES - MUNICÍPIO DE MAUÁ

O Município de Mauá, que integra a Região Metropolitana de São Paulo, realizou sua emancipação a partir do ano de 1953, quando se desmembrou da cidade de Santo André-SP. Geograficamente ocupa uma área territorial de 62,6 km² tendo como limites as cidades de São Paulo, Ferraz de Vasconcelos, Ribeirão Pires e Santo André. Seu território tem características urbanas no qual, apenas 10% é considerado



rural incluindo a área do Parque Estadual da Serra do Mar. Segundo dados do IBGE-2007, sua população atual é de 402.643 habitantes.

Dos 98.963 domicílios (IPVS,2000), 98,18% são servidos pela rede de água, 75,44% pela rede de esgoto e 99,63% pela coleta de lixo.

A economia está fomentada em vários ramos de atividades como a logística, metalurgia, indústrias químicas e material elétrico. São 739 indústrias, 10 mil empresas prestadoras de serviços e 6 mil estabelecimentos comerciais. Destaca-se o potencial dos pólos industriais de Capuava e Sertãozinho e o Pólo Petroquímico do Grande ABC, onde está localizada a refinaria da Petrobrás. Não foram divulgadas pesquisas sobre os impactos ambiental e social do Rodoanel, entretanto, segundo a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Social, o Rodoanel deverá aumentar em 40% a arrecadação atual que gira em torno de R\$ 380 milhões. Com o intuito de atrair novos investidores a prefeitura criou programas de incentivo, com até 50% de descontos nos impostos municipais, de acordo com a geração de empregos.

A **mobilidade urbana** está centrada na rede ferroviária servida pela CPTM-Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos e na frota viária, que constituem o serviço público de transporte coletivo. Segundo dados da Secretaria Municipal de Planejamento e Meio Ambiente, no ano de 2006 a frota total de veículos era de 106.710 unidades. O sistema Rodoanel, favorecerá a integração do município com o Aeroporto de Cumbica e o Porto de Santos. Esta ligação trará impactos significativos na economia do município e na vida de seus moradores, particularmente no que diz respeito à criação de novas frentes de trabalho, já acenadas com a criação do Centro de Convenções e no agravamento das expressões da questão social.

Na **saúde** a rede hospitalar conta com três hospitais; outros serviços como Unidades Básicas de Saúde e Ambulatório de Especialidade não foram identificados pelos dados disponíveis em *on line*. Os indicadores municipais apontam, entre outros, que em 2005 o percentual da população coberta pelo Programa de Saúde da Família – PSF era de 43,9%.

No que se refere à **educação**, o censo do IBGE-2000 apontou que num universo de 293.058 moradores com 10 anos ou mais de idade, estavam alfabetizadas 276.486, ou seja, uma taxa de 94,35% de cobertura. A taxa de analfabetismo junto à população com 15 anos ou mais, segundo o dado obtido no site



Perfil Municipal de Mauá, é de 6,64%. Para atender a demanda educacional, a rede escolar em 2007 era de: 03 creches conveniadas, 33 unidades de escolas municipais de educação infantil, 03 núcleos de educação municipal, 01 escola para jovens e adultos, 01 escola municipal de educação especial e 01 de ensino fundamental. A rede estadual instalada no município é de 61 escolas de ensino fundamental e/ou médio, 01 escola técnica e 01 FATEC. Em 2007 o percentual de oferta de vagas para os alunos inscritos na rede pública municipal foi de 16% enquanto que na rede do estado foi de 84%.

Em 2006 a rede particular da educação contava com 30 unidades escolares para atender alunos do ensino infantil, fundamental e do ensino médio, 01 APAE-Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (atendendo a 240 famílias), 02 instituições de ensino superior, 04 unidades do SESI para atender crianças, jovens e adultos e 01 do SENAI.

No que diz respeito à **assistência social**, objeto deste trabalho, avanços significativos são apontados desde 2005 no que se refere ao reordenamento frente às diretrizes e eixos da PNAS-Política Nacional de Assistência Social e do SUAS-Sistema Único de Assistência Social.

No entanto, buscando compreender a realidade do município através dos dados (IBGE e IPVS - Índice Paulista de Vulnerabilidade Social), verifica-se que a incidência de indústrias e serviços (e portanto, postos de trabalho) e do índice de cobertura da educação (municipal e estadual), não reflete na melhoria das condições de vida da população e traduz contradições profundas no que se refere ao trabalho, renda e seguranças sociais. Entretanto, os dados da realidade social do município não se encontram sistematizados e, portanto, não podem servir de ferramenta para estudos e planejamento.

O IPVS da Fundação SEADE (2.000) aponta que a idade média dos chefes de família é de 42 anos, contrastando com a presença de 18,4% dos responsáveis pela família na idade entre 10 e 29 anos. Dos chefes de família, 21,5% são mulheres. Esse mesmo estudo assinala que, em relação à vulnerabilidade social, a população mauaense está assim classificada:

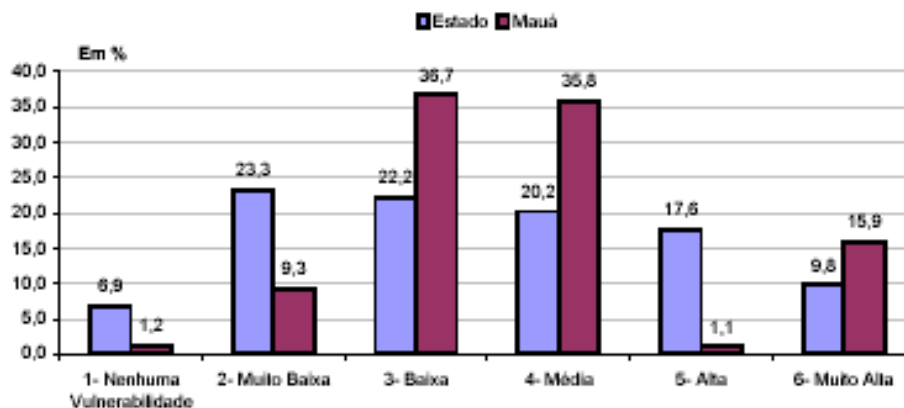
- 1,2% - nenhuma vulnerabilidade;
- 9,3% - muito baixa vulnerabilidade;
- 36,7% - baixa vulnerabilidade;
- 35,8% - média vulnerabilidade;



- 1,1% - alta vulnerabilidade;
- 15,9% - muito alta vulnerabilidade.

O gráfico abaixo permite visualizar melhor estes dados. Nele, verifica-se que o município está bem abaixo da média do estado em relação à nenhuma, muito baixa e alta vulnerabilidade. E muito acima da média estadual na baixa, média e muito alta vulnerabilidade social. Os dados expressam que, 52,8% do total da população encontram-se em vulnerabilidade social e sem dados de identificação das em risco social e pessoal.

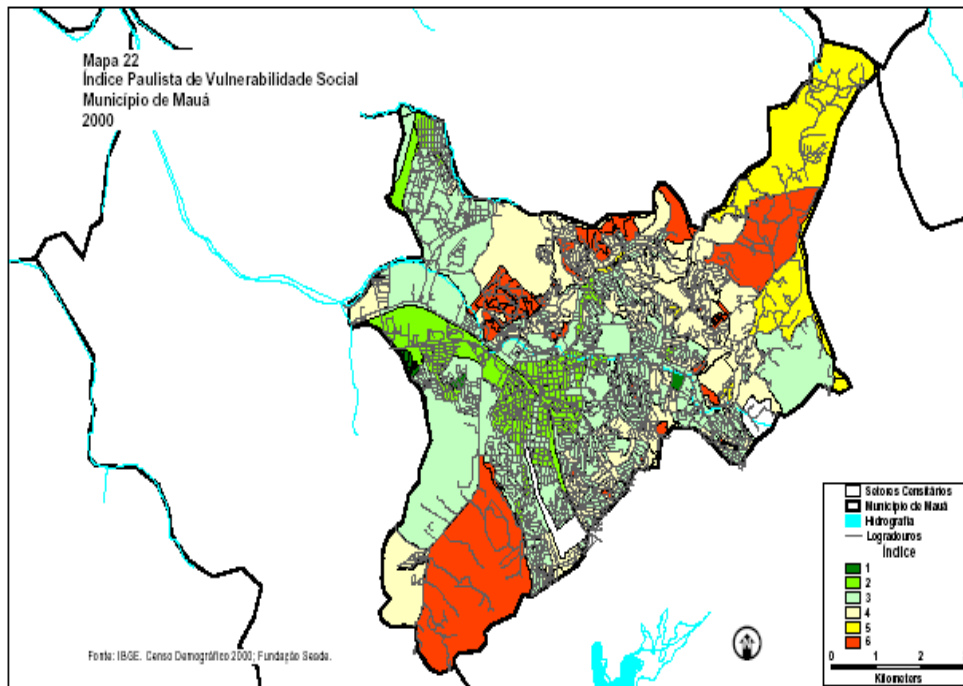
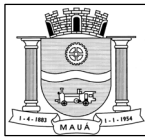
Distribuição da População, segundo Grupos do Índice Paulista de Vulnerabilidade Social – IPV5
Estado de São Paulo e Município de Mauá
2000



Fonte: IBGE. Censo Demográfico; Fundação Seade.

A renda mensal média do responsável pelo domicílio em julho/2000 era de R\$618,00 (seiscentos e dezoito reais), sendo que, dos que se encontram na alta vulnerabilidade (15,9% do total da população), esse valor cai para R\$ 317,00 (trezentos e dezessete reais). Por se tratar de média, não se tem uma leitura clara sobre a renda real das famílias e sobre suas condições de vida.

O mapa de vulnerabilidade do município (abaixo) retrata como a desigualdade social também está presente na desigualdade territorial:



Legenda: 1 – nenhuma vulnerabilidade; 2 – vulnerabilidade muito baixa; 3 – vulnerabilidade baixa;
4 – vulnerabilidade média; 5 – vulnerabilidade alta; 6 – vulnerabilidade muito
alta.