

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**ANDERSON DIAS DE ALMEIDA PROENÇA**

**VETORES URBANO-REGIONAIS NO ESTADO DE SÃO  
PAULO: O CASO DO CORREDOR URBANO CAMPINAS-  
SOROCABA**

**Campinas**

**2019**

**ANDERSON DIAS DE ALMEIDA PROENÇA**

**VETORES URBANO-REGIONAIS NO ESTADO DE SÃO PAULO: O  
CASO DO CORREDOR URBANO CAMPINAS-SOROCABA**

Tese apresentada como exigência para obtenção do Título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo, ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, da Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Área de Concentração: Urbanismo

Linha de Pesquisa: Projeto, Inovação e Gestão em Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Wilson Ribeiro dos Santos Jr.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001

Ficha catalográfica elaborada por Vanessa da Silveira CRB 8/8423  
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

711.4  
P964v Proença, Anderson Dias de Almeida.  
Vetores urbano-regionais no estado de São Paulo: o caso do corredor urbano Campinas-Sorocaba / Anderson Dias de Almeida Proença.- Campinas: PUC-Campinas, 2019.  
229f.: il.

Orientador: Wilson Ribeiro dos Santos Junior.  
Tese (Doutorado em Urbanismo) - Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2019.  
Inclui bibliografia.

1. Planejamento urbano. 2. Urbanização. 3. Transporte urbano. 4. Cidades e Vilas. 5. São Paulo (Estado). I. Santos Junior, Wilson Ribeiro dos. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD – 22. ed. 711.4

**ANDERSON DIAS DE ALMEIDA PROENÇA**

**“VETORES URBANO-REGIONAIS NO ESTADO DE  
SÃO PAULO: O CASO DO CORREDOR URBANO  
CAMPINAS-SOROCABA”**

”

Tese apresentada ao Curso de Doutorado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Doutor em Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

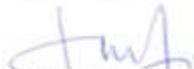
Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

Tese defendida e aprovada em 25 de fevereiro de 2019 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



**Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior**

Orientadora da Tese e Presidente da Comissão Examinadora  
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



**Prof. Dr. Denio Munja Benfatti**

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



**Profa. Dra. Juleusa Maria Theodoro Turra**

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



**Profa. Dra. Angélica Aparecida Tanus Benatti Alvim**

Universidade Presbiteriana Mackenzie



**Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira**

Instituto de Arquitetura e Urbanismo USP – São Carlos

## Agradecimentos

Os primeiros agradecimentos são ao Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior (mais conhecido entre os amigos por Caracol), orientador que há seis anos - desde o mestrado cursado entre 2013 e 2014 – me acompanha no percurso acadêmico com rara dedicação e atenção nas orientações para a elaboração de minha dissertação e tese. Seus ensinamentos, sempre com especial sensibilidade e sabedoria, vão muito além do que esta tese ou qualquer outro documento acadêmico formal poderiam expressar, tendo contribuído fundamentalmente à minha formação profissional e humana.

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, órgão vinculado ao Ministério de Educação do governo federal que, graças ao programa de concessão de bolsas de estudos de pós-graduação, permitiu minha dedicação à pesquisa de doutorado, além da realização de missão de estudo de quatro meses em Cuba, via Programa Capes-MES/Cuba de cooperação acadêmica internacional.

Aos docentes do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (POSURB-ARQ), que tiveram fundamental aporte à realização desta pesquisa, tanto pelas atividades e discussões desenvolvidas em sala de aula, quanto pelas conversas informais nos corredores do programa. Agradeço também aos funcionários do POSURB-ARQ, sempre prestativos ao providenciar todo o auxílio e serviços necessários à materialização desta tese.

Aos colegas Prof. Dr. Henrique Rezende de Castro e Dr. Cristiano Ferrari Maciel, amigos com os quais compartilhei minha trajetória acadêmica e aos quais sou grato pela amizade, pelas pesquisas e trabalhos feitos em conjunto, e pelas conversas que auxiliaram à construção desta tese. Expando os agradecimentos também a todos os colegas do com os quais compartilhamos atividades em sala de aula e no núcleo de apoio discente ao POSURB-ARQ. Agradeço também ao amigo Pedro Abrantes, pelos momentos de conversa, divertimento e pelas trilhas sonoras que embalam a escrita desta tese.

E por último agradeço aos meus primeiros incentivadores, meus pais Marlene e Marivaldo, e minha irmã Sheila, pelo carinho e apoio em todos os momentos de minha vida.

## Resumo

PROENÇA, Anderson Dias de Almeida. **Vetores urbano-regionais no estado de São Paulo: o caso do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba**. 229f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2019.

O estágio contemporâneo de urbanização indica, nos locais de maior densidade técnica, a particularidade de configuração de fenômenos espaciais urbanos em escala regional que transcendem as tradicionais noções dicotômicas de cidade/região, urbano/rural e centro/periferia, a partir da formação de arranjos urbano-regionais que ocorrem a partir da articulação entre históricas centralidades urbanas concentradas e recentes núcleos urbanos espacialmente dispersos e descontínuos. Neste contexto urbano-regional, esta pesquisa aponta para o surgimento de vetores lineares interregionais como elementos principais de reconcentração territorial da produção e da urbanização, tendo como estudo de caso a formação de um eixo de conurbação linear entre Campinas-Sorocaba ao longo da rodovia SP-75. Optou-se por denominar tal fenômeno como um “corredor urbano”, terminologia associada diretamente à fluidez característica à organização espacial contemporânea deste vetor estruturado por infraestrutura de transporte e circulação. Trabalha-se sobre a hipótese de que a formação do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba explicita a constituição de territórios contínuos derivados da interação técnico-econômica sobre a pulverização das articulações regionais históricas, promovida por uma aliança entre o poder público e os agentes privados na gestão e produção do espaço. Com base na leitura da expansão urbana recente neste vetor, objetiva-se demonstrar a intensificação da disputa pela produção do espaço urbano no CUCS como principal decorrência espacial da formação dos vetores urbano-regionais no território paulista.

**Palavras-chave:** Arranjo urbano-regional; Campinas; megalópole; regionalização; Sorocaba; urbanização

## Abstract

PROENÇA, Anderson Dias de Almeida. Urban-regional vectors in the state of São Paulo State: the case study of the Campinas-Sorocaba Urban Corridor. 229f. Thesis (Doctorate in Urbanism) – Postgraduation Program in Architecture and Urbanism, Pontifical Catholic University of Campinas, Campinas, 2019.

The contemporary stage of urbanization indicates the particularity of the configuration of urban phenomena on a regional scale that transcend traditional dichotomous notions of city/region, urban/rural and center/periphery, based on the formation of urban-regional arrangements between historical concentrated urban centralities and spatially dispersed and discontinuous new urbanizations. In an urban-regional context this research points to the composition of linear interregional vectors as the main element of territorial re-concentration of production and urbanization, taking the form of a linear conurbation axis between Campinas-Sorocaba, along the SP highway -75, as a case study. It has been deemed as the “urban corridor”, a term used to demonstrate the phenomenon, as it is directly associated to the fluid-like characteristic of the contemporary spatial organization of this vector, that is structured by transport and circulation infrastructure. We work on the hypothesis that the formation of the Campinas-Sorocaba Urban Corridor explicitly makes the constitution of continuous territories derived from the technical-economic interaction on the pulverization of historical regional articulations, which is promoted by an alliance between the public power and the private agents in the management and production of space. Based on the analysis of recent urban expansion in this vector, we aim to demonstrate the intensification of the dispute over the production of urban space in the CUCS, as the main spatial consequence of the formation of urban-regional vectors in the territory of São Paulo.

**Keywords:** Campinas; megalopolis; regionalization; Sorocaba; urban-regional arrangement; urbanization

## Lista de figuras

- Figura 1: Posição de Sorocaba nas principais rotas tropeiras do séc. XVIII. Fonte: CELI, 2012.....26*
- Figura 2: Rede ferroviária do Estado de São Paulo. Elaborado pelo autor com base em CELI, 2012...34*
- Figura 3: Periodização do crescimento urbano do município de Campinas. Do marrom mais escuro (áreas mais antigas) para o marrom mais claro (áreas mais novas), nos anos de 1840, 1878, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980 e 2000 (para mais detalhes visualizar anexo). Fonte: CAMPINAS/ Secretaria de Planejamento, 2015.....44*
- Figura 4: Crescimento urbano do município de Sorocaba ao longo da segunda metade do século XX. Fonte: CELI, 2012.....45*
- Figura 5: Transição do Manufacturing Belt/Rust Belt para o Sun Belt. Fonte: <http://www.geografiaopinativa.com.br/2015/09/estados-unidos-ii-manufacturing-belt-e.html>. Acessado em: 11/05/2018 .....49*
- Figura 6: Áreas industriais abandonadas (brownfield land) em 1977 em Trafford Park, Manchester, primeiro parque industrial do mundo. Como resultado do processo de transformação da divisão internacional do trabalho e dos modelos de organização da cadeia produtiva a área passou de empregar 75.000 pessoas na década de 1950, para apenas 15.000 na década de 1970. Fonte: <https://www.theguardian.com/cities/2015/apr/29/manchester-trafford-park-world-first-industrial-estate-history-cities-50-buildings>. Acessado em 23/05/2018. ....56*
- Figura 7: Distribuição de empresas industriais no Brasil, evidenciando concentração no Centro-Sul do país e, especialmente, no Estado de São Paulo. Fonte: Atlas geográfico do IBGE, 2007. ....58*
- Figura 8: Padrões de urbanização: dispersão, fragmentação e compactação. Fonte: Silveira, 2014....69*
- Figura 9: Expansão urbana entre Ningbo e Hangzhou, na China, entre 1984 e 2016. Fonte: Google Earth/Landsat, 2016.....81*
- Figura 10: Conurbação linear entre Campinas e Sorocaba. Elaborado pelo autor sobre imagem de Google Earth, 2016.....85*
- Figura 11: Conexões ferroviárias entre as regiões de Campinas e Sorocaba. Elaborado pelo autor, com base em interpretação de imagem aérea de Google Earth/Landsat/Copernicus, 2018. ....90*
- Figura 12: Comparativo entre as primeiras ligações rodoviárias, do início do século XX, e a autoestrada SP-75, entre Campinas e Sorocaba. Elaborado pelo autor, com base em interpretação de imagem aérea de Google Earth/Landsat/Copernicus, 2018. Disponível no Anexo 02.....92*
- Figura 13: Megalópole do Sudeste. Elaborado pelo autor, sobre base em QUEIROGA, 2001. ....100*
- Figura 14: Mapa com o traçado de gasodutos e oleodutos entre o Estado de São Paulo e os estados vizinhos. Elaborado pelo autor, com dados de IBGE, 2012, e base cartográfica de IBGE, 2016.....103*
- Figura 15: Projeto de expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos. Fonte: NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013.....104*
- Figura 16: Crescimento populacional entre 1992 e 2007 (em %). Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018.....107*

<i>Figura 17: Crescimento de agências bancárias entre 1992 e 2007 (em %). Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018. ....</i>	<i>108</i>
<i>Figura 18: PIB per capita dos municípios paulistas em 2015. Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018. ....</i>	<i>110</i>
<i>Figura 19: Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS) - Porcentagem de população municipal que se encontra exposta a vulnerabilidade social alta ou muito alta em 2010 (em %). Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018. ....</i>	<i>111</i>
<i>Figura 20: Porcentagem de população acima de 25 anos com Ensino Superior completo. Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018. ....</i>	<i>114</i>
<i>Figura 21: Gastos municipais per capita na área de saúde pública em 2017 (em reais). Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018. ....</i>	<i>115</i>
<i>Figura 22: Corredor Urbano Campinas-Sorocaba. Elaborado pelo autor, sob base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018. ....</i>	<i>119</i>
<i>Figura 23: Expansão urbana no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba entre 1984, 1996, 2006 e 2007. Elaborado pelo autor através de interpretação de imagens de satélite Google Earth/Landsat, 2018. ....</i>	<i>120</i>
<i>Figura 24: Mapa de localização de loteamentos e condomínios residenciais fechados no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba implantados desde 2002. Elaborado pelo autor através de interpretação de imagens de satélite Google Earth/Landsat, 2018, ....</i>	<i>125</i>
<i>Figura 25: Comparativo sobre a expansão urbana entre Indaiatuba e Salto entre os anos de 2008 e 2016. Fonte: Google Earth/Landsat, 2016. ....</i>	<i>130</i>
<i>Figura 26: Comparativo sobre a expansão urbana entre Itu e Salto entre os anos de 2000 e 2018. Fonte: Google Earth/Landsat, 2018. ....</i>	<i>131</i>
<i>Figura 27: Divisão regional do PAGE proposto em 1962. Fonte: CORDOVIL e CESTARO, 2016. ....</i>	<i>144</i>
<i>Figura 28: Regionalização do Estado de São Paulo. Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo, 2010. ....</i>	<i>146</i>
<i>Figura 29: Regionalização do Estado de São Paulo. Elaborado pelo autor sobre Base IBGE, 2016, e imagens aéreas de Bing Maps, 2016. ....</i>	<i>151</i>
<i>Figura 30: Mapa da Região Metropolitana de Campinas. Elaborado pelo autor sobre Base IBGE, 2016, e imagens aéreas de Bing Maps, 2016. ....</i>	<i>154</i>
<i>Figura 31: Região Metropolitana de Sorocaba. Elaborado pelo autor sobre Base IBGE, 2016, e imagens aéreas de Bing Maps, 2016. ....</i>	<i>155</i>
<i>Figura 32: Divisão regional do espaço metropolizado. Fonte: Lencioni, 2004. ....</i>	<i>159</i>
<i>Figura 33: Estudo preliminar sobre a formação do Complexo Metropolitano Expandido. Fonte: Acervo Emplasa, 1995. ....</i>	<i>161</i>
<i>Figura 34: Limites da Macrometrópole Paulista em 2003 e 2017. Fonte: Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de Emplasa, 2010. ....</i>	<i>164</i>
<i>Figura 35: Vetores Macrometropolitanos de Desenvolvimento. Fonte: EMPLASA, 2015a. ....</i>	<i>167</i>

<i>Figura 36: Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista. Fonte: Emplasa, 2015.</i>	170
<i>Figura 37: Localização das principais obras infraestruturais no Vetor de Desenvolvimento Perimetral. Elaborado pelo autor, 2018.</i>	174
<i>Figura 38: Áreas determinadas para a ocupação industrial segundo o macrozoneamento dos municípios do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba. Elaborado pelo autor em 2018, sob base cartográfica de IBGE, 2016.</i>	180
<i>Figura 39: Expansão urbana em Sorocaba entre 1984 e 2016. Fonte: Google Earth/Landsat/Digital Globe/CNES-Airbus, 2016</i>	187
<i>Figura 40: Disputa pelo espaço urbano ao longo do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, no trecho entre as regiões nordeste de Sorocaba e sul de Itu. Elaborado pelo autor, 2018, sob base cartográfica de IBGE, 2016.</i>	188
<i>Figura 41: Disputa pelo espaço urbano ao longo do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, no trecho entre Indaiatuba e Salto. Elaborado pelo autor, 2018, sob base cartográfica de IBGE, 2016.</i>	190
<i>Figura 42: Ocupação urbana no Núcleo São Domingos, com Aeroporto de Viracopos ao fundo. Fonte: Jornal Correio Popular, 2014.</i>	192
<i>Figura 43: Flex condomínio logístico, atualmente em implantação ao lado do aeroporto de Viracopos. Fonte: BRESKO, 2018, <a href="https://www.bresco.com.br/portfolio/galpao-e-condominio-logistico/flex-viracopos/">https://www.bresco.com.br/portfolio/galpao-e-condominio-logistico/flex-viracopos/</a>. Acesso em 02/05/2018</i>	193
<i>Figura 44: Disputa pelo espaço urbano ao longo do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, no trecho de Itu. Elaborado pelo autor, 2018, sob base cartográfica de IBGE, 2016.</i>	200
<i>Figura 45: Disputa pelo espaço urbano ao longo do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, no trecho entre Itu e Salto. Elaborado pelo autor, 2018, sob base cartográfica de IBGE, 2016.</i>	201
<i>Figura 46: Crescimento demográfico por setor censitário no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba. Elaborado pelo autor, 2018, sobre base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores estatísticos do IBGE/Censo Demográfico de 2000/Censo Demográfico de 2010.</i>	204
<i>Figura 47: Imagem comparativa mostrando o crescimento urbano do Núcleo São Domingos entre 1984, 2002 e 2018. Elaborado pelo autor sobre base de imagens de satélite de Google Earth/Landsat/Copernicus/Digital Globe, 2018.</i>	207
<i>Figura 48: Renda per capita por setor censitário no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba. Elaborado pelo autor, sob base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores estatísticos do IBGE/Censo Demográfico de 2010.</i>	208
<i>Figura 49: Índice Paulista de Vulnerabilidade Social por setor censitário no Corredor Urbano Campinas Sorocaba. Elaborado pelo autor sobre base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores estatísticos do IBGE/Censo demográfico de 2010.</i>	210

## Lista de tabelas

<i>Tabela 1: População e empregados na indústria nos 10 principais centros industriais paulistas (excluindo a capital).....</i>	<i>40</i>
<i>Tabela 2: Participação da Região Metropolitana de São Paulo e do interior no total da produção industrial paulista (em % do Valor de Transformação Industrial). ....</i>	<i>63</i>
<i>Tabela 3: Municípios da RMS por população, população urbana e PIB per capita; destaque para os municípios que compõem o Corredor Urbano.....</i>	<i>117</i>
<i>Tabela 4: Municípios da RMC por população, população urbana e PIB per capita; destaque para os municípios que compõem o Corredor Urbano.....</i>	<i>118</i>
<i>Tabela 5: Crescimento populacional no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba.....</i>	<i>129</i>
<i>Tabela 6: Relação proporcional entre a população e dados econômicos das três regiões metropolitanas que compõem o Vetor de Desenvolvimento Perimetral e o Total do Estado de São Paulo (SEADE, 2018) .....</i>	<i>175</i>
<i>Tabela 7: Lista das principais empresas nacionais e multinacionais instaladas no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba.....</i>	<i>182</i>
<i>Tabela 8: Lista com indicadores de total de valores em importações e exportações no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba entre 2004/2010/2017.....</i>	<i>184</i>
<i>Tabela 9: Quantidade de loteamentos aprovados em cada um dos municípios do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba entre 2010 e 2018. ....</i>	<i>196</i>
<i>Tabela 10: Quantidade de lotes individuais aprovados em cada um dos municípios do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba entre 2010 e 2018. ....</i>	<i>197</i>

## Lista de abreviaturas e siglas

- ABV – Aeroportos Brasil Viracopos
- AGEM – Agência Metropolitana da Baixada Santista
- AGEMCAMP – Agência Metropolitana de Campinas
- AU – Aglomeração Urbana
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
- BNH – Banco Nacional de Habitação
- CIATEC- Companhia de Desenvolvimento do Polo de Alta Tecnologia de Campinas
- CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí
- CME – Complexo Metropolitano Expandido
- CNPU – Comissão Nacional de Política Urbana
- CPqD - Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações
- CUCS – Corredor Urbano Campinas Sorocaba
- DECEA – Departamento de Controle de Tráfego Aéreo
- DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S.A.
- DIC – Distrito Industrial de Campinas
- EMPLASA – Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A.
- GRAPROHAB - Grupo de Análise e Aprovação de Projetos Habitacionais do Estado de São Paulo
- MCMV – Minha Casa Minha Vida
- PAGE – Plano de Ação do Governo do Estado
- PND – Plano Nacional de Desenvolvimento
- PROINDE - Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento
- RA – Região Administrativa
- RG – Região de Governo
- RM – Região Metropolitana
- RMBS – Região Metropolitana de Baixada Santista
- RMC - Região Metropolitana de Campinas
- RMS – Região Metropolitana de Sorocaba
- RMSP – Região Metropolitana de São Paulo
- RMVPLN – Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte
- SAGMACS – *Society for Graphic and Mecanographic Analysis*
- SECOVI - Sindicato de Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comerciais de São Paulo
- SERGHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
- VCP – Aeroporto Internacional de Viracopos
- VDP – Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista

# Sumário

<b>Resumo</b> .....	<b>5</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>6</b>
<b>Lista de figuras</b> .....	<b>7</b>
<b>Lista de tabelas</b> .....	<b>10</b>
<b>Lista de abreviaturas e siglas</b> .....	<b>11</b>
<b>Sumário</b> .....	<b>12</b>
<b>Apresentação</b> .....	<b>13</b>
<b>Introdução</b> .....	<b>18</b>
<b>1. O projeto paulista de modernização territorial</b> .....	<b>24</b>
1.1. A formação dos primeiros núcleos urbanos de Campinas e Sorocaba durante o período colonial .....	24
1.2. O complexo cafeeiro paulista e o primeiro período de modernização territorial. ....	28
1.3. Industrialização e consolidação da “metrópole industrial” ao longo do século XX .....	36
1.4. Transformações na divisão internacional do trabalho e alterações nos padrões de localização da produção industrial .....	47
1.5. Reconcentração da produção industrial paulista .....	60
1.6. As infraestruturas de transporte e a dispersão metropolitana.....	66
<b>2. O corredor urbano Campinas-Sorocaba</b> .....	<b>72</b>
2.1. A urbanização regional.....	72
2.2. O conceito de corredor urbano .....	79
2.3. O fenômeno espacial no corredor urbano Campinas-Sorocaba.....	84
2.4. Histórico da formação territorial no eixo entre Campinas e Sorocaba.....	88
2.5. A Megalópole do Sudeste.....	94
2.5.1. Contexto regional .....	102
2.6. Caracterização da urbanização no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba.....	116
<b>3. O corredor urbano e a formação do Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista</b> .....	<b>133</b>
3.1. A crise do planejamento urbano e regional .....	133
3.2. Regionalização territorial paulista: dos Polos de desenvolvimento regional às regiões metropolitanas .....	138
3.3. A Macrometrópole Paulista e o Vetor de Desenvolvimento Perimetral .....	157
<b>4. Disputa pela produção do espaço no Corredor Urbano Campinas - Sorocaba</b> <b>179</b>	
4.1. Expansão industrial e logística no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba .....	179
4.2. Os núcleos residenciais fechados .....	194
4.3. Tendências de organização socioespacial do tecido urbano no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba.....	202
<b>Considerações finais</b> .....	<b>215</b>
<b>Bibliografia</b> .....	<b>223</b>

## Apresentação

Esta tese está fundamentada na hipótese central de formação de um corredor urbano entre Campinas e Sorocaba, estruturado pela evolução da rede de infraestruturas de transporte no Estado. Aponta-se assim à conformação de vetores lineares de urbanização como uma tendência resultante do atual estágio do processo de urbanização em territórios de maior densidade técnica e intensidade econômica, contrapondo-se à organização territorial por polos metropolitanos que predominou no estado paulista durante a segunda metade do século XX. É, em última instância, uma evidência de um novo estágio no processo de “expansão megalopolitana”, relacionado diretamente à espacialização territorial da reestruturação da cadeia produtiva em escala global.

A tese está organizada em quatro capítulos: (1) O projeto paulista de modernização territorial, (2) O corredor urbano Campinas-Sorocaba, (3) O corredor urbano e a formação do Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista e, por fim, (4) Disputa pela produção do espaço no corredor urbano Campinas-Sorocaba. Por fim, se realiza nas considerações finais uma discussão que interrelaciona os resultados desta pesquisa às atuais vertentes teóricas sobre os fenômenos urbano-regionais no período contemporâneo. Esta organização foi estruturada de acordo com o que, do ponto de vista do autor, são os quatro grandes temas que incidem sobre a formação de um vetor de intensa urbanização entre Campinas e Sorocaba: o processo histórico de estruturação do território paulista a partir da implementação constante de um projeto de modernização territorial; a consolidação do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba e seu papel no contexto megalopolitano; a mudança do paradigma de planejamento territorial que culminou na criação do Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista, e a disputa entre os distintos agentes na produção espacial contemporânea neste vetor regional.

O primeiro capítulo trata do histórico de modernização do território paulista, entendendo que desde o período cafeeiro predominam políticas que objetivam dotar o território de infraestruturas que subsidiam o desenvolvimento econômico e, em particular, a produção industrial. Ou seja, tanto a urbanização altamente concentrada quanto os fenômenos urbano-regionais dispersos no interior, estariam diretamente ligados à mesma visão desenvolvimentista, porém em estágios distintos. Os objetivos de atrair empresas a partir da construção de infraestruturas de circulação têm sido os mesmos desde então; o que muda é a visão de planejamento territorial de acordo com o paradigma econômico vigente e com as tecnologias disponíveis no momento. O mesmo paralelo que pode ser traçado entre a implantação da rede ferroviária para escoamento do café e a formação de uma rede de cidades que se expandiram ao redor das principais estações ferroviárias (induzindo a concentração de capitais e pessoas principalmente na capital), pode ser feito entre a malha de autoestradas que, sob a égide da produção *toyotista*, induzem à formação de uma rede produtiva e urbana dispersa pelo interior.

Com base nesta visão histórica da evolução territorial paulista é possível compreender a formação de uma complexa rede urbana, a Megalópole do Sudeste, e seus eixos de maior intensidade de “concentração dispersa” de estruturas produtivas e urbanas. Neste cenário, a formação do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba ocorre enquanto um dos principais eixos de expansão da Megalópole, evidenciando a atual lógica de expansão territorial organizada em torno de vetores de circulação e escoamento da produção industrial, como se aborda no segundo capítulo.

No terceiro capítulo abordam-se as mudanças na estrutura de planejamento e gestão territorial, da organização em torno de polos regionais que se configuraria como um dos pilares do projeto de dispersão industrial no Estado em meados do século XX, para a atual concepção baseada em vetores produtivos inter-regionais. Tal análise é realizada sob a leitura das transformações nos paradigmas político-produtivos que levaram à diminuição do papel do Estado como agente de planejamento e produção do espaço urbano. Tal cenário levou à elaboração do Vetor

de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole, um novo recorte de planejamento territorial que abrange o eixo entre Campinas e Sorocaba e que, por meio da expansão das infraestruturas de transporte e circulação, objetiva à concentração dos setores produtivos mais modernos.

A tese é concluída com a análise da disputa pela produção do espaço urbano no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba no quarto e último capítulo. É realizada uma análise estatística e morfológica sobre a expansão urbana recente no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, categorizada de acordo com a ocupação industrial/logística e a atuação do mercado fundiário e imobiliário na expansão de novos núcleos residenciais fechados neste vetor. Tais análises apoiam os apontamentos sobre as tendências de urbanização no CUCS, enquanto disputa entre diversos agentes pela produção de territórios intersticiais promovidas pela mudança no papel das infraestruturas regionais na organização intra-urbana.

Os segundo e quarto capítulos contém também uma diversa produção cartográfica que, no caso do segundo apresentam principalmente indicadores que inter-relacionam o Corredor Urbano Campinas-Sorocaba ao contexto estadual e macrometropolitano, enquanto o quarto apresenta informações relacionadas à forma e à localização urbana, em relação à ocupação industrial e logística no subcapítulo 4.1, e em relação aos loteamentos residenciais fechados no subcapítulo 4.2.

A produção cartográfica pode ser categorizada segundo dois métodos principais. Em primeiro lugar, utilizou-se de indicadores coletados no IBGE/Censo Demográfico de 2010, e na Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE), interpolados à malha municipal paulista por meio de *softwares* de Sistema de Informação Geográfica, nos mapas do segundo capítulo, que traçam um panorama da territorialização de indicadores econômicos e sociais no Estado de São Paulo. Já os mapas do último capítulo (bem como, de outros que compõem esta tese), se basearam na interpretação de imagens aéreas históricas datadas desde a década de 1980 e disponibilizadas pelo *software* Google Earth.

A cartografia foi de suma importância para a sintetização e espacialização tanto dos dados e indicadores coletados, quanto das análises históricas e de morfologia urbana desenvolvidas ao longo da tese. A partir dos mapas de caracterização dos municípios paulistas foi possível concluir que, por um lado, os dados de crescimento econômico apontam para o acirramento das assimetrias econômicas paulistas com a reconcentração produtiva ao longo das principais vias de transporte do território macrometropolitano enquanto, por outro lado, não há um padrão único na espacialização dos indicadores sociais no Estado. Ou seja, não há uma relação direta entre as “regiões economicamente ganhadoras e perdedoras” no processo de reconcentração econômica, com melhores índices de qualidade de vida da população, especialmente referente à oferta de serviços públicos.

Já com os mapas que sintetizam uma análise morfológica de transformação da paisagem urbana no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, baseados no estudo das localizações e formas urbanas, foi possível traçar tendências de expansão urbana-regional relacionadas a ação dos principais agentes produtores do espaço urbano. Evidenciou-se assim o acirramento da disputa territorial por parte do mercado imobiliário e das empresas produtivas - no primeiro caso especialmente em Sorocaba e entre Indaiatuba e Campinas, e no segundo caso entre Itu e Salto – ao longo das últimas duas décadas.

A redação da tese foi intencionalmente construída em torno de movimentos sucessivos de ampliação e redução da escala de análise do objeto de estudo. Em um primeiro momento esta organização pode confundir o leitor pois, em um determinado subcapítulo a análise pode estar centrada na escala regional de Campinas e Sorocaba, enquanto na seguinte se desenvolve um estudo em escala do Estado como um todo, e na posterior volta-se o olhar ao espaço intra-urbano.

Justifica-se esta organização textual da tese por refletir uma construção metodológica que objetivou se iniciar pelo entendimento do histórico evolutivo de formação socioespacial das regiões de Campinas e Sorocaba, para entender o papel de cada uma nos sucessivos estágios de modernização do território paulista. Esta análise

histórica culmina no contemporâneo fenômeno de arranjo megalopolitano no Sudeste do Brasil, abordado no segundo capítulo. Por sua vez, o terceiro capítulo trata de como as instituições de planejamento territorial abordam os eixos de reconcentração produtiva e urbana no geral, e o vetor entre Campinas e Sorocaba em particular, enquanto o último capítulo analisa os impactos em escala intra-urbana a partir da análise da disputa dos diferentes agentes na produção do espaço urbano.

## Introdução

A preocupação com os problemas derivados do crescimento desmedido das cidades é um dos fundamentos basilares do urbanismo, enquanto campo do conhecimento que se formou em torno das diversas problemáticas urbanas geradas pela explosão demográfica decorrente do processo de industrialização. Como relatou Lewis Mumford, em 1800 não havia nenhuma cidade no mundo com 1 milhão de habitantes, enquanto em 1850 duas cidades já superavam essa marca (as duas “capitais” dos primeiros estágios da revolução industrial, Londres e Paris), e em 1900 eram onze as aglomerações urbanas com população acima de um milhão de pessoas. Três décadas depois, em 1930, eram 27 o número de aglomerações urbanas com ao menos um milhão de habitantes (MUMFORD, 1998).

O crescimento urbano que entre o século XIX e o início do XX já havia sido expressivo, atravessa um período sem precedentes entre a metade do século XX e o início do atual, no qual pela primeira vez na história há mais pessoas vivendo no meio urbano que no rural. Segundo o portal alemão *citypopulation.de*, que busca os dados censitários dos países em todo o mundo, em 2018 eram 561 aglomerações urbanas com mais de um milhão de habitantes ao redor do mundo, das quais 88 possuíam população acima de 5 milhões de pessoas<sup>1</sup>. Só no Brasil são atualmente 27 aglomerações urbanas com mais de um milhão de habitantes segundo estimativas do IBGE em 2016, número que correspondia exatamente à quantidade de cidades que atingiam esta marca em todo o mundo na década de 1930<sup>2</sup>.

Se no início do século XX era nos países mais ricos que se localizavam as maiores cidades do mundo, atualmente há uma clara tendência à concentração urbana nos países considerados “economicamente subdesenvolvidos” (deve se questionar a validade deste termo em países como a China, que atualmente já tem o

---

<sup>1</sup> Portal <http://citypopulation.de/world/Agglomerations.html>, visitado em 05 de novembro de 2018.

<sup>2</sup> Correspondem as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre, Fortaleza, Salvador, Recife, Curitiba, Campinas, Manaus, Vale do Paraíba paulista, Goiânia, Belém, Sorocaba, Vitória, Baixada Santista, Ribeirão Preto, Natal, São Luis, Piracicaba, Nordeste catarinense, Maceió, João Pessoa, Teresina, Florianópolis e Londrina.

segundo maior PIB mundial e que, em questão de tempo, deverá se tornar o primeiro), ou de desenvolvimento industrial tardio. Segundo estudo da ONU de 2014, das 31 megacidades (termo que a ONU utiliza para estas aglomerações urbanas acima de 10 milhões de habitantes), 24 encontram-se nestes países, com a previsão de que mais dez metrópoles destas regiões atinjam esta marca até 2030. A América Latina é o continente com maior proporção de pessoas vivendo em aglomerações urbanas com mais de 10 milhões de habitantes, com 12,7% do total da população do continente, com projeção para 14,3% vivendo em megacidades em 2030 (ONU, 2014).

Enquanto estes dados indicam a dimensão quantitativa da urbanização contemporânea, na dimensão qualitativa há uma tendência geral à formação de regiões urbanas a partir da dispersão de novos núcleos urbanos em escala regional, fragmentados em relação ao tecido urbano tradicional. Tem como ideia central a ressignificação da noção de espaço urbano, com a conformação de *exopolis* - que na própria etimologia do conceito cunhado por Edward Soja representa o que está externo à pólis, ao centro urbano tradicional - que representam a diluição de categorias de leitura espacial que até então tinham limites claros e precisos, como urbano e rural, centro e periferia, e cidade e região (SOJA, 1993).

Abordando tal transformação no entendimento de espaço urbano, nesta tese trabalha-se com o conceito de “cidade tradicional” compreendida em contraposição à “urbanização dispersa”. A ideia de cidade tradicional está estreitamente vinculada à de um tecido urbano concentrado ao redor de uma centralidade histórica, que caracterizou a urbanização nos diversos períodos históricos até a metrópole industrial. Como afirmou Bernardo Secchi em relação ao ideário urbanístico:

(...) a figura da concentração organizou com tal força o pensamento sobre a cidade e a sociedade urbana que fez a concentração parecer uma característica própria e unívoca da cidade e uma tendência inexoravelmente previsível do futuro, escondendo com isso, por longo tempo, tendências e mudanças evidentes. (SECCHI, 2015, p. 33)

Ainda segundo o mesmo autor:

O futuro da cidade e do território, que agora tendem a identificar-se pela grande dimensão da “cidade-região”, da extensão metropolitana e do “campo urbanizado”, não se mostram mais pré-figuráveis em termos simples e usuais; a complexidade parece necessitar, ao mesmo tempo, de um maior nível de abstração e de uma maior precisão (...) neste sentido, a cidade difusa é somente uma parte, nem autônoma nem independente, da cidade contemporânea, mas, ao mesmo tempo, não constitui uma evolução necessária da cidade moderna, e tampouco é provável que se desenvolva dando origem a algo que se lhe assemelhe ou que se desenvolva ao longo de uma única trajetória” (SECCHI, 2015, p. 183)

Os movimentos de dispersão urbana e suburbanização, a partir da segunda metade do século XX, geraram novas formas urbanas marcadas pela fragmentação e descontinuidade do tecido urbano em relação ao que tradicionalmente se compreendia como cidade. Na escala regional, a intensificação deste processo levou à difusa conurbação entre distintas metrópoles e aglomerações urbanas, constituindo fenômenos urbano-regionais de diversas formas e dimensões, estruturados pelas infraestruturas de transporte e circulação, assim como o caso do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba.

A temática do espraiamento urbano em escala regional, associada aos fenômenos urbanos espacialmente dispersos e fragmentados, vem se consolidando nos estudos urbanos e regionais brasileiros desde a década passada. Conceitos como o de urbanização dispersa e fragmentada (REIS, 2006), urbanização extensiva (MONTE-MÓR, 2006) e *urban fringes* (RANDOLPH, 2012), abordam as transformações funcionais e morfológicas causadas pelo fenômeno de difusão fragmentada de novos núcleos urbanos na maior parte das metrópoles e cidades médias do país. Tais fenômenos urbanos são mais intensos no território centro-sul do país, aonde a densidade técnica e populacional vem atingindo elevados níveis a ponto de se constituir grandes aglomerados urbano-regionais, conceituados como a Megalópole do Sudeste (QUEIROGA, 2001), megaregião entre Rio de Janeiro e São Paulo (LENCIONI, 2015), ou como a constituição de arranjos urbano-regionais ao redor das principais capitais do país (MOURA, 2011).

Neste cenário, para se entender a formação dos fenômenos urbano-regionais no Estado de São Paulo, é preciso compreender os distintos estágios e velocidades do projeto de modernização das infraestruturas regionais no estado. A particularidade do estado paulista deve-se à uma constante visão política desenvolvimentista que, desde o período cafeeiro, tem impulsionado a construção e modernização de infraestruturas de transporte que potencializam a atração de empresas para o Estado. O elemento integração têm, portanto, destaque neste processo, com sucessivos investimentos em infraestrutura de transporte que, progressivamente, vêm ampliando o potencial de circulação de mercadorias entre as regiões produtoras e os mercados de consumo e exportação. Tal fator é o que permitiu que neste estado se desenvolvesse um padrão geográfico de produção e urbanização mais disperso em relação a outras regiões do país. É o que Milton Santos apontava na teoria sobre os efeitos geográficos do atual estágio de globalização, em que a aparente fragmentação territorial (com a desintegração das tradições históricas locais) respondia aos processos de unificação sob a lógica econômica global (SANTOS, 2012).

Como modernização entende-se o conjunto de processos sociais, políticos e econômicos que visam implantar uma ideia de modernidade, conceito este que tem na efemeridade, na mutabilidade e na incessante busca por romper os laços com as tradições passadas, suas qualidades mais evidentes. São justamente estas características que demonstram os elementos mais importantes no estudo do processo de urbanização: a dialética entre a criação (do novo) e destruição (do velho), entre o projeto de construção de um futuro de integração global que só é possível com a destruição das tradições, dos valores, e das comunidades do passado. De acordo com Marshall Berman:

A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia. (BERMAN, 1986, p. 14)

Como também aponta o mesmo autor, o processo de modernização teve peculiaridades em países de desenvolvimento industrial tardio. Nestes países, como no caso brasileiro, havia maior urgência nas políticas desenvolvimentistas, impulsionada pelo sentimento de atraso econômico em relação aos países pioneiros na Revolução Industrial (BERMAN, 1986). Estimuladas por essa angústia se consolidaram políticas urbanas e regionais que, se não tinham a capacidade de integração do território nacional e de impulsionar uma economia desenvolvida de fato, dedicavam-se a criar uma imagética simbólica de modernidade em seus países (exemplificado tão bem pela construção de enormes cidades modernas erguidas do zero em meio ao atraso econômico, político e social do entorno, desde São Petersburgo, passando por Brasília, até as novas megacidades chinesas).

No caso paulista, o fato mais marcante no projeto de modernização territorial é justamente a evolução de infraestruturas de transporte que buscavam expandir e integrar o mercado produtivo e consumidor do estado, desde o período cafeeiro/ferroviário até os atuais condomínios industriais e logísticos/autoestrada. Tal processo ocorre em coligação entre a burguesia nacional e o capital internacional a partir de meados do século XX, gerando um desenvolvimento econômico e urbano parcial e desigual (FURTADO, 2006), tanto do ponto de vista regional com o aumento de disparidade entre as regiões de maior e menor desenvolvimento econômico, quanto na escala urbana com a formação de tecidos urbanos com alto nível de precariedade.

Logo, a hipótese de formação de um eixo linear de intensa urbanização entre Campinas e Sorocaba está relacionada diretamente aos sucessivos processos de dispersão e concentração da estrutura produtiva atrelados ao atual estágio do projeto de modernização paulista. A configuração de um *continuum* urbano entre Campinas e Sorocaba representa as interrelações multiescalares que moldam o território, à medida que as infraestruturas de circulação regional, diretamente ligadas aos equipamentos de conexão global (Aeroporto Internacional de Viracopos), são apropriadas pela expansão urbana local.

A ideia de um corredor urbano entre Campinas e Sorocaba significa também uma mudança no processo de urbanização no Estado de São Paulo. Não se trata mais da expansão urbana diretamente relacionada à desconcentração de empresas que saíam da capital em direção ao interior, dinâmica ligada à existência de polos de desenvolvimento econômico e urbano com a criação de distritos industriais no interior do estado. O Corredor Urbano Campinas-Sorocaba representa a concentração dispersa da economia e da urbanização de forma linear ao longo dos eixos viários que são em si mesmos, os elementos de estruturação da expansão econômica no estado.

# 1. O projeto paulista de modernização territorial

## 1.1. A formação dos primeiros núcleos urbanos de Campinas e Sorocaba durante o período colonial

A história do território paulista durante os três séculos do período colonial ficou marcada por um relativo afastamento e constantes atritos em relação à coroa portuguesa. Como lógica de ocupação territorial predominaram, em um primeiro momento, incursões bandeirantes ao interior do território em busca da escravização dos habitantes nativos (especialmente das etnias guaranis), seguido de um período de produção e comércio agropecuário afim de abastecer os centros econômicos e urbanos mais dinâmicos da colônia (TOLEDO, 2003).

Primeiro é preciso aclarar ao que se refere com “território paulista”, já que do ponto de vista oficial as fronteiras da capitania/província paulista foram tão imprecisas e inconstantes que já se chegou a se considerar como seus limites o início da floresta amazônica durante o século XVII, até outro período em que a província de São Paulo chegou até a ser extinta com anexação de seu território ao Rio de Janeiro em 1748. O que se aborda nesta tese são as características gerais do processo histórico de ocupação territorial que, a partir da cidade de São Paulo, viriam a conformar o interior paulista, com o objetivo de compreender a formação histórica das regiões de Campinas e Sorocaba, em específico.

A fundação da Vila de São Paulo no altiplano já indica que havia um maior interesse dos colonizadores portugueses no potencial de exploração das riquezas e da mão-de-obra no interior do que no litoral. Ilhados em relação ao comércio com a coroa portuguesa pela barreira de quase mil metros de altura que a Serra do Mar impunha na comunicação com os portos de Santos e São Vicente, a atividade econômica mais lucrativa dos colonizadores paulistas dos séculos XVI e XVIII eram as

excursões armadas ao interior do continente, com objetivo de invadir as terras ocupadas pelos nativos e convertê-los em mão-de-obra escravizada para as fazendas que implantariam nestas nova terras conquistadas (TOLEDO, 2003). Este fato expressa uma lógica de colonização diferente da que predominou no restante do país, caracterizada por núcleos urbanos localizados diretamente na faixa litorânea de onde se poderia exportar os produtos agrícolas e extrativistas produzidos no entorno próximo desta vila, como ocorreu em Salvador, Olinda ou Rio de Janeiro.

Os núcleos de Sorocaba e Campinas surgiram como decorrência deste processo de conquista – a força – de novos territórios dos habitantes nativos, e da constituição de rotas terrestres para a captura de mão-de-obra indígena e exploração do território. Ambas as vilas derivaram de pousos de paradas nas rotas bandeirantes, principais caminhos que ligavam a cidade de São Paulo (e posteriormente outras vilas que foram sendo fundadas ao longo dos caminhos), aos principais destinos de exploração do interior do continente.

O surgimento de núcleos urbanos ao longo das vias de transporte e circulação não é nenhuma novidade, já que os núcleos coloniais eram erguidos, via de regra, ao longo das rotas terrestres, dos rios navegáveis ou, especialmente, na faixa litorânea, onde era mais fácil a comunicação com o restante da colônia e com a metrópole portuguesa. A particularidade do caso paulista foi o surgimento de núcleos populacionais com relativa independência e isolamento em relação à coroa portuguesa, com núcleos que surgiam como ponto de apoio e expansão das atividades econômicas paulistas, mantendo fortes relações com a capital ao longo da história. Essa forte interdependência entre os núcleos urbanos paulistas, e sua maior “vocação” ao interior, são fatores que moldariam a formação socioespacial paulista, refletida na organização do território até os dias atuais.

A construção do primeiro núcleo populacional pelos europeus onde futuramente viria a se localizar a cidade de Sorocaba foi erguido em um importante entroncamento de centenárias rotas indígenas ao lendário caminho de Peabiru, através do qual os europeus buscavam chegar até as minas de prata incas (CELI,

2012). A elevação deste núcleo populacional à condição de vila ocorreu no ano de 1661 - desmembrando-se então da vila de São Paulo de Piratininga - na primeira leva de criação de vilas no interior paulista em meados do século XVII, em data próxima à criação das vilas de Jundiaí, Itu, Taubaté, Guaratinguetá e Jacareí.

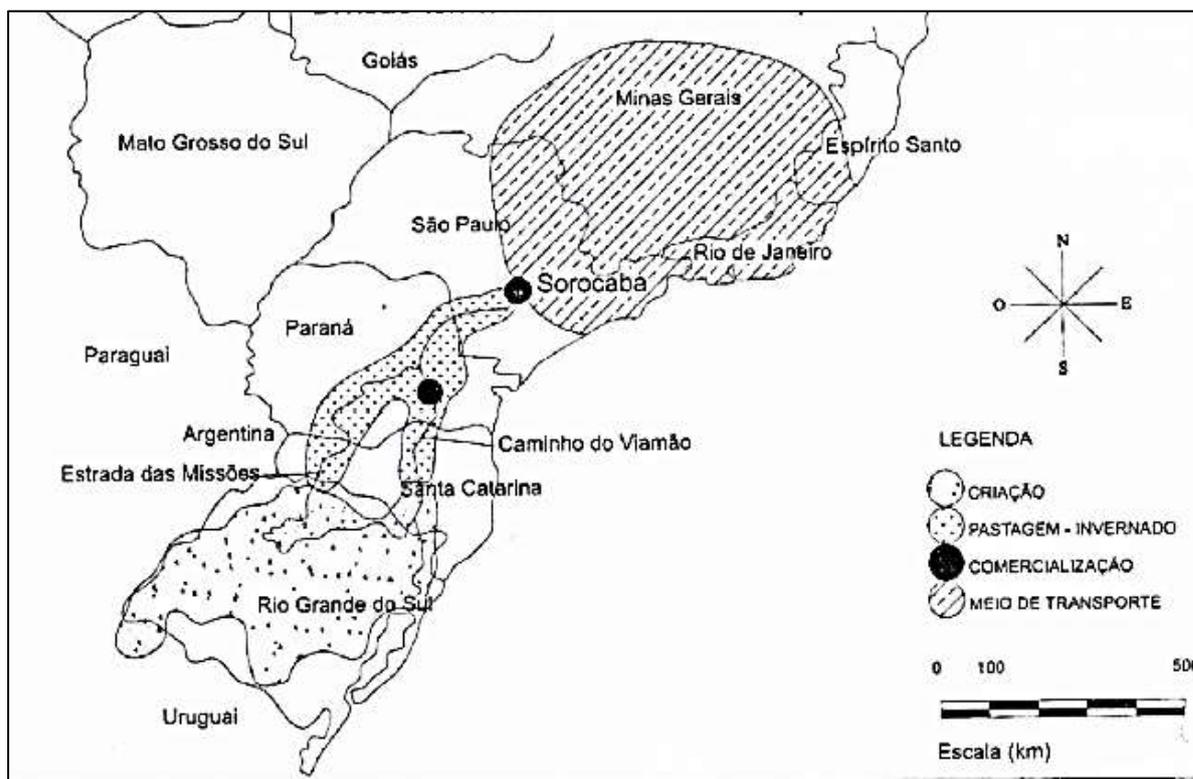


Figura 1: Posição de Sorocaba nas principais rotas tropeiras do séc. XVIII. Fonte: CELI, 2012

A maior prosperidade de Sorocaba no período colonial ocorreu ao longo do século XVIII – justamente o período quando a capital teve um grande declínio econômico e demográfico, com muitos de seus moradores indo viver nas regiões auríferas -, ao se consolidar como principal centro distribuidor das mercadorias que chegavam do sul do país com destino a abastecer a crescente população das Minas Gerais durante o século XVIII. Na cidade eram realizadas feiras para a comercialização de gado, couro, cavalos entre outros produtos que vinham das regiões da região sul do país com destino às regiões mineradoras, dando um novo impulso de crescimento à cidade (BUGANZA, 2010).

Já a criação da vila de Campinas tardou mais de um século em relação à Sorocaba. A autonomia política e territorial de Campinas ocorreu em 1797, oficializando o núcleo urbano que havia surgido na primeira metade do século XVIII como um pouso de parada na “rota dos goiases”, que ligava o território paulista às então recém descobertas minas de ouro em Goiás e Mato Grosso<sup>3</sup>. O núcleo urbano de Campinas permaneceria com proporções discretas até a expansão da cultura cafeeira pela região em meados do século XVI, que viria a impulsionar um período de pronunciado crescimento na cidade (ROSSETO, 2006).

Durante o período colonial, tanto Sorocaba como Campinas eram núcleos urbanos de pouca expressão política e demográfica, não comparáveis aos centros urbanos litorâneos de maior relevância do país, como Rio de Janeiro e Salvador, ou às cidades do interior mineiro onde se desenvolvia a atividade aurífera. Neste período os núcleos urbanos de Campinas e Sorocaba serviam, em escala regional, aos papéis de ponto de parada e abastecimento das rotas de exploração do território e de transporte de mercadorias entre as diversas regiões da província e do país (cada vez mais forte no último caso já que, no início do século XVIII as expedições bandeirantes iam se tornando cada vez mais raras à medida que se escasseava a mão-de-obra indígena disponível) e, em escala local, à localização dos poderes político e religioso para a ocupação e controle de suas regiões (TOLEDO, 2003).

Se no período colonial o surgimento e evolução inicial dos núcleos urbanos de Campinas e Sorocaba estiveram associados diretamente às rotas de transporte que interligavam o território paulista e outras regiões do país, no período seguinte esta característica seria ainda mais forte. Como se abordará a seguir, as infraestruturas e as condições de circulação e transporte inter-regional foram o fator central no posterior desenvolvimento e consolidação de ambas cidades como importantes centros urbanos no interior do Estado de São Paulo a partir do século XIX.

---

<sup>3</sup> A promulgação da vila onde se localizaria a cidade de Campinas, em 1797, ocorreu com o nome de “Vila de São Carlos”, emancipando-se da Vila de Jundiá. Com a elevação à categoria de cidade, em 5 de fevereiro de 1842, retomou-se o nome de “Campinas” em referência à data simbólica de criação do povoado com a missa na capela de “Nossa Senhora da Conceição de Campinas”, em 14 de julho de 1774 (ROSSETO, 2006).

## **1.2. O complexo cafeeiro paulista e o primeiro período de modernização territorial.**

A expansão do cultivo de café pelo território paulista ao longo do século XIX foi o fato que mudaria a composição econômica nacional. Esta temática foi profundamente desenvolvida por diversos autores que relacionam a formação de um complexo de estruturas políticas e econômicas voltadas à produção de café como um dos fatos mais relevantes não apenas na evolução histórica paulista, mas na formação do Brasil republicano na virada entre os séculos XIX e XX.

O livro “Formação Econômica do Brasil”, de Celso Furtado, foi uma das obras mais paradigmáticas na abordagem da evolução estrutural da economia nacional, desde o Brasil colonial até a formação de um mercado de consumo e produção industrial durante o século XX. Quanto ao “ciclo do café”, relaciona o crescimento da produção cafeeira à formação de uma nova classe de empresários-agricultores cafeeiros, à maior facilidade de aquisição de terras, à “importação” de mão-de-obra europeia, e à organização do transporte interno (evolução do transporte por mulas às ferrovias) e comercialização externa do produto (criação de bolsas de valores para comercialização financeira do café e expansão da atividade portuária, principalmente em Santos) (FURTADO, 2006).

Em relação às transformações políticas e sociais do período, é preciso mencionar o avanço de marcos civis como a proibição do tráfico negreiro em 1850, a abolição da escravidão em 1888 e, por fim, a Proclamação da República em 1889. O fim da escravidão gerou uma crescente importação de mão-de-obra europeia, representando um aumento na lucratividade dos fazendeiros na medida em que, não sendo “mercadoria” como eram os escravos, não custava dinheiro para ser adquirida (TOLEDO, 2003).

A elite cafeicultura paulista detinha grande influência no quadro político nacional, representando um ativo papel na Proclamação da República e nos posteriores governos do primeiro período republicano. Tal era a influência da elite

paulista que, por um lado, conseguiu que o governo federal lhe pagasse uma indenização pelos trabalhadores escravos libertos e, por outro lado, arcasse com a maior parte dos custos da importação de mão-de-obra europeia, ao mesmo tempo em que o trabalhador europeu deveria firmar um contrato onde “hipotecava” sua força de trabalho como forma de pagamento desta dívida, sendo impedidos de abandonar as fazendas enquanto esta não era saldada. Ou seja, criou-se um sistema em que os donos das fazendas eram os únicos beneficiados, às custas dos cofres públicos e de um regime semiescravista que impulsionaram a economia do café no Estado de São Paulo (FURTADO, 2006):

“Estava, portanto, lançadas as bases para a formação da grande corrente migratória que tornaria possível a expansão da produção cafeeira no estado de São Paulo. O número de imigrantes europeus que entram nesse estado sobe de 13 mil, nos anos de 1870, para 184 mil no decênio seguinte e 609 mil no último decênio do século. O total para o último quartel do século XIX foi 803 mil, sendo 577 mil provenientes da Itália” (FURTADO, 2006, p. 188)

A promulgação da Lei de Terras em 1850 – até então todas as terras eram consideradas como propriedade do poder imperial e por ele eram concedidas aos donatários - instaurava as bases legais para a propriedade fundiária no país, permitindo maior permissividade e facilidade de compras de novas terras para o cultivo agrícola, impulsionando a expansão do cultivo de café pelo estado. Contudo, a oferta de uma mão-de-obra mais lucrativa e a facilidade para expansão para novas terras não estimularia o crescimento da produção cafeeira se não houvesse também uma forma de transporte mais rápido e com maior capacidade de carga que as caravanas de burros que eram utilizadas até então.

A implantação das ferrovias foi o elemento final na consolidação do complexo cafeeiro paulista no século XIX. A construção de estradas de ferro começou na década de 1850, primeiramente financiada com capital inglês mediante medidas governamentais que garantiam isenção de impostos de materiais e a garantia de lucro aos investidores e, posteriormente na década de 1870, financiadas pelos próprios fazendeiros paulistas. A ferrovia diminuiu muito o tempo de transporte do café das

regiões produtoras ao porto de Santos, de onde era exportado para o mercado internacional. O trajeto entre Campinas e Santos que, em lombo de burro demorava de três a quatro semanas, passou a levar apenas poucos dias (TOLEDO, 2003).

Este conjunto de condições econômicas, políticas e sociais formaram o que Wilson Cano conceituou como “complexo cafeeiro paulista”. A interrelação entre estes elementos promoveu, pela primeira vez na história nacional, a formação de uma classe burguesa composta por empresários do café. Todos os elementos, como o menor tempo de transporte permitido pelas ferrovias e a presença de uma mão-de-obra simultaneamente mais barata, abundante e mais qualificada que a mão-de-obra escrava, contribuíam para a maximização dos lucros e, portanto, da acumulação de capital por parte desta classe econômica. A maior acumulação de capital, por sua vez, permitia o aumento do aporte de investimento em infraestruturas que potencializavam a acumulação futura; daí o caráter genuinamente capitalista do período (CANO, 2007).

A consolidação do complexo cafeeiro ao longo da segunda metade do século XIX e início do século XX está na origem da atual estrutura econômica-espacial que perdura no estado – e é justamente por isso que, nesta tese, se deteve tanto neste período histórico. Não tendo atingido todas as regiões do estado, nem sendo homogênea nas quais ocorreu, a expansão cafeeira definiu quais foram as regiões de maior ou menor desenvolvimento econômico no interior paulista desde então. De modo geral, são as mesmas regiões que, atualmente neste início de século XXI, possuem maior ou menor impulso econômico.

Geograficamente, a expansão das fazendas de café originou-se no estado do Rio de Janeiro, chegando à região do Vale do Paraíba paulista na primeira metade do século XIX. As condições naturais e o plantio depredatório logo causaram a saturação do solo destas regiões, levando-as a se caracterizar por “fazendas abandonadas e

idades que, mal conhecida a prosperidade, mergulharam na pobreza”<sup>4</sup> (TOLEDO, 2003). É então que se iniciou a expansão territorial para o “Oeste Paulista” (extensa porção do interior paulista que incluía as regiões de Campinas, Mogi Mirim, Araraquara e Ribeirão Preto, denominadas como “oeste” justamente por estar à oeste do Vale do Paraíba, e não no oeste geográfico do estado) a partir da metade do século, onde encontraria as melhores condições de fertilidade (caracterizada pela terra roxa tão propícia ao plantio de café) e uma estrutura social mais propícia à formação de uma “classe burguesa do café”, para o apogeu do cultivo cafeeiro (NEGRI, 1996).

As regiões de Campinas e Sorocaba, apesar de apresentarem distintas características naturais que fizeram com que a primeira cidade tivesse uma produção de café muito superior à segunda, compartilhem semelhanças referentes às suas localizações em relação à composição do relevo estadual. Tal característica foi crucial na consolidação de ambas cidades como entrepostos na produção de café originada no interior com destino à exportação no porto de Santos.

A região de Campinas foi a que obteve maior destaque na expansão cafeeira pelo nordeste e noroeste do estado. A cidade marca a transição geomorfológica entre a topografia acidentada do Planalto Atlântico, que segue até as bordas da Serra do Mar, e a faixa intermediária da Depressão Periférica Paulista, caracterizada pela grande fertilidade da “terra roxa”. Por tal característica, a cidade foi se tornando um entreposto da produção cafeeira originada no interior do estado que seguiam em direção à capital e ao porto de Santos, atravessando os relevos acidentados da Serra do Japi e da Serra do Mar. Tanto foi o desenvolvimento da cidade que Campinas tinha a maior população do estado em 1872, com 31.397 habitantes, pouco mais que a capital (NEGRI, 1996).

A região de Sorocaba, por sua vez, não reunia as mesmas características de solo que permitissem uma produção cafeeira tão expressiva como Campinas e outras

---

<sup>4</sup> *A expansão do café nesta região teve como base uma economia mercantil-escravocrata e, portanto, não capitalista. Fatores como o lento transporte e a escassa e cara mão-de-obra escrava no período, diminuíam o lucro dos cafeicultores e as possibilidades de acúmulo de capital.*

regiões do “Oeste Paulista”, mas tinha as mesmas características de relevo que a colocavam como entreposto natural à circulação da mercadoria entre o interior, a capital e o litoral. A implantação progressiva da malha ferroviária paulista, na segunda metade do século XIX, potencializou ainda mais as posições de destaque de Campinas e Sorocaba na logística de circulação de mercadorias originadas no interior com destino à capital e ao porto de Santos.

O primeiro ramal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, entre Jundiaí e Campinas, foi inaugurado em 1868. Esta foi a segunda ferrovia construída no estado e a primeira com capital nacional, após a construção da São Paulo Railway Company Limited (SPR) (conhecida também como “Santos-Jundiaí” ou “a inglesa”), financiada e construída por investidores ingleses e inaugurada no ano de 1867. O monopólio de exclusividade da SPR no acesso ao porto de Santos fez com que a mesma não tivesse interesse em expandir sua malha ferroviária pelo interior, pois qualquer produto que fosse exportado pelo modal ferroviário iria utilizar pelo menos parte do trajeto da SPR entre Jundiaí e Santos, e assim seria obrigado a pagar as taxas de transporte estabelecidas por esta companhia. Este fato estimulou a criação de companhias por parte dos próprios fazendeiros para a construção de ferrovias que levassem as safras de café até Jundiaí ou São Paulo para, daí seguir até Santos pelos trilhos da SPR (SAES, 1981).

Os trilhos da Companhia Paulista logo se expandiram para outras regiões do Nordeste paulista, como Araraquara, Bauru e Ribeirão Preto, seja através dos próprios trilhos ou de ferrovias tributárias. Campinas tornou-se o principal entroncamento ferroviário onde confluíam a produção destas regiões, para então partirem para Jundiaí e para o porto de Santos. Pela cidade passavam os trilhos da Companhia Paulista (ligação com as regiões de Ribeirão Araraquara, Limeira e Piracicaba), da Mogiana (ligação com a região de Mogi-Mirim, Ribeirão Preto e sul de Minas Gerais), da Ituana (ligação com Itu e Sorocaba,), além da Funilense e do Ramal Férreo Campineiro que faziam a ligação com as regiões mais próximas à Campinas.

Na região de Sorocaba as primeiras companhias ferroviárias inauguradas foram a Companhia Ytuana em 1873 (ligando Itu a Jundiaí) e a Sorocabana em 1875 (para conectar Sorocaba à capital), criadas com o principal intuito de transportar a crescente produção de algodão<sup>5</sup> ao restante da malha ferroviária que vinha se formando no estado (CELI, 2012). Em alguns anos os trilhos da Sorocabana foram estendidos até as regiões cafeeicultoras de Botucatu e Assis, e à região de Itapeva, onde se conectava com as ferrovias do sul do país. Com a fusão da Sorocabana e Ytuana em 1892, ocorreu o prolongamento dos trilhos da E. F. Sorocabana até Campinas e Mairinque, conectando as duas regiões objeto desta tese. Vale destacar que os trilhos da Sorocabana foram os únicos a serem estendidos, findado o contrato de monopólio da “inglesa”, até o porto de Santos em 1926, através do trajeto de descida da Serra do Mar de Santos-Mairinque (SAES, 1981).

O crescimento econômico do café atraiu consigo o surgimento de diversas novas atividades urbanas e ao crescimento demográfico aos principais centros urbanos do período do ciclo cafeeiro, como Campinas e Sorocaba. Houve assim um período de significativo crescimento do tecido urbano destas cidades, com o surgimento de novos bairros e transformações no uso do solo e distribuição da população pela cidade – ainda que a expansão do tecido urbano neste período não seja comparável com a intensidade do fenômeno geral de explosão demográfica e urbana das principais metrópoles nacionais na segunda metade do século XX.

---

<sup>5</sup> Apesar de não haver produzido muito café, a região de Sorocaba se destacou no período pela produção de algodão para abastecer, especialmente, à indústria têxtil inglesa, devido à brusca queda que a Guerra Civil Americana havia causado na oferta internacional desta matéria-prima por parte dos Estados Unidos, que eram então o principal produtor mundial de algodão (FURTADO, 2006).



Figura 2: Rede ferroviária do Estado de São Paulo. Elaborado pelo autor com base em CELI, 2012

Em relação à organização do espaço urbano, as ferrovias tiveram um papel simultâneo de atrativo e barreira ao crescimento urbano entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX. Ao mesmo tempo em que foi um forte elemento de indução de novos vetores de crescimento urbano em direção às estações de embarque e desembarque, também provocou a divisão do espaço urbano – até então marcado por uma relativa homogeneidade e continuidade espacial da cidade colonial - entre os bairros de maior renda e atividade de comércios e serviços, localizados na parte frontal da estação, e a expansão de novos bairros populares na parte de trás das estações, no “lado de lá” dos trilhos da ferrovia. Foi o período em que se originou a cisão entre as “cidades desiguais”, com a consolidação de um eixo de expansão para os bairros de maior renda e as principais atividades terciárias, e as grandes áreas que seriam destinadas ao crescimento residencial da população mais pobre, geralmente por meio de bairros autoconstruídos e com severas carências infra estruturais ao longo do século XX.

Tanto em Sorocaba como em Campinas houve o surgimento de bairros de atividade industrial e de moradia operária ao longo das linhas férreas entre o fim do século XIX e início do século XX. A própria nomenclatura destes bairros, como o “Além linha” e “Além Ponte” em Sorocaba e “Ponte Preta” em Campinas, já fazem alusão direta à localização dos mesmos junto das linhas férreas, via de regra do “lado de lá” das ferrovias, tendo como referência o centro histórico tradicional onde viviam as classes de maior renda das cidades. Conformariam o que Villaça conceituou como “Grande Região dos Subúrbios Industriais Ferroviários” (VILLAÇA, 2001) que, apesar de terem se transformado substancialmente no atual momento da urbanização, formaram uma das localizações mais icônicas da urbanização da “cidade industrial” brasileira do século XX, onde se concentravam tanto as principais zonas industriais quanto os bairros operários que viriam a formar os principais bairros de classe média da cidade. Se o crescimento do tecido urbano foi significativo no período, manteve-se a forma compacta que já tinham até então. Mesmo no caso dos bairros que surgiam do outro lado da ferrovia, cindindo a cidade entre o lado em que se localizava o centro e o lado no qual se expandiam os bairros operários, mantinha-se o padrão morfológico compacto e contínuo em relação ao tecido urbano existente.

Em relação às transformações econômicas, surgiram neste período as primeiras atividades industriais em alguns centros urbanos paulistas, relacionada à diversificação de investimentos do capital acumulado com as atividades econômicas do “complexo cafeeiro”, e à formação de um embrionário mercado regional de consumo de mercadorias industrializadas, especialmente tecidos e produtos alimentícios (CANO, 2007). No caso de Sorocaba foi marcante o desenvolvimento da indústria têxtil, impulsionada pela grande quantidade de algodão produzido nesta região<sup>6</sup>. Já em Campinas predominou o ramo da indústria alimentícia, além de fábricas têxteis instaladas em cidades próximas da região (mais marcadamente em Americana, onde também havia uma grande produção de algodão) (CORREIA, 2013).

---

<sup>6</sup> *Entre 1882 e 1913 seis grandes fábricas têxteis se instalaram em Sorocaba; Fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte em 1882, Santa Rosália em 1890, Votorantim em 1893, Santa Maria em 1896, São Paulo em 1909 e Santo Antônio em 1913 (CORREIA, 2013)*

A produção industrial paulista, no geral, já era bastante expressiva no início do século XX, aumentando de 15,9% para 31,5% sua participação no total da produção industrial nacional entre 1907 e 1919, com novo crescimento para 37,5% em 1929 (CANO, 2011). A industrialização esteve acompanhada de um acentuado crescimento demográfico – que já havia se iniciado com o período cafeeiro, em meados do século XIX -, com uma população total que passou de pouco mais de 2 milhões em 1900 para 4.592.188 em 1920, e 7.261.698 habitantes em 1940 (MONBEIG, 2004).

De fato, entre a metade do século XIX e o início do século XX, o Estado de São Paulo já havia “largado na frente” em relação ao restante do país no que tange à sua inserção na economia propriamente capitalista e na maior diversificação das atividades produtivas. Exemplo disso é a instalação da Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema, ainda no período colonial em 1810, que viria a potencializar o desenvolvimento industrial da região de Sorocaba durante o século XIX, ao ponto de conferir a alcunha de “Manchester Paulista” à cidade. Contudo, esta primeira etapa de industrialização ocorreu ainda de modo incipiente no interior paulista, de maneira bem distinta em natureza e intensidade à industrialização ocorrida no estado na segunda metade do século XX. É a partir da década de 1940 que a industrialização do estado se acelerou, primeiramente concentrada na capital e seu entorno, espalhando-se por regiões do interior a partir da década de 1970, no que ficou conceituado como a “desconcentração da produção industrial paulista”.

### **1.3. Industrialização e consolidação da “metrópole industrial” ao longo do século XX**

A década de 1930 foi marcada por um período de transformações na estrutura econômica e política nacional. O fim da República Velha, com a queda da política do

“café com leite”<sup>7</sup> e a chegada de Getúlio Vargas à presidência nacional, e a crise internacional iniciada com a quebra da bolsa de valores de Nova Iorque em 1929 (que gerou uma grande queda nos preços internacionais de compra de café) foram determinantes no “fim do complexo cafeeiro”. Entretanto, não significou o estancamento econômico, nem a perda de importância do Estado de São Paulo no cenário político e econômico nacional. Pelo contrário, o grande volume de capital acumulado pela elite cafeeira paulista acabou sendo revertido no primeiro ciclo de industrialização no Estado, após a crise econômica que determinou a queda da produção cafeeira (CANO, 2007).

O crescimento industrial foi o principal mote das políticas econômicas nacionais desde o início do Governo Vargas até os últimos períodos da ditadura militar. Objetivava-se a diminuição da dependência de importações de insumos e mercadorias externas, e a criação de um mercado produtor e consumidor nacional. As primeiras ações neste sentido ocorreram com a criação de indústrias de base (também denominadas como indústrias de transformação ou indústrias intermediárias), como as refinarias de petróleo e as siderúrgicas, que transformam a matéria-prima bruta em matéria-prima processada para as indústrias de produção de bens de consumo.

Com base nesta política de substituição de importações e criação de um mercado produtivo nacional, foram criadas durante o governo Getúlio Vargas a Companhia Siderúrgica Nacional em 1941 (CSN em Volta Redonda/RJ), a Fábrica Nacional de Motores em 1942 (FNM, no atual município de Duque de Caxias/RJ), e a Companhia Nacional de Alcális em 1943 (atualmente no município de Arraial do Cabo/RJ). A partir da década de 1950 foram criadas outras indústrias do gênero fora do Estado do Rio de Janeiro, como a Companhia Siderúrgica Paulista em 1953 (COSIPA em Cubatão/SP), Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais em 1956 (USIMINAS, em Ipatinga/MG) e as Refinarias da Petrobrás em Mauá e Cubatão. Na década de 1950, no último governo de Getúlio Vargas, adotou-se mais medidas para o desenvolvimento da

---

<sup>7</sup> *Período em que as elites dos estados de São Paulo e Minas Gerais tinham o domínio de influência sobre a política nacional.*

indústria nacional, como a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE, posteriormente BNDES) em 1952 e as grandes empresas estatais do ramo energético Petrobrás e Eletrobrás em 1954 (QUEIROGA, 2001).

As políticas de industrialização foram respaldadas por projetos de expansão da malha rodoviária nacional, que desde então passaram a ser o principal meio de circulação de mercadorias no país. O Plano Geral Nacional de Viação (PGNV) foi a primeira política rodoviária em âmbito nacional, criada durante o governo de Getúlio Vargas em 1934 para interligar a capital federal, então o Rio de Janeiro, e as capitais estaduais. O Plano Rodoviário Nacional (PRN) de 1944, o Fundo Rodoviário Nacional de 1946 e a criação dos órgãos rodoviários estaduais em 1947 (estes dois últimos já durante o Governo de Eurico Gaspar Dutra), foram criados para seguir aumentando a malha rodoviária nacional ao subsidiar a construção da primeira geração de autoestradas de pistas duplas do país (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014). Buscava-se assim a integração do território nacional, que até então poderia ser caracterizado como um “(...) grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíram, segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior” (SANTOS, 1994, p. 29), para a melhor circulação de mercadorias e assim se consolidar a integração nacional de produção e consumo.

Nas próximas décadas foi dado prosseguimento no projeto de industrialização da economia nacional, desta vez voltado a atrair investimentos de setores privados e à abertura ao investimento de capital estrangeiro. O Plano de Metas criado pelo governo Juscelino Kubitschek em 1955, promoveu a abertura da economia nacional ao investimento estrangeiro através da isenção de taxas de importação para as empresas pertencente aos setores industriais que ainda não existissem no país. Teve especial efeito nos setores de automóveis e maquinários, que concentraram 57,8% do total de capital investido na produção industrial brasileira entre 1955 e 1960 (QUEIROGA, 2001), atraídos também pelo alto investimento na expansão de rodovias e autoestradas nacionais neste período.

Em relação à distribuição geográfica, a expansão industrial no período manteve-se concentrada nas regiões Sudeste e Sul e, especialmente na Grande São Paulo. A capital paulista era claramente a cidade com a maior proporção de trabalhadores industriais no Brasil entre as capitais estaduais em 1960, com 18,23% do total de habitantes, contra 4,61% em Porto Alegre, a segunda colocada, e 4,27% no Rio de Janeiro, a terceira (IBGE, 1960)<sup>8</sup>. Além da capital em si, outras localidades de seu entorno consolidaram-se como importantes centros industriais, principalmente a região do ABC paulista, que desde a década de 1940 havia se consolidado como o terceiro maior parque industrial do país (QUEIROGA, 2001). Tal condição se reforçou com a instalação das multinacionais automobilísticas Volkswagen, Ford, Mercedes-Benz e Scania em São Bernardo do Campo entre as décadas de 1950 e 1960, somando-se à General Motors instalada em São Caetano do Sul desde a década de 1930.

A concentração industrial no Estado de São Paulo explica-se por ser historicamente a região do país que reunia as melhores condições para o investimento e criação de novas empresas: retenção de grande quantidade de capital acumulado por sua elite econômica entre a virada dos séculos XIX e XX, reserva de mão-de-obra mais qualificada com relativa experiência com processos mecanizados, e uma boa rede de rodovias e ferrovias que significava maior eficiência na circulação de matéria-prima e mercadorias. O crescimento demográfico e urbano acompanhou a concentração da produção industrial no Estado a medida em que se expandiam as infraestruturas de circulação e transporte pois, nas palavras de Santos e Silveira:

(...) nas regiões onde é implantado um sistema de ferrovias e, depois estradas de rodagem, as indústrias ligadas ao consumo tendem a florescer, sobretudo onde a vida agrícola não é um obstáculo à distribuição da riqueza, e paralelamente a população urbana cresce de maneira mais rápida (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 251)

---

<sup>8</sup> *São Paulo tinha, em 1960, 690.182 empregados em indústrias dos seus 3.781 milhões de habitantes. O crescimento no número de trabalhadores industriais foi de 395% em relação a 1940, enquanto a expansão demográfica foi de 285% no mesmo período. Enquanto isso o segundo polo industrial nacional, a cidade do Rio de Janeiro, teve uma queda de 8% no número de trabalhadores industriais entre 1940 e 1960, enquanto sua população cresceu 186%. Fonte: Recenseamento Geral do Brasil, Censos demográficos e industriais de 1940 e 1960.*

Apesar da concentração industrial na Grande São Paulo, que até a década de 1970 concentrava três quartos da produção industrial do Estado (CANO, 2007), o desenvolvimento industrial no interior paulista também foi significativo no período. Campinas e Sorocaba eram as cidades com maior número de empregados na indústria em 1960 entre as cidades fora da Grande São Paulo, seguidas por Jundiaí, Santos e Piracicaba, como demonstra tabela abaixo. Campinas e Sorocaba tinham maior proporção de trabalhadores industriais em relação à todas as capitais estaduais com exceção à São Paulo e, mesmo em números absolutos, só ficavam abaixo de São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre (IBGE, 1960).

*Tabela 1: População e empregados na indústria nos 10 principais centros industriais paulistas (excetuando a capital).*

CIDADES	POPULAÇÃO EM 1960	EMPREGADOS NA INDÚSTRIA EM 1960	% SOBRE POPULAÇÃO TOTAL
<b>SANTO ANDRÉ</b>	242.920	75.878	31,2
<b>CAMPINAS</b>	217.219	33.271	15,3
<b>SÃO CAETANO DO SUL</b>	113.233	32.280	28,5
<b>SÃO BERNARDO DO CAMPO</b>	81.255	32.280	39,7
<b>SOROCABA</b>	136.271	27.073	19,9
<b>GUARULHOS</b>	100.760	26.072	25,9
<b>JUNDIAÍ</b>	117.932	24.257	20,6
<b>SANTOS</b>	262.997	19.535	7,4
<b>PIRACICABA</b>	115.403	18.757	16,3
<b>MOGI DAS CRUZES</b>	99.616	17.932	18,0

*Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE, 1960. Recenseamento Geral do Brasil. Censos demográficos de 1960. São Paulo.*

A rápida industrialização e a consequente demanda por operários nas novas fábricas, geraram um acelerado êxodo da população rural para as cidades – no período o campo se mostrava cada vez menos rentável para os pequenos agricultores que não tinham capital necessário para investimento em novas técnicas e maquinários de plantio e colheita. As peculiaridades deste processo, comum à grande

parte dos países de estágio incipiente de desenvolvimento de suas forças produtivas, definiram as características mais marcantes das metrópoles industriais nestes países ao longo da segunda metade do século XX, com uma acelerada expansão das periferias residenciais que, via de regra, tinha precárias condições de infraestrutura urbana.

Ao contrário do que ocorria nos países industrializados no período pós-guerra, que fortaleceram políticas econômicas keynesianas e favoreceram a consolidação de “Estados de Bem-Estar Social”, as condições brasileiras de desenvolvimento capitalista induziram ao fenômeno de “industrialização de baixos salários” (MARICATO, 1996). Da perpetuação de um sistema agrário baseado em latifúndios derivava a existência de uma enorme reserva de mão-de-obra que se deslocava tanto das áreas rurais para as cidades, como das cidades pequenas e regiões agrárias, para as metrópoles e regiões mais industrializadas do país (especialmente do Nordeste para o Sudeste e, sobretudo, para o Estado de São Paulo). A impossibilidade de absorção da mão-de-obra que alimentava as dinâmicas migratórias em direção aos principais centros urbanos, aliada às ineficiências do Estado em garantir as infraestruturas urbanas mínimas, marcaria a formação da “metrópole industrial” no Brasil.

Conformou-se o que Lacerda conceituou como “Cidade Polarizada com periferias de periferias”, caracterizada por uma rápida expansão do tecido urbano de forma espacialmente contínua ao núcleo central histórico (LACERDA, 2012). Foi a forma espacial de expansão urbana predominante entre o início do século XX e à década de 1970; em um vetor ocorria a expansão das camadas mais ricas da população, formando o “centro expandido”, enquanto nas outras direções estendia-se o crescimento da população mais pobre em bairros periféricos cada vez mais distantes do centro, e com graves problemas de infraestrutura urbana (VILLAÇA, 2001). A autoconstrução nas franjas periféricas das metrópoles brasileiras foi inclusive, como demonstra Francisco de Oliveira, uma política incentivada pela negligência deliberada do Estado (em mãos das elites nacionais), já que significava a

expansão de moradias para a classe trabalhadora sem aumentar o custo da reprodução de mão-de-obra:

O capital se reproduz com o rebaixamento do custo da força de trabalho ou, em outras palavras, com o rebaixamento do salário. Desse ponto de vista, a autoconstrução era estranhamente um mecanismo de acumulação primitiva, pois a casa construída daquela forma não se transformava em capital. (OLIVEIRA, 2006, p. s.n.)

De maneira geral, a expansão espacial urbana das metrópoles industriais ocorreu em sucessivos anéis concêntricos contíguos, conformando um tecido urbano denso, contínuo e com limites claros. Por mais rápido que fosse a expansão do tecido urbano, tanto os bairros residenciais quanto as zonas industriais (neste caso, primeiramente localizadas linearmente ao longo das ferrovias, no início do século XX, e a partir de meados do século ao longo das novas rodovias inter-regionais que se construía) cresciam de maneira contínua ao redor da centralidade histórica (LACERDA, 2012).

Contudo, tal processo conceituado por Villaça e Lacerda não pode ser estendido de forma homogênea a todas as cidades brasileiras de grande e médio porte no período, já que houveram condições geográficas e econômicas que distinguiram o desenvolvimento morfológico, especialmente entre as cidades da faixa litorânea e do interior. Conforme se pode deduzir, a urbanização nestes padrões morfológicos das metrópoles industriais, foi mais intensa nas capitais mais populosas, localizadas na faixa litorânea do país.

Ou seja, o conceito de “metrópole industrial” refere-se a fenômenos que, apesar de terem como origem processos histórico-político-econômicos semelhantes, acabaram por se materializar com distintas formas e intensidades em diferentes contextos territoriais no país. No caso do interior paulista, mesmo em casos em que houve maior industrialização como em Campinas e Sorocaba, não se configuraram tecidos urbanos com as mesmas proporções de tamanho, população ou densidade construtiva e habitacional que as principais capitais estaduais como São Paulo, Rio de

Janeiro, Porto Alegre e Salvador. Esta particularidade é uma das razões para que, no futuro, as dinâmicas de dispersão e fragmentação do tecido urbano se tornassem mais evidentes no interior paulista.

No caso da capital paulista, a urbanização foi mais acentuada no início do século XX, quando o transporte ferroviário ainda era a forma predominante de circulação. Por isso o desenvolvimento de diversos bairros suburbanos junto das estações de parada dos trens nas proximidades de São Paulo. Foi de fato quando a cidade de São Paulo começou a se tornar metropolitana, com o vertiginoso crescimento da mancha urbana paulistana a partir da criação de novos loteamentos, primeiro ao longo das linhas férreas e, posteriormente, ao longo das ruas e avenidas que se abriam na periferia – nestes casos tendo como base o transporte urbano por meio de bondes e ônibus, que permitiram uma explosão urbana periférica em São Paulo (VILLAÇA, 2001) Como abordado anteriormente no subcapítulo 1.2, o surgimento de bairros ao longo das vias férreas ocorreu também no interior do estado mas, como a dinâmica de crescimento urbano era bem menos intenso, não chegou a configurar conurbações do tecido urbano como ocorreu na capital.

Já os principais centros urbanos do interior iniciaram seu processo mais intenso de crescimento urbano a partir de meados do século XX, *paripassu* à instalação da primeira geração de autoestradas do Estado<sup>9</sup>. Influenciado pela implantação das novas rodovias e, portanto, pela mobilidade proporcionada pelo automóvel, a expansão urbana neste caso gerou um tecido urbano significativamente mais disperso em comparação à compacta e adensada mancha urbana da capital.

---

<sup>9</sup> A primeira geração de autoestradas paulistas foi construída entre as décadas de 1940 e 1950 em substituição às antigas rodovias de via única e trajeto mais sinuoso, construídas nas décadas de 1920 e 1930. Caracterizaram-se por um traçado retilíneo e em via dupla, permitindo maior capacidade e velocidade de fluxos. Manteve um desenho territorial concêntrico à capital, fazendo a ligação de São Paulo às principais regiões do interior, sendo composto por: (1) rodovia Raposo Tavares/SP-270 (1937) entre São Paulo, Sorocaba e o Oeste Paulista, (2) rodovia Anchieta/SP-150 (1947) ligando a capital à Baixada Santista, (3) rodovia Anhanguera/SP-330 (1948) entre São Paulo, Campinas e o Noroeste Paulista, e (4) rodovia Pres. Dutra/BR-116 (1951) entre a capital, Vale do Paraíba e o Rio de Janeiro (PROENÇA, 2014).

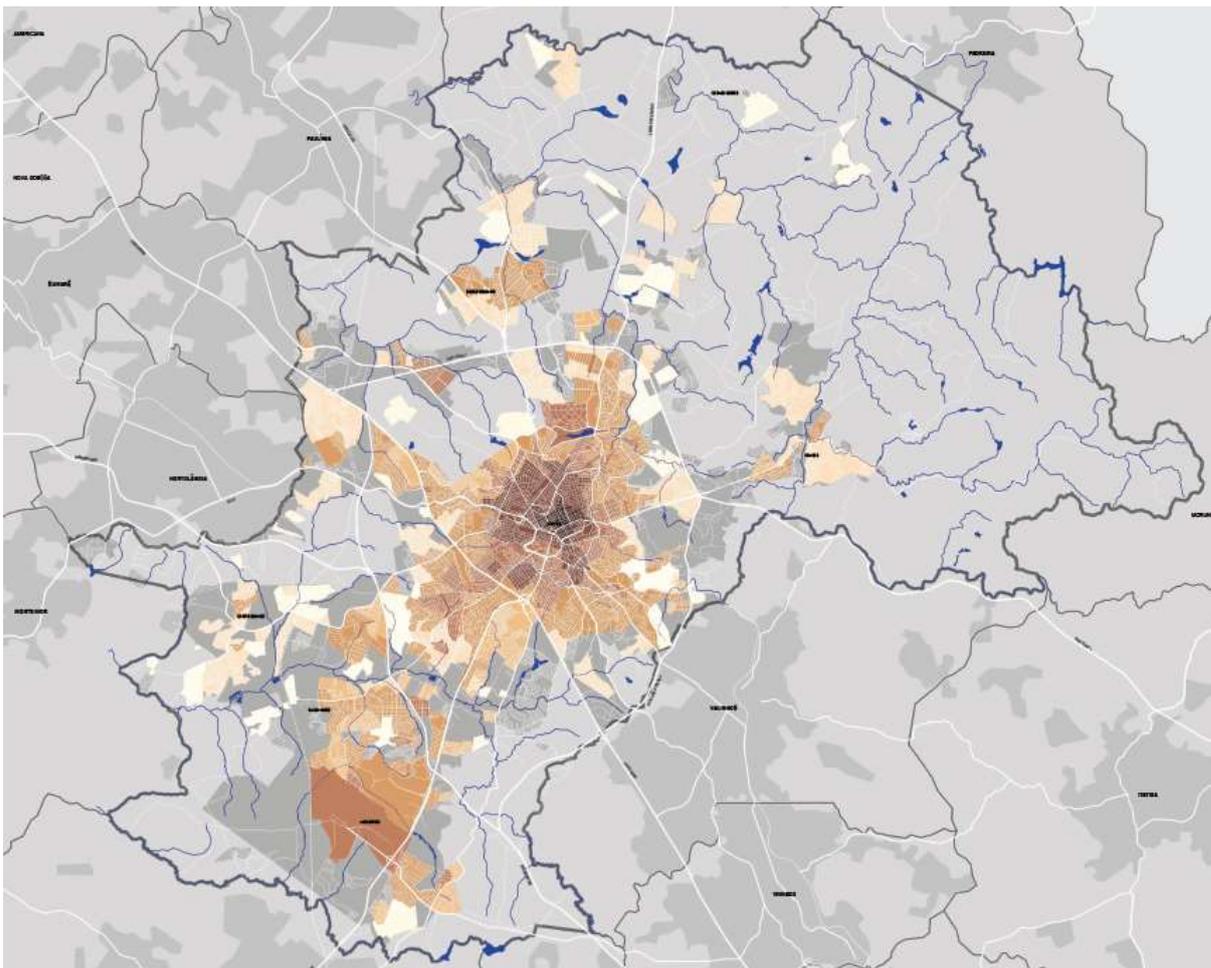


Figura 3: Periodização do crescimento urbano do município de Campinas. Do marrom mais escuro (áreas mais antigas) para o marrom mais claro (áreas mais novas), nos anos de 1840, 1878, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980 e 2000 (para mais detalhes visualizar anexo). Fonte: CAMPINAS/ Secretaria de Planejamento, 2015.

No caso de Campinas o crescimento do tecido urbano foi de 225,7% entre 1945 e 1954, em maior parte devido a abertura de novos loteamentos urbanos na zona sudoeste do município, em direção a recentemente inaugurada rodovia Anhanguera. Assim foi se consolidando um tecido urbano espacialmente disperso e fragmentado - embora não nas mesmas proporções e escalas da dispersão urbana que se consolidou após a década de 1990 - desde este período, marcado pela horizontalidade construtiva e pela presença de diversos “vazios urbanos” internos ao perímetro urbanizado da cidade.

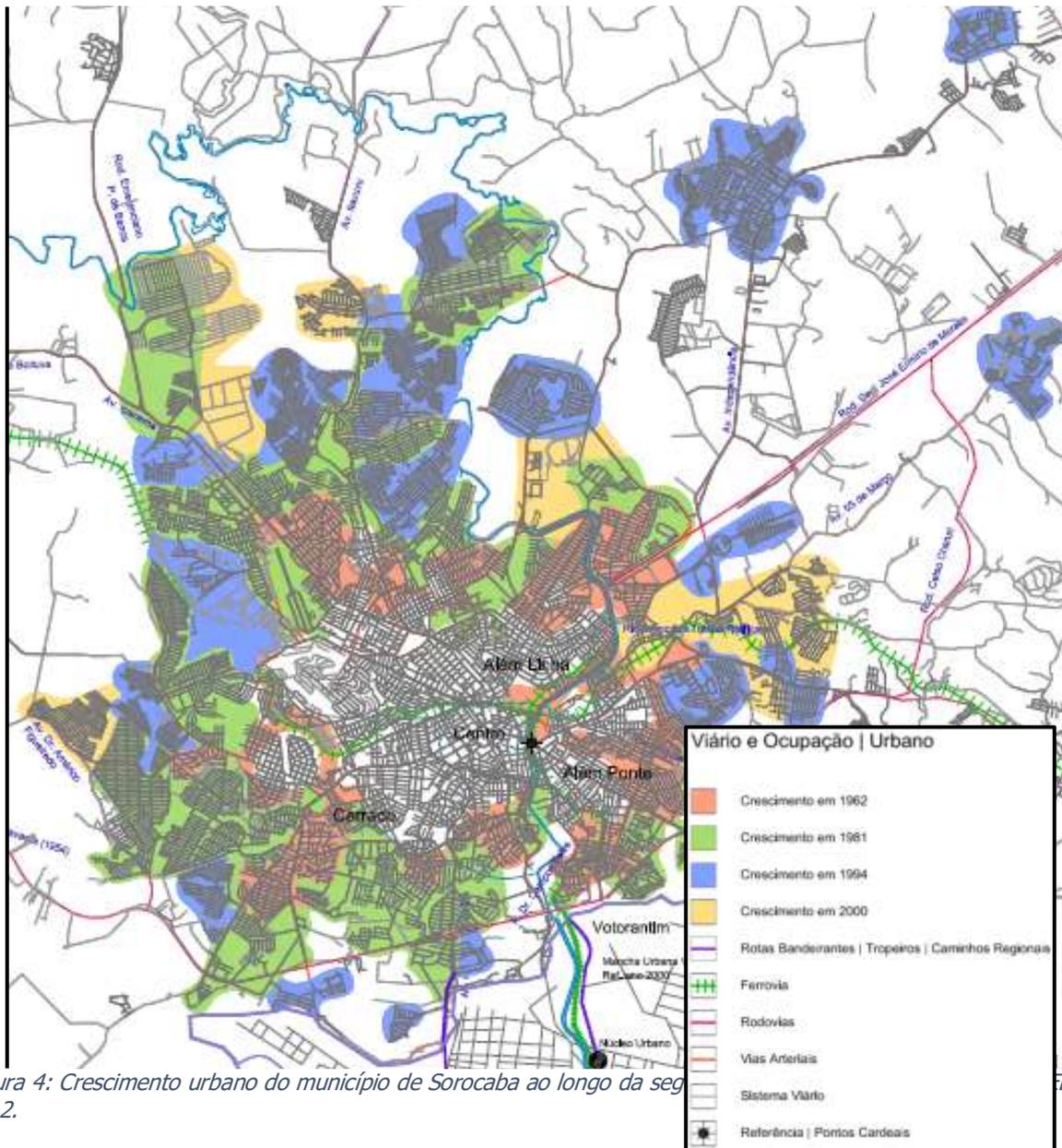


Figura 4: Crescimento urbano do município de Sorocaba ao longo da segunda metade do século XX.

CELI,

Semelhante processo ocorreu em Sorocaba, embora em menor intensidade e com menor presença de vazios urbanos do que em Campinas, com um crescimento de 126% do tecido urbano entre 1952 e 1962 (CELI, 2012). Foi neste período em que surgiram os bairros do Éden, Jardim Nova Aparecida e Jardim Cajuru, núcleos urbanos à nordeste do centro de Sorocaba que posteriormente originariam a conurbação com o tecido urbano de Itu.

Como apontam as figuras 3 e 4, a expansão viária foi um fator que influenciou a consolidação de um padrão de crescimento urbano fragmentado ao longo do século

XX. No caso de Campinas, foi mais evidente o crescimento urbano em direção à Rodovia Anhanguera e Santos Dumont (o crescimento em direção ao longo da Rodovia Dom Pedro I vai se intensificar apenas a partir da década de 1980), enquanto em Sorocaba a expansão urbana ocorreu em direção às novas avenidas abertas ao longo das avenidas General Carneiro e Coronel Nogueira Padilha, em direção norte e oeste da área central.

A abertura de loteamentos horizontais ao longo destes eixos viários foi a forma predominante de expansão urbana no período, com a verticalização tendo ficado circunscrita à área central de ambas as cidades, onde o elevado preço da terra urbana justificava um adensamento populacional e construtivo maior. Como apontam as figuras 3 e 4, a expansão urbana nos dois municípios já havia ocorrido de forma dispersa nas décadas de 1950 e 1960, com o surgimento de núcleos urbanos descontínuos em relação à área central. O contínuo crescimento urbano nas décadas seguintes, com o preenchimento dos vazios urbanos, acabou gerando um tecido urbano contínuo e mais compacto a partir da década de 1980.

Assim pode-se concluir que as origens da dispersão e fragmentação do tecido urbano nas regiões de Campinas e Sorocaba estão relacionadas diretamente à expansão rodoviária iniciada na década de 1950, e intensificada após a década de 1970. Embora os eixos rodoviários continuassem como fator de maior atração da dispersão do tecido urbano, tanto o conteúdo quanto a intensidade deste processo passaram a ser diferentes a partir das últimas décadas do século passado.

Transformações na cadeia produtiva e na divisão do trabalho internacional acarretaram a reestruturação da economia em escala internacional, induzindo uma rápida transformação do quadro produtivo no Estado, com a reconcentração do então concentrado parque industrial da Grande São Paulo em algumas regiões do interior. Este fenômeno conduziria, ao longo das últimas quatro décadas, à uma rápida urbanização destas regiões que, em pouco tempo teriam, proporcionalmente, um dos maiores índices de crescimento demográfico e em área urbanizada do país.

#### **1.4. Transformações na divisão internacional do trabalho e alterações nos padrões de localização da produção industrial**

Simultaneamente à aceleração da globalização da cadeia produtiva, e das transformações na divisão internacional do trabalho, iniciou-se um orquestrado movimento de desconcentração/reconcentração industrial no Estado de São Paulo que seria determinante na organização espacial da urbanização desde então, especialmente no interior do estado. Defende-se aqui que, mais que uma desconcentração – como é conceituado na maior parte dos estudos sobre o tema - tal processo gerou uma reconcentração das atividades produtivas no estado.

Esta não é uma mera questão terminológica, dado que estes termos se referem à distintas compreensões sobre os fenômenos espaciais de dispersão produtiva e urbana no período. O conceito de *desconcentração industrial* implica o entendimento do abandono da maior parte das fábricas instaladas em uma determinada região que havia se caracterizado como importante polo industrial em favor de uma outra região do mesmo país ou até de outra parte do globo. Já a compreensão de uma *reconcentração* significa que a dispersão produtiva ocorre em um menor raio territorial, mantendo estreitos vínculos não apenas de decisões e comando empresarial, mas também de circulação de mercadorias com a “antiga região” – no caso, a Região Metropolitana de São Paulo -, que ainda mantém números significativos de produção industrial. Ou seja, ainda que mais rarefeito, o quadro de concentração se mantém, apenas se dilatando para algumas regiões próximas.

É o que aconteceu, por exemplo, com o declínio de regiões do nordeste dos EUA que até a década de 1970 eram centros industriais de grande importância, baseado nas indústrias automobilísticas – como grande exemplo a cidade de Detroit - e siderúrgica – nas regiões de Pittsburgh e Cleveland. Nestes casos ocorreu uma verdadeira desconcentração da produção industrial, com o fechamento da maior parte das grandes indústrias destas regiões, e com o acelerado crescimento econômico de outras regiões distantes do país, especialmente nos Estados de Colorado, Arizona e

Califórnia, no sudoeste dos E.U.A., onde se consolidaram setores industriais mais modernos. Não havendo mais a necessidade de proximidade física entre os escritórios de comando e os centros produtivos no atual contexto da Terceira Revolução Industrial, há um deslocamento de saída de indústrias das “regiões antigas” em direção às “regiões mais modernas” (LIPIETZ, 1988). Tal movimento está expresso até mesmo nos termos que convencionalmente são usados para estas regiões, como *Rust Belt* no nordeste do país (traduzindo, cinturão da ferrugem, que antes era chamado de Manufacturing Belt, ou cinturão da manufatura), e o *Sun Belt* (cinturão do sol, referente às regiões sul, onde há maior incidência de luz solar e calor em relação ao restante do país, como Florida, Texas, Arizona e Califórnia, mas também regiões que economicamente tem brilhado mais nas últimas décadas) . Este não foi um fenômeno exclusivo dos Estados Unidos, tendo ocorrido também em outras partes do mundo, especialmente no que se referia aos centros produtivos mais antigos, baseados nas indústrias de transformação (setores como a metalurgia e a indústria química, que transformam a matéria-prima bruta em um produto intermediário, que por sua vez servem de matéria-prima para setores industriais de produção de bens de consumo) que se deslocaram para países onde a mão-de-obra era mais barata.

A transformação no padrão de localização geográfica das estruturas produtivas é um tema que foi trabalhado esmiuçadamente ao longo das décadas de 1970 e 1980, quando já se apontava a formação de uma “nova geografia econômica” em escala internacional a partir da consolidação de “novas regiões industriais” (BENKO, 1999; LIPIETZ, 1998; SANTOS, 1998). Estes eram locais que, por diversos fatores, estavam mais adaptados às novas exigências e demandas por parte tanto dos novos setores da indústria moderna, como o de informática e eletrônicos, quanto por parte das novas cadeias logísticas que se formavam com a reorganização da estrutura produtiva dos setores industriais mais antigos.



Figura 5: Transição do Manufacturing Belt/Rust Belt para o Sun Belt. Fonte: <http://www.geografiaopinativa.com.br/2015/09/estados-unidos-ii-manufacturing-belt-e.html>. Acessado em: 11/05/2018

Por novas cadeias logísticas que se formavam com a reorganização da estrutura produtiva entende-se um amplo e profundo processo de transformação da divisão internacional do trabalho que, no âmbito da organização da cadeia produtiva, ficou denominado como a passagem do paradigma *fordista-taylorista* para o *toyotista*. Em linhas gerais, caracteriza-se como a passagem de um modelo produtivo definido por “técnicas repetitivas de produção em série para mercados de massa” e enfatizada pela “concorrência de preços e o barateamento dos custos unitários de produção”, o fordismo, para um modelo flexível, ou toyotista, caracterizado pela maior rotatividade da mão-de-obra, especialização dos trabalhos industriais, privatização e enxugamento das empresas estatais e um mercado de consumo individualizado e privatizado (BODDY, 1990).

As transformações na indústria automobilística foram icônicas, sendo nas quais primeiramente se observaram os indícios de reorganização no modo de produção e na divisão do trabalho. A fabricação de automóveis é, há mais de um século, um dos ramos mais importantes da indústria mundial, pela quantidade e diversidade de matérias-primas empregadas na fabricação de um automóvel, e pelo poder de dinamização do mercado consumidor (ou seja, ambos fatores que potencializam a circulação e acumulação de capital). Foi também na indústria

automobilística que começaram a se empregar os dois principais modelos de produção industrial, a produção em série iniciada pela Ford e General Motors no início do século XX, e a “produção enxuta” empregada pela Toyota a partir da segunda metade do século passado.

O modelo de produção em massa foi desenvolvido inicialmente por Henry Ford para a fabricação do modelo Ford-T em 1908, posteriormente aperfeiçoado nos modelos futuros da empresa. Representou grandes vantagens produtivas em relação à produção industrial artesanal existente até então, com a implantação de uma linha de montagem contínua baseada na (1) intercambialidade e (2) padronização das medidas das diversas peças usadas na produção, podendo-se produzir diferentes automóveis com as mesmas peças, (3) na especialização das tarefas realizadas por cada trabalhador, que passaria a executar apenas uma tarefa específica, e (4) na criação de um sistema de movimentação das peças que eliminava a necessidade de deslocamentos internos dos operários na planta produtiva. A implantação de tais medidas reduziu bastante o tempo de produção de cada automóvel<sup>10</sup> e, conseqüentemente, aumentou a capacidade e reduziu os custos para a produção de cada mercadoria. Representou assim uma revolução nos modelos de organização da produção industrial, difundindo-se de maneira geral por diversos setores da indústria ao longo do século XX (WOMACK, JONES e ROSS, 2004).

Contudo, o modelo fordista de produção industrial em massa passou a apresentar sinais de desgaste e saturação a partir da década de 1960. O principal fator que impactou na crise da indústria automobilística baseada na organização fordista de produção foi o vertiginoso aumento do preço do petróleo, que passou a inviabilizar a demanda por automóveis com motores de grande porte e altas taxas de consumo de combustível, que eram praticamente o único produto desenvolvido pelas montadoras ocidentais – especialmente as norte-americanas – até então. Outros fatores também

---

<sup>10</sup> Segundo dados do estudo *From the American System to Mass Production, 1800-1932*, da John Hopkins University, apresentado por Womack, John e Ross (2004), o tempo necessário para a fabricação dos principais componentes de um veículo (motor, gerador e eixo) diminuiu de 750 minutos, em 1913, para 93 minutos em 1914, quando Ford já havia implantado o sistema de produção em série na sua fábrica em Detroit.

contribuíram, como a ausência de uma maior variedade de produtos automobilísticas, o aumento progressivo dos salários e também dos movimentos sindicais que exigiam a defesa dos direitos trabalhistas e, até mesmo a insatisfação por parte dos trabalhadores que passaram a encarar as jornadas de trabalho nas plantas produtivas de produção em massa como algo insuportavelmente monótono frente à acentuada agitação social e cultural que se espalhou pelo mundo entre as décadas de 1960 e 1970.

A expansão mundial do padrão enxuto de organização da produção industrial a partir da década de 1970, também conhecido como modelo toyotista, teve como base as transformações iniciadas pela companhia automobilística Toyota e depois implantada também por outras montadoras e indústrias japonesas. O modelo toyotista criou uma forma de produção que diverge do modelo industrial de produção em massa não apenas na organização da linha de produção, como também na estruturação da rede de fornecedores de materiais, no desenho da logística de estoque e distribuição de mercadorias e, até mesmo, na forma de diálogo entre os trabalhadores da empresa. O mote da produção enxuta era diminuir ao máximo a quantidade de peças produzidas dentro da própria planta automobilística ao criar uma vasta rede de fornecedores de peças que, por se especializarem na produção de pequenas peças, conseguiam fabricá-las de forma mais eficiente e barata. Terceirizando a fabricação de boa parte das peças, a montadora passava então a se concentrar em realizar estritamente a montagem dos veículos, podendo então ter estrutura física e mão-de-obra em menores quantidades, reduzindo os custos e maximizando os lucros de produção (WOMACK, JONES e ROSS, 2004).

Tais transformações nos modelos de organização da cadeia produtiva, iniciado na indústria automobilística e progressivamente expandida para outros ramos industriais ao redor do mundo a partir da década de 1970, esteve também diretamente ligado à saturação do modelo keynesiano de acumulação de capital já na década de 1960, acentuada também com a crise internacional do petróleo de 1973. A partir de então houve uma queda do modelo de bem-estar social que havia norteado as políticas públicas dos países capitalistas de economia avançada desde o pós-guerra,

e um progressivo crescimento das políticas neoliberais a partir da década de 1980<sup>11</sup>. Com a flexibilização legislativa efetivada por parte dos novos governos liberais, permitiu-se um trânsito muito maior de capitais e das empresas ao redor do mundo.

Assim, o período se caracterizou pelo:

(...) peso crescente das multinacionais, o enfraquecimento relativo dos Estados-nação diante das novas formas de coordenação econômica internacionais, a “nova divisão internacional do trabalho”, as transformações nos processos de produção e nos critérios de localização das empresas ligadas aos novos mercados e às novas tecnologias, as altas taxas de desemprego (PRETECEILLE e VALADARES, 1990, p. 7)

O simultâneo desenvolvimento e difusão dos meios de informação e comunicação também foi um fator importante na composição deste contexto de globalização e flexibilização da cadeia produtiva internacional. Este fenômeno corresponde à concretização do processo que Milton Santos conceituou como a “unicidade das técnicas”, no qual o predomínio de um sistema técnico – as tecnologias de informação e comunicação - ao mesmo tempo e em todo o globo, promoveria uma convergência entre espaço e tempo:

O movimento de unificação, que corresponde à própria natureza do capitalismo, se acelera, para hoje alcançar o seu ápice, com a predominância, em toda parte, de um único sistema técnico, base material da globalização. Com a emergência do período técnico-científico, no imediato pós-guerra, o respectivo sistema técnico se torna comum a todas as civilizações, a todas as culturas, a todos os sistemas políticos, a todos os continentes e lugares (SANTOS, 2012, p. 192).

Isto permitiu que as transações financeiras, que até então levavam um tempo considerável para serem efetuadas, pudessem se realizar instantaneamente por meio

---

<sup>11</sup> O modelo político neoliberal surgiu quase que simultaneamente no Reino Unido e nos Estados Unidos nos governos de, respectivamente Margaret Thatcher (1979-1990) e Ronald Reagan (1981-1989). Este modelo de condução da política econômica se opunha ao modelo keynesiano ao enxugar as funções e instituições estatais em nome de diminuição da burocracia que permitisse o avanço do “livre mercado”. Ao longo da década de 1980 se espalhou por outros países de capitalismo avançado e, durante a década de 1990, foi sendo incorporado à política dos países recém democratizados da América Latina, tendo efeitos devastadores no aumento das desigualdades e das problemáticas sociais urbanas no continente. Peter Hall, no capítulo “Cidade do Empreendimento” do livro “Cidade do Amanhã”, trata bastante minuciosamente dos efeitos que o surgimento das políticas neoliberais tiveram na produção do espaço urbano, primeiramente nos dois países citados, e depois difundidos pelo mundo (HALL, 2013)

da internet. Um determinado pagamento que, via cheque, poderia levar dias ou até semanas entre o tempo de viagem do dito cheque do local do pagamento até o banco de origem, e a verificação da existência de crédito para a sustação do mesmo, passou a se realizar instantaneamente mediante um clique do *mouse*. A expansão da internet permitiu, portanto, um vertiginoso aumento das transações financeiras e a facilidade de abertura de capitais por parte de diversas empresas pelo mundo. Este fenômeno ficou conhecido como a *financeirização da economia internacional*, período quando as dinâmicas financeiras passaram a ser dominantes na condução das relações econômicas, comandando até mesmo as decisões que incidem diretamente na produção de mercadorias propriamente ditas.

Nestas circunstâncias, os fatores de decisões locais das empresas – de um modo geral – mudaram consideravelmente. Com o grande avanço das tecnologias e infraestruturas de transporte de mercadorias ao longo do século XX, a proximidade a fontes de matéria-prima, bem como das economias de aglomeração, deixou de ser fator tão importante na decisão de localização geográfica de uma empresa. No mesmo sentido, o desenvolvimento das tecnologias de comunicação e informação permitiram a separação física entre as diversas etapas de concepção e produção das mercadorias; as sedes de escritórios, salas comerciais, laboratórios e centros de pesquisa e, por fim, as plantas de produção em si.

O padrão de localização industrial predominante ao longo do século XX foi o de concentração em determinados pontos do território, devido a formação de economias de aglomeração nestes locais<sup>12</sup>. Estas economias de aglomeração são possibilitadas pelos diversos benefícios que a existência prévia de indústrias gera para o estabelecimento de uma empresa nesta mesma região, maximizando seu potencial de lucro por fatores como o compartilhamento das mesmas matérias-primas, o aproveitamento de um subproduto que uma indústria de outro setor produz, ou para

---

<sup>12</sup> *A virada entre as décadas de 1960/1970 é tida como o marco temporal da flexibilização da cadeia produtiva e da divisão internacional do trabalho e, portanto, do movimento de dispersão da produção até então concentrada em metrópoles industriais, segundo a bibliografia europeia e norte-americana, como apontado por Boddy (1990), Harvey (1996), Lipietz (1988) e Soja (1993). No Brasil, como na maior parte dos países de industrialização tardia, tal fenômeno se faz mais presente a partir da década de 1980.*

suprir a demanda das indústrias existentes por peças ou maquinaria, entre outros. Por outro lado, a extrema concentração geográfica em uma mesma região pode causar deseconomias devido a fatores como (1) a elevação do preço dos materiais, da mão-de-obra e da terra, (2) existência de uma atividade sindical mais forte e organizada, (3) congestionamento dos transportes, e (4) aumento de custos dos serviços que vão desde a assistência técnica especializada até o abastecimento de água e coleta de resíduos em locais onde há a concorrência entre muitas indústrias, como era o caso das metrópoles industriais do século XX (ESTALL e BUCHANAN, 1971).

A organização toyotista da divisão do trabalho caracterizou-se pela fragmentação da cadeia produtiva à medida que a compra de peças de outras empresas se tornou mais barata que a fabricação das mesmas. Assim podia-se operar com uma mão-de-obra e instalações físicas mais reduzidas, restando maior capital para os processos que elas próprias empreendem. Contudo, ao contrário do que pode aparentar, a consolidação de uma cadeia produtiva fragmentada não prescindiu da concentração como um elemento gerador de lucro e, portanto, de atração no estabelecimento de uma empresa industrial. Neste sentido, a dispersão industrial não ocorre em territórios desprovidos das condições de produtividade acima citadas, o que no caso de uma distribuição econômica altamente concentrada em apenas uma parte do país como no Brasil, não se realizará distante desta região.

A maior ou menor dispersão das estruturas produtivas varia de acordo com o peso que os fatores de localização, como a proximidade às matérias-primas, a disponibilidade de mão-de-obra especializada ou de um serviço específico, tem para um determinado setor da indústria. Deste modo, a reorganização da atividade produtiva acabou gerando regiões ou vetores especializados em alguns determinados ramos da indústria. Ramos industriais como o metalúrgico, cujo custo com o transporte de mercadorias é um dos principais fatores na organização da produção – especialmente os produtos finalizados –, tendem a se manter relativamente concentrados nas proximidades dos portos marítimos, enquanto que outros setores,

como o da aeronáutica, tendem a ter maior dispersão por todo o mundo em locais que concentram maior mão-de-obra qualificada, fator crucial para este setor<sup>13</sup>.

Neste cenário, sob o paradigma produtivo toyotista há a tendência à separação dos centros empresariais e locais de pesquisa e criação de novos produtos e a sede da fabricação das mercadorias. Em escala mundial iniciou-se uma dinâmica generalizada de deslocamento dos centros produtivos das multinacionais, desde seus locais de origem – no geral, no que então eram conceituados os países de economia desenvolvida – para regiões mais pobres, onde a mão-de-obra é mais barata<sup>14</sup>. Esta foi uma das faces mais aparentes do atual estágio de globalização, com a dispersão de empresas produtivas ao redor do planeta. Já na escala regional, passou a ocorrer também um esvaziamento de antigas áreas industriais em direção à novas regiões do próprio país, em busca de melhores condições de lucro e produtividade.

---

<sup>13</sup> Dando o exemplo de uma grande empresa aeronáutica, a Boeing, que dispersa sua cadeia produtiva em escala global, adquirindo diversas peças mecânicas e eletrônicas que são produzidas em subsidiárias na Ásia, o motor feito na Europa e no nordeste dos Estados Unidos, enquanto a produção da fuselagem e montagem final ocorre no noroeste dos Estados Unidos .

<sup>14</sup> A terminologia de "países desenvolvidos/subdesenvolvidos" ou "países de primeiro/terceiro mundo" foi amplamente utilizado durante o século XX para dividir os países de industrialização mais antiga – que seriam os Estados Unidos, Canadá, Europa Ocidental, Japão e Austrália -, que no geral apresentam índices econômicos mais avançados, do restante do planeta. Durante a Guerra Fria também separavam os países de capitalismo avançado, que comporiam o "primeiro mundo" – os já citados anteriormente -, os países de economia socialista no "segundo mundo" e os países de capitalismo subdesenvolvido que comporiam o "terceiro mundo". Cada vez mais esta divisão se mostra imprecisa para definir a geopolítica internacional em um contexto onde vem havendo um crescimento econômico vertiginoso de países então considerados subdesenvolvidos, especialmente a China, e uma queda de outros até então considerados desenvolvidos, como alguns países da Europa Ocidental que compõem o mercado comum europeu.



*Figura 6: Áreas industriais abandonadas (brownfield land) em 1977 em Trafford Park, Manchester, primeiro parque industrial do mundo. Como resultado do processo de transformação da divisão internacional do trabalho e dos modelos de organização da cadeia produtiva a área passou de empregar 75.000 pessoas na década de 1950, para apenas 15.000 na década de 1970. Fonte: <https://www.theguardian.com/cities/2015/apr/29/manchester-trafford-park-world-first-industrial-estate-history-cities-50-buildings>. Acessado em 23/05/2018.*

Segundo Benko, estes deslocamentos dos parques industriais dentro dos próprios países ocorreram por alterações nos fatores de localização industrial. Ao contrário do caso de migração da estrutura produtiva para os países mais pobres, onde prevaleceu a disponibilidade de mão-de-obra mais barata, no caso do deslocamento produtivo para outras áreas do país preponderaram os fatores de disponibilidade de infraestruturas de transporte mais avançadas, proximidade a instituições de ensino e pesquisa e à mão-de-obra mais qualificada (BENKO, 1999). Tais fatores faziam com que estas “novas regiões” se tornassem mais vantajosas do que as antigas metrópoles industriais que já apresentavam deseconomias de aglomeração, favorecendo o acúmulo de capital, especialmente por conta das melhores condições de fluxos de pessoas e mercadorias nestes novos locais:

(...) dois movimentos sucessivos caracterizam a organização espacial das indústrias de alta tecnologia: uma concentração geográfica das atividades, que permite obter economias de aglomeração (baseadas na organização da produção e na formação dos mercados locais de trabalho), seguida por desconcentração geográfica da produção para evitar as deseconomias de aglomeração crescentes provocadas pela concentração acentuada das atividades (BENKO, 1999, p. 150).

Este fenômeno foi exemplificado com o caso da decadência das antigas regiões industriais metalúrgicas e automobilísticas, e o crescimento produtivo das regiões ao sul e oeste dos Estados Unidos. Também houveram casos semelhantes na Europa, como a queda das antigas regiões industriais como o Vale do Rio Ruhr, na Alemanha, e a região do Merseyside, entre Liverpool e Manchester, no Reino Unido. Estes casos estiveram relacionados ao rápido crescimento produtivo de novas regiões industriais, como a Terceira Itália (porção norte do país, compreendendo as regiões de Milão, Turim, Bolonha, Florença, Gênova e outras), ou a região de Kalmar, na Suécia. Ambas eram regiões que já possuíam um histórico mais forte de existência de redes de cooperação entre empresas de pequeno e médio porte e, também por isso, já estavam mais adaptadas ao novo paradigma de produção e circulação de mercadorias que passou a dominar a economia internacional a partir da década de 1970.

Porém, este processo de transformação na divisão do trabalho e na cadeia produtiva acentuou, nos países de industrialização tardia como o Brasil, a histórica dualidade no processo de produção espacial, com o crescimento da disparidade entre os locais mais ricos e mais pobres (FERREIRA, 2000). Nestes casos, os países não possuíam um conjunto de infraestruturas de diversas naturezas – especialmente de transporte – que permitissem um deslocamento massivo das empresas dos centros industriais já consolidados no país em direção a novas regiões distantes daquelas que já concentravam a produção econômica do país. Assim, ocorreu uma reconcentração da estrutura produtiva desde a principal metrópole industrial até as regiões do seu entorno, como no caso de São Paulo e da Cidade do México.

No caso brasileiro, a reconcentração da produção industrial até então aglomerada na Grande São Paulo ocorreu majoritariamente nas regiões vizinhas do entorno macrometropolitano da capital paulista e, mesmo quando não, manteve-se via de regra nas regiões Centro-Sul do país. Apesar das ações de planejamento regional defenderem a desconcentração da estrutura produtiva e fortalecimento

econômico de novas regiões no país<sup>15</sup>, o Governo Federal não tinha condições de investimento na infraestrutura necessária para que outra região do país desenvolvesse condições lucrativas para a produção e circulação de mercadorias, ao ponto de se tornar economicamente mais atrativa que a região concentrada.

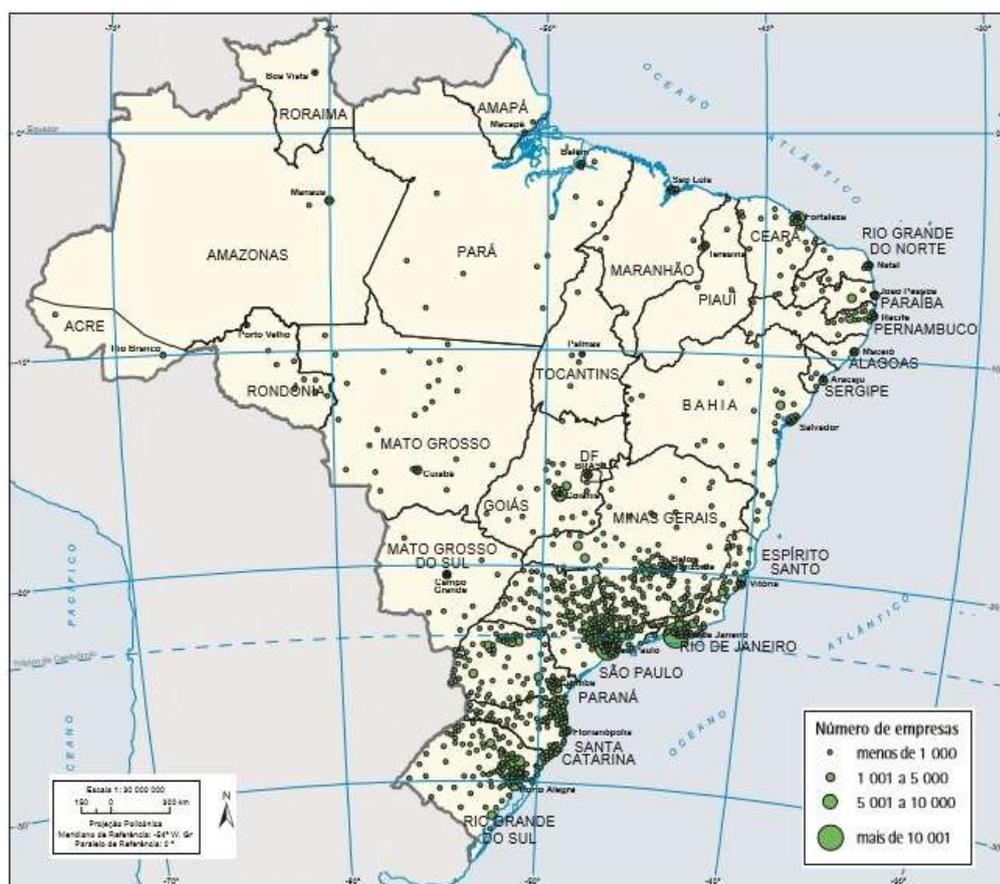


Figura 7: Distribuição de empresas industriais no Brasil, evidenciando concentração no Centro-Sul do país e, especialmente, no Estado de São Paulo. Fonte: Atlas geográfico do IBGE, 2007.

O interior paulista recebeu a maior parte das indústrias que deixavam a área metropolitana paulistana. A expansão de rodovias inter-regionais a partir do Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento (PROINDE) foi um fator decisivo neste processo, pois foram tais infraestruturas de transporte que permitiram que as

<sup>15</sup> A questão da desconcentração produtiva teve especial atenção no II Plano de Desenvolvimento Nacional (PND – 1974) que, dentre outros, tinha o objetivo de “melhor distribuição espacial da população e das atividades produtivas” a partir, teoricamente, da indução do desenvolvimento econômico de cidades médias de regiões distantes do eixo São Paulo – Rio de Janeiro. Para mais informações, ler o capítulo II, sobre o processo de planejamento urbano e regional no Brasil e no Estado de São Paulo.

empresas se localizassem nestas regiões do interior sem perder as vantagens locais proporcionadas pelo principal mercado produtivo – ainda o era naquele momento - e consumidor do país, a Região Metropolitana de São Paulo. O próprio transporte de mercadorias não foi prejudicado, pois as rápidas velocidades permitidas pelas autoestradas faziam com que as mercadorias chegassem rapidamente à capital, em muitas ocasiões até mais rapidamente que na circulação entre partes distantes da própria Região Metropolitana de São Paulo, cuja fluidez das vias já era comprometida pelo intenso tráfego desta região. Assim a reconcentração territorial contornava às desvantagens de aglomeração causada pelos fluxos travancados na capital paulista, sem se distanciar do maior mercado consumidor e da mão-de-obra qualificada já existente.

Por isso que tratamos aqui não da desconcentração, mas sim da reconcentração da estrutura produtiva no Estado de São Paulo. Quando este fenômeno é abordado como desconcentração, acaba se resvalando – mesmo que não intencionalmente – em uma ideia de distribuição relativamente homogênea de um determinado elemento pelo território. E da maneira como ocorreu no objeto de pesquisa desta tese, se trata de uma reconcentração, de uma ampliação de escala da concentração: da Região Metropolitana de São Paulo para a região macrometropolitana.

É aí que se encontra a pertinência deste tema pois, ao contrário de algumas vertentes de estudos territoriais que apontavam para a desterritorialização das relações econômicas e sociais<sup>16</sup>, o espaço e a concentração continuam sendo fatores importantes para a organização da cadeia produtiva, sobretudo no contexto de uma economia de industrialização tardia como a brasileira. Mesmo nos casos em que houve a desconcentração do *locus* produtivo, a lógica produtiva manteve-se a mesma,

---

<sup>16</sup> Um conceito que está presente fortemente nas vertentes que, especialmente na virada entre o século XX para o XXI, propunha a formação de uma "sociedade em redes" comandada "por espaços de fluxos" (CASTELLS, 1999), no qual as dinâmicas de fluxos comandariam hegemonicamente de modo que o tempo praticamente anulasse o espaço. Assim, se desconsidera o papel do espaço enquanto agente determinante da localização das estruturas produtivas, como se as empresas pudessem manter as mesmas condições de geração de capital localizando-se livremente em qualquer parte do mundo.

com a capital paulista se mantendo como o principal centro de decisões e sede de empresas do país.

### **1.5. Reconcentração da produção industrial paulista**

A expansão das rodovias inter-regionais somadas ao contexto internacional de fragmentação da divisão do trabalho, geraram um grande crescimento da produção industrial do interior paulista a partir da década de 1970, fenômeno que foi interpretado majoritariamente como a “desconcentração industrial paulista”, caracterizada primordialmente pelo deslocamento das plantas produtivas da Grande São Paulo à outras regiões do interior do estado. (CANO, 2007). É importante ressaltar que, assim como detalhado no subcapítulo 1.4, os fenômenos territoriais de dispersão industrial geraram uma nova concentração, que não alterou profundamente a organização geográfica da produção nacional. Devido ao crescimento das deseconomias de aglomeração associadas à concentração da atividade industrial na Grande São Paulo, boa parte das indústrias se deslocaram a partir da capital para o interior paulista, mas continuavam mantendo vínculos inseparáveis com a capital, onde se mantiveram as sedes empresariais dessas empresas. Assim, a cidade de São Paulo teve reforçado o papel de centro de decisões em nível nacional e continental, passando “a ser a área polar do Brasil (...) pelo fato de ser capaz de produzir, coletar, classificar informações, próprias e dos outros, e distribuí-las e administrá-las de acordo com seus próprios interesses” (SANTOS, 1998, p. 151), enquanto seu *hinterland* regional, o interior paulista, se tornava o parque produtivo em si.

O deslocamento de indústrias para o interior esteve encabeçado por projetos do governo estadual e federal que visavam atender as novas necessidades da cadeia produtiva, distanciando-se dos centros urbanos onde existiam sindicatos operários politicamente forte e ativos, e deslocando-se para locais com maiores taxas de lucratividade apoiadas em maiores incentivos fiscais e mão-de-obra mais barata. O II

Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), lançado em 1975 durante o governo militar, tinha na desconcentração da estrutura produtiva nacional um dos principais objetivos. Isto ficou mais claro com a Política de Desenvolvimento Urbano e Regional (PDUR), de 1976, que continha diretrizes para a desconcentração das indústrias localizadas nas principais metrópoles industriais (especialmente no eixo São Paulo-Rio de Janeiro) em direção às cidades médias, por meio do “planejamento da expansão e reforço da infraestrutura urbana das cidades beneficiárias da descentralização intra-regional, com atuação preferencial sobre os núcleos urbanos com mais de 50.000 habitantes” (MENDES e SAMPAIO, 1992, p. 20)

De fato, os investimentos do período resultaram no avanço de estruturas produtivas e na integração econômica de boa parte dos territórios do Centro-Oeste e de algumas regiões do Nordeste e Norte no circuito nacional. Porém, a produção industrial manteve-se concentrada nas regiões Sudeste e Sul, em principal no Estado de São Paulo. Entre 1970 e 1995, período “auge” do projeto de reconcentração industrial, o Estado de São Paulo teve uma queda de apenas 2,9% na participação no PIB nacional, de 39,5% para 36,6%, enquanto toda a região Nordeste tinha uma porcentagem de 13,4% em 1995, apenas 1,4% superior a 1985, com 12,0% (CANO, 1997).

No âmbito paulista, duas políticas incidiram mais diretamente na industrialização do interior do estado; a criação de Distritos Industriais em diversas cidades do interior, e o PROINDE durante a década de 1970. A criação de Distritos Industriais tinha como objetivo gerar as condições ideais para a instalação de empresas nos principais polos regionais do interior paulista, através de medidas como a isenção de impostos, execução de infraestrutura básica e concessão de terrenos (NEGRI, 1996).

Por sua vez, a política de criação de Distritos Industriais estava apoiada no potencial de circulação de mercadorias promovidas pelas rodovias que interconectavam o estado. Neste sentido esteve subordinada ao PROINDE na medida em que foi este que determinou a construção de novas autoestradas e a modernização

das existentes, buscando atrelar a expansão rodoviária – com maior ênfase nas ligações capital/interior – à dinamização econômica de algumas regiões do interior paulista. Sob esta determinação foi construída a “segunda geração” de rodovias paulistas, com características técnicas que permitiam maior velocidade e capacidade de tráfego, maximizando os fluxos de mercadorias entre o estado. No geral, foram construídas com um traçado paralelo as autoestradas estaduais já existentes, favorecendo as regiões mais próximas, em um raio de 150km da capital<sup>17</sup>.

Como aponta Tavares, boa parte dos distritos industriais paulistas fracassaram, com poucas empresas interessadas, e algumas que se mudaram pouco tempo depois de instaladas. As próprias rodovias que conectavam a capital ao interior se consolidaram como principais elementos de atração de empresas no interior paulista, se constituindo em eixos de organização da produção industrial (TAVARES, 2018).

A constante expansão das infraestruturas de informação e comunicação também foi outro fator crítico para a reconcentração da produção industrial, com o começo de utilização de satélites e a ampliação da rede de telefonia fixa na década de 1970, e o início da rede de telefonia móvel e a implantação de cabeamentos de fibra ótica (no geral, junto dos principais eixos viários do estado) que permitiu o desenvolvimento da internet a partir da década de 1990 (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009). Com a expansão das infraestruturas de transporte e de telecomunicações pelo Estado, a antiga concentração produtiva na Grande São Paulo ficava cada vez mais injustificada do ponto de vista econômico, ou seja, a dispersão pelo interior do Estado era o movimento mais lógico do ponto de vista da geração de capitais. Contudo, a dispersão não ocorreu de forma homogênea pelo estado; como era de se esperar se concentrou nas regiões e nos eixos melhores servidos das infraestruturas citadas.

---

<sup>17</sup> As autoestradas construídas no período foram a Rodovia Castelo Branco/SP-280 (inaugurada em 1968) entre São Paulo, a região de Sorocaba e o oeste paulista; Rodovia dos Imigrantes/SP-160 (1974) entre a capital e a Baixada Santista; Rodovia dos Bandeirantes/SP-348 (1978) entre São Paulo e a região de Campinas; e a Rodovia dos Trabalhadores/SP-70 (atualmente rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto, de 1982), entre a capital e o Vale do Paraíba.

Desta forma, o rápido crescimento industrial do interior de São Paulo foi, em um primeiro momento, concentrado nas regiões mais próximas à capital, em Campinas, Jundiaí, Sorocaba, São José dos Campos e Santos, no que mais tarde viria a ser conceituado como a Macrometropole Paulista. Posteriormente se espalharia também por outras regiões bem servidas de infraestrutura de transporte e telecomunicações, como São Carlos/Araraquara, São José do Rio Preto e Ribeirão Preto. Como demonstra a tabela abaixo, em um breve período de 15 anos, entre 1970 e 1985, o interior paulista passou de um quarto a quase metade do Valor de Transformação Industrial do Estado, passando a ser desde a década de 1980 superior ao município de São Paulo.

*Tabela 2: Participação da Região Metropolitana de São Paulo e do interior no total da produção industrial paulista (em % do Valor de Transformação Industrial).*

	1959	1970	1975	1980	1985
<b>1-RMSP</b>	73,8	74,7	69,4	62,9	56,6
<b>1.1-CAPITAL</b>	54,8	48,1	44,0	34,8	29,8
<b>1.2- RMSP, EXCETO CAPITAL</b>	19,0	26,6	25,4	28,1	26,8
<b>2-INTERIOR</b>	26,2	25,3	30,6	37,1	43,4
<b>TOTAL</b>	100	100	100	100	100

*Fonte: Fibge, censos industriais de 1959, 1970, 1975, 1980 e 1985 apud CANO, 2007.*

O rápido crescimento industrial impulsionou um período de igualmente acelerada expansão demográfica e urbana no interior paulista a partir da década de 1970. O crescimento urbano neste momento resultaria na metropolização dos locais mais próximos à capital – Baixada Santista, Sorocaba, Campinas e Vale do Paraíba, com a conurbação do tecido urbano a consolidação de dinâmicas de centro-periferia entre diferentes cidades destas regiões. Como dados comparativos, o crescimento populacional da Região Metropolitana de São Paulo entre as décadas de 1970 e 2000 teve uma média de 2,66%, enquanto na Região de Governo de Campinas foi de 4,04%, e na de Sorocaba de 3,47% (SEADE, 2014).

Isto significou mudanças nos movimentos migratórios que, até a década de 1960, haviam se caracterizado por um número maior de pessoas que saíam do interior para se estabelecer na Grande São Paulo. Durante a década de 1970 o balanço migratório interno entre capital e interior se equilibrou e, na década de 1980, passou a ter um movimento inverso no qual 289.336 pessoas deixaram a Região Metropolitana de São Paulo para residir no interior. A região de Campinas foi a de maior ganho de população proveniente da RMSP neste período, seguido pela Baixada Santista e Sorocaba respectivamente (BAENINGER, 2001).

Tal fenômeno de reconcentração produtiva das “metrópoles industriais” em direção à “novas regiões econômicas” não foi um fenômeno isolado ao caso brasileiro/paulista, tendo ocorrido em muitas das “antigas regiões industriais” desde as três últimas décadas do século XX. Decorreram de transformações na divisão internacional do trabalho que induziram a mudanças nas lógicas de localização das atividades econômicas e, portanto, nas dinâmicas de urbanização e ocupação do território.

O período de virada entre as décadas de 1960 e 1970 ficou marcado por uma crise estrutural da cadeia internacional de acumulação capitalista, com o esgotamento do “Estado de bem-estar social” e do sistema produtivo fordista nos países de economia desenvolvida, a crise energética de 1973 que gerou um grande aumento nos preços do petróleo (HARVEY, 1996). Como resposta iniciou-se um movimento sistêmico de reestruturação capitalista baseados na; (1) implantação de governos com políticas econômicas liberais em diversos países, diminuindo progressivamente as intervenções estatais no funcionamento do mercado e enfraquecendo o poder dos sindicatos trabalhistas, (2) flexibilização da cadeia produtiva e adoção do sistema toyotista<sup>18</sup> de organização do trabalho (3) desenvolvimento das tecnologias de

---

<sup>18</sup> O termo se refere à montadora japonesa Toyota e está associado a um modo de organização da produção tradicional na indústria japonesa desde o início do século XX, que se caracterizava pela composição de grupos empresariais japoneses compostos por pequenas e médias empresas especializadas cada qual na fabricação de partes fragmentadas de uma determinada mercadoria, que depois seria montada como produto final. Opõe-se assim ao fordismo, baseado em grandes plantas industriais que fabricavam praticamente todas as peças necessárias para a confecção de uma mercadoria (WOMACK, JONES e ROSS, 2004).

informação e comunicação que, além de permitir novas formas mais lucrativas de produção, promovia a integração do mercado financeiro internacional (PRETECEILLE e VALADARES, 1990).

Estas novas condições permitiram novas formas de organização da cadeia produtiva por parte das empresas – especialmente as grandes multinacionais – que iniciaram um movimento de transferência das plantas industriais de fabricação de mercadorias para países de industrialização tardia, onde a mão-de-obra era mais barata e as margens de lucro eram maiores (entretanto, mantendo a sede das empresas e, portanto, da acumulação de capital nos países de origem). Simultaneamente surgiram também novas dinâmicas de realocação interna das atividades industriais, com a saída em massa das plantas industriais das “antigas metrópoles industriais” com destino a “novas regiões” mais propícias a implantação de infraestruturas produtivas mais modernas por suas melhores condições de infraestrutura de circulação de pessoas, mercadorias e informação;

A autonomização do capital financeiro e da função de engenharia, com efeito, permite aos setores monopolistas controlarem a divisão espacial do trabalho entre centros de concepção e de pesquisa, centros de fabricação e centros de montagem, em função de uma repartição dos centros de aprovisionamentos e de um sistema de transporte, das reservas de mão-de-obra e dos mercados, que podem, aliás, ser preexistentes ou reorganizados. (LIPIETZ, 1988, p. 36)

Assim começa a se constituir uma nova organização espacial produtiva no Estado de São Paulo, relacionada à dispersão e especialização de atividades produtivas no interior do Estado, atingindo tanto os novos setores produtivos tecnológicos, como de eletrônicos e informática, quanto dos setores tradicionais, que passaram a envolver métodos e técnicas produtivas mais modernas. Contudo, como já afirmado anteriormente, ao contrário do ocorrido em algumas partes do mundo com o declínio de “velhas regiões industriais” (caso icônico de Detroit, a capital mundial da

indústria automobilística durante a primeira metade do século XX) e o surgimento de “novas regiões de indústrias de ponta” (também exemplar caso, entre tantos, do “Vale do Silício” na Califórnia), no caso paulista este processo não ocorreu com o declínio econômico da “velha região industrial”, a capital. Sequer pode-se dizer que houve um esvaziamento industrial completo da capital para explicar o deslocamento de indústrias de grande porte para o interior do Estado, pois ocorreu uma significativa reindustrialização baseada no crescimento de unidades fabris de pequeno porte notadamente nos bairros do entorno da cidade de São Paulo, além de haver se mantido um significativo parque industrial nos municípios da Região Metropolitana de São Paulo.

## **1.6. As infraestruturas de transporte e a dispersão metropolitana**

Do ponto de vista da organização do espaço urbano, o processo de desconcentração/reconcentração da estrutura produtiva paulista gerou uma dinâmica de dispersão metropolitana, com a expansão de um modo de vida e de um tecido urbano físico tipicamente metropolitano que, em um primeiro momento era característico da Grande São Paulo, para diversas regiões do interior paulista. O realçado papel das infraestruturas de transporte nos sucessivos ciclos de modernização paulista, também se refletiu na urbanização do estado.

A evolução da rede de circulação inter-regional paulista pode ser classificada segundo os seguintes ciclos: (1) implantação da rede ferroviária para permitir o avanço da produção cafeeira que estabeleceu o início dos ciclos de modernização capitalista no estado, (2) construção das primeiras rodovias inter-regionais nas duas primeiras décadas do século XX, que por suas características técnicas não chegou a alterar a primazia do transporte ferroviário, (3) constituição da primeira rede de autoestradas inter-regionais de vias duplas no Estado entre as décadas de 1940 e 1950,

que marcaram a nova hegemonia do transporte rodoviário e, (4) a construção da segunda geração de autoestradas estaduais entre as décadas de 1960 e 1970, com melhores condições tecnológicas que as anteriores. Desde então são mantidos constantes investimentos na modernização técnica das rodovias (como a construção da segunda via da rodovia dos Imigrantes e as quartas e quintas pistas da rodovia dos Bandeirantes a partir da década de 2000) para – tentar - suprir a crescente demanda de fluxos inter-regionais.

Em um primeiro momento, as rodovias induziram a localização das indústrias no interior do estado, que por sua vez gerava uma onda migratória para suprir a demanda por trabalhadores. Em um segundo momento, as grandes vias inter-regionais se tornaram também um dos elementos mais determinantes na dispersão das localizações urbanas e, na associada formação de uma rede megalopolitana em partes do Estado de São Paulo e da região Sudeste a partir da década de 1970.

Para Villaça, as rodovias inter-regionais passaram a ser um elemento determinante na expansão do tecido urbano como um reflexo das políticas de incentivo à indústria automobilística e de construção de autoestradas em voga desde a década de 1950. Até então:

(...) as grandes vias regionais só atraíam a expansão urbana representada pelos bairros das camadas de baixa renda. Com a difusão do automóvel e das autoestradas de interesse regional, algumas daquelas vias passaram a atrair também bairros de alta renda (VILLAÇA, 2001, p. 85)

Segundo o autor, tal fenômeno decorreu de novas dinâmicas de valorização do solo urbano e regional resultantes da crescente presença do automóvel individual no modo de vida urbano. Desde meados do século passado a mobilidade proporcionada pelos automóveis individuais tem influenciado em transformações de diversos aspectos no processo de urbanização e no modo de vida urbano, em um primeiro

momento mais restrito às parcelas de população de maior poder aquisitivo, e se espalhando por boa parte da população no início do século XXI<sup>19</sup>.

De modo geral, até a década de 1970 as rodovias de grande porte eram barreiras ao crescimento urbano, ao passo que as centralidades históricas ainda eram os fatores mais determinante nas dinâmicas de valorização urbana. Estas últimas concentravam a maior parte do comércio e dos serviços urbanos, sendo o ponto nodal da rede de mobilidade intra-urbana das cidades no país. Assim, quanto maior a distância do centro – especialmente do principal centro urbano, mas também, em menor grau, das subcentralidades –, menor o interesse das pessoas em residir ou empreender negócios (valor de uso), e conseqüentemente menor o valor comercial (valor de troca) das terras urbanas nestes locais (VILLAÇA, 2001).

---

<sup>19</sup> São diversos dados estatísticos que apontam para o contínuo aumento do transporte individual, especialmente no interior do estado, como o aumento de 133% do total da frota de veículos do Estado entre 2002 e 2017. O crescimento foi em taxas maiores nas Regiões de Governo de Campinas (com 143%) e Sorocaba (com 167%) (SEADE, 2018).

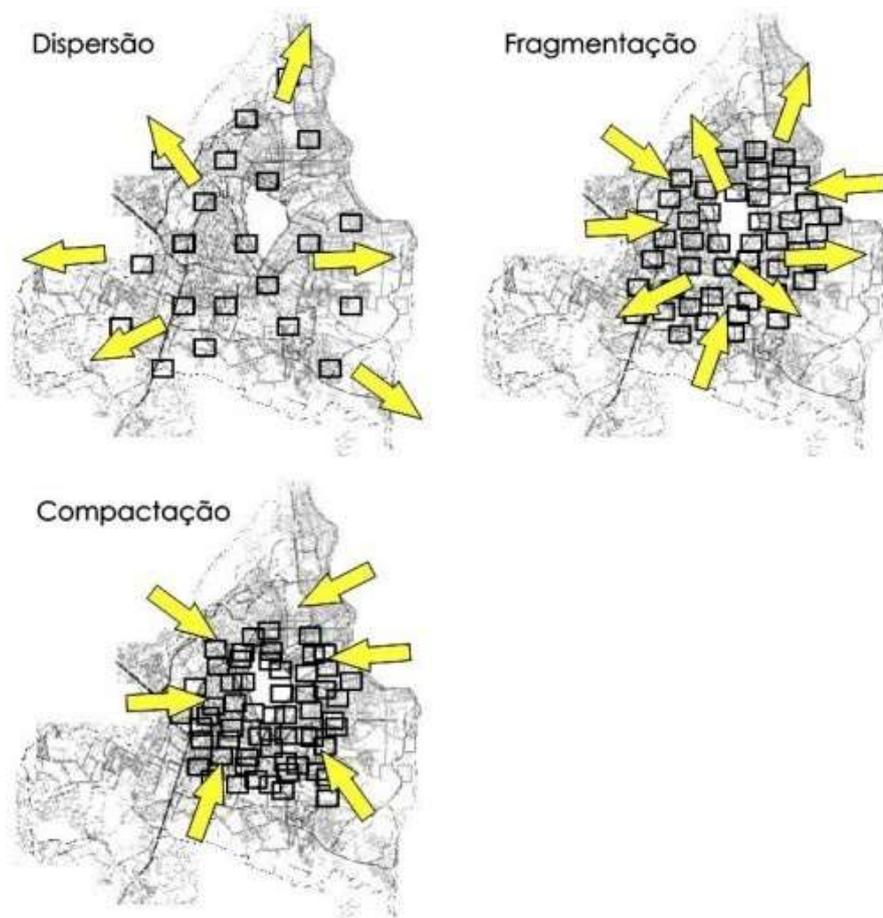


Figura 8: Padrões de urbanização: dispersão, fragmentação e compactação. Fonte: Silveira, 2014.

Neste contexto as rodovias eram elementos que impediam o crescimento contínuo do tecido urbano, diminuindo as condições de mobilidade e acessibilidade ao centro das cidades. Este era um fator que diminuía o valor das terras além da rodovia, sendo determinante para que, no caso de Campinas, às áreas à sudoeste e noroeste da cidade se consolidassem como vetores de crescimento da população mais pobre da cidade, localizadas “do outro lado da rodovia Anhanguera” a partir da década de 1950. Tal fenômeno não ocorreu em Sorocaba pois a urbanização da cidade ainda não havia atingido a rodovia Raposo Tavares no período.

A crescente popularização do automóvel individual e a progressiva localização de empresas ao longo das rodovias resultou em uma mudança de papel das mesmas, passando de barreira ao desenvolvimento urbano, para elemento de indução de urbanização. Como apontou Norma Lacerda:

As novas autopistas intraurbanas – modernizadas e ampliadas – tornaram as periferias urbanas ainda mais atrativas para as camadas média e alta. A extensão delas acentuou as estruturas lineares, mas também aquelas em “nós” (ou células), representados pelos condomínios residenciais de alta renda, pelos conjuntos habitacionais de interesse social e pelos bairros marginais (LACERDA, 2011)

Portanto, as rodovias foram determinantes nas transformações do padrão predominante de crescimento urbano das metrópoles brasileiras, nas quais boa parte das novas áreas de expansão urbana “passavam a ser polarizadas ao longo das rodovias, fora das cidades, dando origem a novos polos e a novas centralidades”, configurando um novo conceito de “urbanização dispersa e fragmentada” (REIS, 2006, p. 120). Transmutava-se assim a compreensão da organização morfológica espacial das principais metrópoles nacionais, até então fortemente marcadas pela alta densidade e pelo crescimento contíguo da mancha urbana periférica ao redor do centro histórico.

Não apenas núcleos residenciais de alta renda passaram a ser atraídos pela proximidade com a rodovia, como também novos loteamentos residenciais de média renda, que disputam o espaço com conjuntos habitacionais e bairros populares. A morfologia e organização espacial resultantes do crescimento urbano do interior paulista ocorreu de maneira substancialmente distinta de como se havia caracterizado a “metrópole industrial” paulistana durante as décadas anteriores.

Estes padrões de urbanização coexistem, com maior ou menor proporção para o padrão concêntrico (no caso das metrópoles de urbanização mais antiga, onde o padrão concêntrico herdado do período da “metrópole industrial” é mais marcante) ou para o padrão disperso (no caso das formações metropolitanas mais recentes, caracterizadas pela dispersão e fragmentação de diversos núcleos urbanos). Como a urbanização do interior paulista é, via de regra, mais recente – acontecendo já no período em que o automóvel individual passou a ser o principal meio de transporte urbano -, a urbanização tradicional tem menor proporção, e a fragmentação e dispersão urbana se tornam mais evidentes.

As estreitas relações entre as autoestradas e o transporte por meio do automóvel individual, as transformações nas relações de valor do espaço urbano até então considerado periférico, e o surgimento de novas tipologias urbanas – especialmente os condomínios residenciais e logísticos fechados -, compõem a receita para o entendimento da formação do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, hipótese defendida nesta tese, como se abordará no capítulo a seguir.

## 2. O corredor urbano Campinas-Sorocaba

### 2.1. A urbanização regional

A compreensão dos fenômenos urbano-regionais contemporâneos passa pela apuração crítica das terminologias e conceitos recorrentes nos estudos urbanos contemporâneos, tanto na escala quanto nas categorias de análise. O emprego da terminologia urbano-regional legitima-se justamente pela dissolução entre as hierarquias escalares entre urbano e regional, reconhecendo a integração quase indissociável das dinâmicas sociais e econômicas entre o que tradicionalmente se limitava como espaço da cidade e da região, e entre cidade e campo. O fenômeno de dissolução dos limites entre urbano e rural como consequência do crescimento desmedido das cidades e a formação das megalópoles, já era sugerido desde o início do século XX, como apontou Lewis Mumford:

Outrora, tinham sido as cidades-ilhas que pontilhavam um oceano amplo de agricultura. Agora, entretanto, na parte mais populosa da terra, as áreas agrícolas tendiam a constituir ilhas verdes, isoladas, a desaparecer lentamente debaixo de um mar de asfalto, concreto, tijolos e pedras, cada um deles a cobrir inteiramente o solo ou a reduzir seu valor para quaisquer outras finalidades que não a de mais calçamento, encanamento e edificação (...) aquilo a que alguns têm chamado explosão urbana é, na realidade, sintoma de um estado mais geral - a remoção de limites quantitativos. Isso assinala a mudança de um sistema orgânico para um sistema mecânico, do crescimento propositado para a expansão sem propósito (MUMFORD, 1998, p. 572)

O processo histórico de surgimento das cidades está diretamente associado à evolução da divisão social do trabalho, em um primeiro momento com o surgimento das atividades políticas, militares e religiosas. Ou seja, a existência das cidades só foi possível com o simultâneo surgimento da figura do campo, enquanto local que produz excedente alimentar a um determinado nível capaz de manter uma certa quantidade de pessoas que vivessem na cidade e que, portanto, não trabalham diretamente com a

produção do próprio alimento. Assim, a relação entre a cidade e a região circundante - o campo - foi se aprofundando ao longo do tempo, à medida que se produzia mais alimentos por um simultâneo ao avanço da divisão social e territorial do trabalho com o surgimento de novas funções urbanas.

Até a Revolução Industrial, a evolução urbana permaneceu subordinada ao campo, pois era a produção de alimentos o principal fator no desenvolvimento de uma sociedade, permitindo o surgimento e crescimento das cidades em uma determinada região. Só com a industrialização – e o surgimento de novas tecnologias de produção agrícola e novos meios de transporte, em um primeiro momento o trem e os navios a vapor, que multiplicaram exponencialmente a produção de alimentos -, que a produção agrícola deixou de ser o maior motor de desenvolvimento. As cidades passaram a ser a localização dos principais meios de produção, as indústrias, o que refletiu em uma progressiva dinâmica de realocização populacional saindo do campo em direção às cidades, paralelamente ao nível de industrialização dos países.

À medida que as principais *urbes* concentravam maior riqueza, induzia-se também à formação de uma “região urbana” nucleada por esta cidade, com a incorporação de núcleos urbanos de menor porte e seu entorno rural à rede comercial e produtiva desta cidade maior. A evolução das infraestruturas de transporte foi crucial neste processo, permitindo maior capacidade e velocidade de fluxos entre as metrópoles que se formavam, e sua crescente região de influência.

Este processo de expansão das áreas de influência dos principais centros urbanos se acentuou ainda mais com as transformações na cadeia produtiva a partir da década de 1970, induzindo à formação de regiões urbanas a partir do processo de dispersão e fragmentação dos núcleos produtivos e urbanos:

“A multiplicação da área de municípios separados incorporados substituiu a anexação como padrão principal da expansão territorial urbana, criando um grau de fragmentação política metropolitana de que nunca se chegara perto no passado. A paisagem urbana não apenas se estendeu por uma área muito mais vasta, como também se rompeu em muitos mais pedaços” (SOJA, 1993, p. 217)

Neste contexto diluem-se as categorias que caracterizavam a urbanização da cidade tradicional, como urbano/rural e centro/periferia, ressignificando as rígidas noções de polaridade e hierarquia urbanas e regionais. A dispersão de núcleos urbanos em escala regional, fragmentados em relação à urbanização existente, passou a levar à formação de arranjos urbano-regionais que, por sua vez, refletem o duplo processo de fragmentação/integração típicos da globalização atual. A região como um todo passa a ser o local do urbano, apresentando locais de maior ou menor concentração e densidade de área urbanizada, englobando simultaneamente as escalas urbana, metropolitana e regional.

Nos fenômenos urbano-regionais coexistem tanto os tecidos urbanos tradicionais, concentrados continuamente ao redor de uma centralidade histórica, e os núcleos urbanos recentes dispersos no território regional. Como aponta Rosa Moura, os arranjos urbano-regionais são fenômenos “complexos, devido à multiplicidade de escalas e fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, finanças, conhecimento e relações de poder, que perpassam seu interior” e em que, “as especialidades e a diversificação das unidades interiores, bem como as relações antagônicas entre as muitas partes dos arranjos, compõem uma totalidade sem romper as contradições internas” (MOURA, 2011, p. 2-3). São fenômenos espaciais mais evidentes nos territórios de maior densidade técnica, como o interior paulista, local: “(...) “megalopolitanizado”, em boa parte já integrado ao mundo das compras a crédito, ao uso do automóvel, aos passeios nos shoppings, às *lan houses* e aos cursos universitários noturnos” (BENFATTI, QUEIROGA e SILVA, 2010).

Milton Santos utiliza as categorias de horizontalidades e verticalidades para analisar as relações e processos que formam o território regional, sendo as horizontalidades as relações que ocorrem de forma contínua em escala local, enquanto as verticalidades seriam as interrelações fragmentadas aceleradas pela globalização, ocorrendo diretamente entre um ponto e outro do globo. As relações horizontais podem ser exemplificadas pelas relações contínuas que uma fábrica tradicional cria em um território, na articulação dos fornecimentos de matérias-

primas e insumos, de criação de diversos postos de trabalho, e de abastecimento dos mercados consumidores. Já as verticalidades estão relacionadas à capacidade de fluxos de um local com outros pontos distantes do território global, tomando a forma de uma rede global de fluxos de pessoas, mercadorias e, principalmente, de informação. Os lugares seriam formados, portanto, em um determinado ponto de cruzamento entre processos horizontais e verticais (SANTOS, 1998).

Seguindo o método de Milton Santos podemos afirmar que, do ponto de vista das categorias de análise, os arranjos urbano-regionais apresentam uma união vertical das horizontalidades, no sentido de abranger um território regional de grande densidade técnica que, através das infraestruturas de transporte, integra fisicamente locais de diversas composições sociais, econômicas e morfológicas. As infraestruturas e as relações criadas em escala horizontal acabam potencializando a capacidade de ações verticais tanto da megarregião urbana da Megalópole do Sudeste, quanto dos arranjos urbano-regionais nela constituídos, caso do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, entre outros vetores territoriais da megalópole.

São as mesmas infraestruturas criadas para a circulação em escala regional e que aumentam o alcance das relações horizontais – neste caso, com destaque para as de circulação de pessoas e mercadorias - que potencializam a “verticalização” de alguns pontos do território, com a atração de empresas e processos sociais altamente vinculados à uma dinâmica globalizada. Em outras palavras, para usar o estudo de caso desta tese, é o estreitamento das relações horizontais entre Campinas, Indaiatuba, Salto, Itu e Sorocaba - bem como destas com outras cidades – que fomentam o potencial deste vetor como local de alto nível de integração com a economia globalizada.

É neste sentido que a urbanização contemporânea simultaneamente promove a fragmentação e a integração territorial. Fragmenta o urbano tradicional para integrá-los em escala regional, criando vetores de expansão urbana de acordo com a atual lógica de circulação da cadeia produtiva. É a urbanização extensiva para além das cidades e das áreas urbanizadas:

(..) que se impõe no espaço brasileiro para muito além das cidades, integrando espaços rurais e regionais ao espaço urbano-industrial mediante a expansão da base material requerida pela sociedade e pela economia contemporâneas e as relações de produção que são (ou devem ser) reproduzidas pela própria produção do espaço. Neste contexto, multiplicam-se as fronteiras (urbanas), tanto internamente e nas franjas das aglomerações quanto nos espaços regionais e rurais incorporados à lógica urbano-industrial dominante. (MONTE-MÓR, 2006, p. 17)

Assim, nos territórios de maior aprofundamento da divisão do trabalho e do processo de globalização, foram se dissolvendo a distinção e os limites entre espaço urbano e rural que tradicionalmente haviam caracterizado a ocupação territorial humana. A diluição entre rural e urbano ocorre à medida que ambas categorias são igualmente incorporadas à divisão do trabalho e cadeia de produção e circulação da economia globalizada, com o predomínio de grandes latifúndios e dos conglomerados de empresas alimentícias no ramo agropecuário. Nestas formas de produção agropecuária o meio técnico-científico-informacional abrange também o meio rural conforme o maquinário tecnológico e o conhecimento científico tornam-se indispensáveis à produção agrícola.

Nestes termos, rural e urbano são cada vez menos antagônicos e mais complementares. Como apontou Milton Santos, constituem-se então regiões agrícolas (e não rurais) contendo cidades, que são cada vez mais imprescindíveis como fornecedoras de mão-de-obra e meios de consumo e produção ao meio rural, e regiões urbanas que abrangem também áreas agrícolas. O que as difere é a densidade de fluxos (de pessoas, mercadorias e de informações) e de objetos (infraestruturas e construções no geral) em cada um destes espaços (SANTOS, 1994).

A composição de áreas mistas entre ocupação urbana e rural (como tradicionalmente se classificam estas categorias) tem sido um fenômeno espacial recorrente no entorno da maior parte das metrópoles nacionais, mesmo as distantes da Megalópole do Sudeste, como apontam inúmeros trabalhos sobre a dispersão e fragmentação urbana no país. A análise destas áreas é particularmente comum aos estudos urbanos e regionais anglo-saxões, onde são classificadas como “rural-urban

fringes”, “urban fringes” ou “urban/metropolitan edges” (RANDOLPH, 2012; CARRIÓN-FLORES e IRWIN, 2004). A dispersão destas áreas híbridas entre urbano e rural demonstra que a formação de regiões urbanas não se refere à expansão da dinâmica metropolitana às regiões de entorno, mas sim que:

(...) a aparente expansão da metrópole significa o esgotamento de um determinado modo de urbanização (“metropolitana”) e o advento de formas diferentes exatamente nas suas proximidades que geram novas oportunidades de articulação regional de municípios que ultrapassa a tradicional mediação metropolitana no âmbito da rede urbana podendo dar origem a lugares relativamente independentes da metrópole. (RANDOLPH, 2012, p. 4)

As *urban fringes* apontam, portanto, novas relações urbanas que divergem em conteúdo das dinâmicas que conformaram as metrópoles. Não se trata mais da expansão de áreas periféricas contíguas à um núcleo metropolitano central que mantém rígidas relações hierárquicas (de ofertas de empregos/serviços, de fluxos) com este, mas sim de uma urbanização que se expande por áreas agrícolas ao longo das principais vias de circulação.

Nestes termos é quase impossível a leitura da urbanização contemporânea segundo os elementos “canônicos” da cidade tradicional, como rua, lote ou praça. A própria noção de espaços públicos e privados se confundem, visto que muitas vezes a propriedade não coincide com o uso do espaço. No urbano contemporâneo são diversos os espaços de uso público que são de propriedade particular, enquanto muitos espaços públicos de direito são de uso e acesso restritos.

As infraestruturas viárias de grande porte passam a ser os principais elementos indutores da dispersão urbana, constituída majoritariamente por polos de atividades (shoppings, centros empresariais, aeroportos, etc.) e loteamentos residenciais promovidos por agentes privados. A localização destes equipamentos urbanos tende a ocorrer de forma desconexa em relação ao tecido urbano existente, configurando uma malha urbana fragmentada pela adição sucessiva de loteamentos urbanos conectados

aos eixos viários regionais que articulam o urbano-regional ao tecido urbano local existente (PORTAS e TRAVASSOS, 2012).

Ocorre assim uma progressiva diluição da hierarquia centro/periferia que marcou o crescimento da cidade tradicional até o estágio da metrópole industrial, a medida em que um núcleo central que organizava uma expansão urbana concêntrica passa a ser mais uma das partes do urbano extensivo. As múltiplas possibilidades de expansão urbana permitidas pelas infraestruturas de circulação na dimensão concreta, e pelas tecnologias de informação e comunicação no plano abstrato, promovem maior polinuclealidade (dinâmica distinta à da formação de subcentralidades nas metrópoles industriais, que ainda se mantinham fortemente vinculada à estrutura monocêntrica) no contexto urbano-regional.

A cidade tradicional refletia sua rígida hierarquia social, com as atividades econômicas de maior valor e as residências das classes mais altas ocupando as áreas centrais, ao passo que a população mais pobre ocupava as áreas periféricas (mais pobre quanto mais distante as periferias). Já o urbano-regional contemporâneo, por sua vez;

(...) é lugar de continua e tendencial destruição de valores posicionais (...) de destruição de consolidados sistemas de valores simbólicos e monetários, de contínua formação de novos itinerários privilegiados, de novos lugares de comércio, de lazer, da comunicação e de interação social, de uma nova geografia de centralidades, de novos sistemas de intolerância, de compatibilidade e incompatibilidade. (SECCHI, 2015, p. 92)

O deslocamento da residência das elites metropolitanas para fora das áreas centrais não é algo propriamente novo; remonta ao surgimento dos primeiros loteamentos condominiais fechados no “padrão Alphaville” que surgiram na década de 1970. Contudo, é a partir da década de 2000 que a dinâmica toma maiores proporções com o *boom* das construtoras e incorporadoras imobiliárias (a partir da abertura de capital em bolsa dessas empresas), inclusive ampliando a oferta também para as classes médias.

No contexto da urbanização regional, o que até então era espaço periférico ocupado pela população de baixa renda (eram literalmente os espaços que “sobravam” na cidade, únicos locais permitidos para a habitação dos mais pobres) e espaços de produção rural, passa a ser de valor para o mercado imobiliário e fundiário. Há, portanto, uma disputa entre diversos agentes econômicos que transformam o tradicional padrão de segregação socioespacial das cidades brasileiras, no qual os muros, e não mais apenas as distâncias físicas, passam a separar as distintas classes sociais que agora, muitas vezes ocupam os mesmos territórios (CALDEIRA, 2000).

## 2.2. O conceito de corredor urbano

O documento *State of the World Cities 2010/2011 - Cities for All: Bridging the Urban Divide* (Estado das Cidades Mundiais 2010/2011 – Cidades para todos: unindo as divisões urbanas) aponta para o surgimento de novas formas de articulação urbana que extrapolam cada vez mais a escala da cidade e da metrópole, classificadas em três categorias; *cidades-região*, *megarregiões* e *corredores urbanos*. A formação destes arranjos urbano-regionais está em curso em diversas partes do mundo, especialmente em países de desenvolvimento industrial tardio que apresentam uma elevadíssima taxa de migração e crescimento urbano nas cidades, locais que concentram as problemáticas socioespaciais urbanas mais agudas neste início de século XXI (UN-HABITAT, 2008).

A importância do estudo destas *cidades-região*, *megarregiões* e *corredores urbanos* está, não na definição formal de cada uma destas terminologias - que são imprecisas e se confundem entre si –, mas na compreensão dos fenômenos urbanos que com mais intensidade refletem o atual estágio da globalização da economia internacional, em que a dinâmica de produção capitalista tende a expandir-se para regiões mais pobres e desindustrializadas do planeta, em busca de mão-de-obra mais

barata e maior proximidade às fontes de matéria-prima. São as expressões geográficas de maior magnitude do processo de extrema concentração de capital em determinados pontos do território, como David Harvey apontava desde a década de 1980 em sua Teoria do Desenvolvimento Geográfico Desigual (HARVEY, 2011). São locais que devido ao crescimento de determinados setores produtivos relacionados à uma alta demanda do mercado internacional, tendem a concentrar as migrações de capitais e de pessoas de seus países, configurando corredores urbanos em larga escala, como entre Mumbai e Delhi, na Índia, e entre Lagos e Accra na África Ocidental, e megarregiões urbanas, como no Delta do Rio Pérola, na China (UN-HABITAT, 2008).

Algumas situações ímpares criam articulações urbanas peculiares, como as aglomerações urbanas fronteiriças entre o México e Estados Unidos, nas quais as cidades mexicanas são fonte de mão-de-obra para as urbes norte-americanas. O caso mais exemplar é o de Tijuana (no México) e San Diego (nos E.U.A.), que conforma um corredor urbano baseado no movimento pendular diário entre a primeira cidade e o sul do estado da Califórnia. Outro caso icônico é o das aglomerações urbanas de enormes proporções que estão em formação na China desde a década passada, decorrentes do grande investimento de capital internacional após a abertura econômica do país e do programa estatal de transferência de população das áreas rurais para os centros urbanos. Neste panorama há a constituição de diversos corredores urbanos ao longo das rodovias e ferrovias inter-regionais do país, como entre Hangzhou, Shaoxing, Cixi e Ningbo, na foz do Rio Amarelo (como aponta a figura 9, evidenciando a explosão urbana na região entre 1984 e 2016). A urbanização chinesa é a manifestação mais evidente das tendências urbanas contemporâneas, com a conformação de articulações urbano-regionais de enormes proporções formadas por, desde núcleos urbanos residenciais de alta densidade construídos pelo governo para milhões de habitantes ou grandes polos industriais estatais, até a expansão periurbana de residências de baixa densidade ou conjuntos de galpões logísticos privados sobre o uso rural existente.

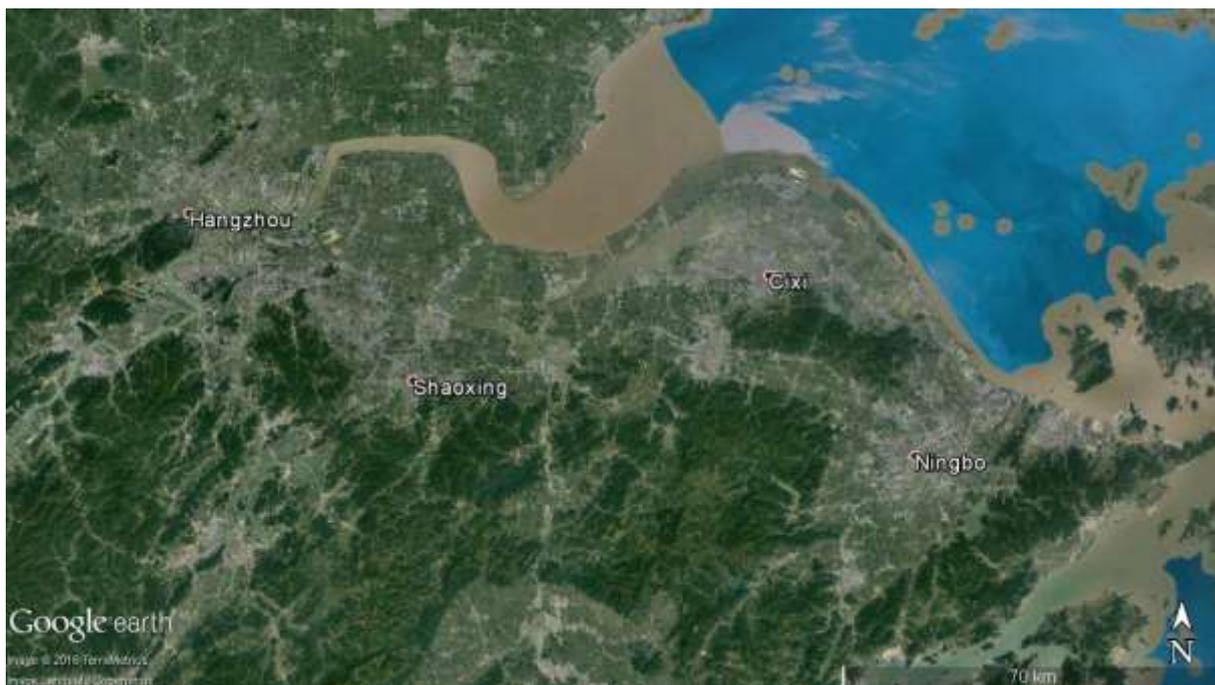


Figura 9: Expansão urbana entre Ningbo e Hangzhou, na China, entre 1984 e 2016. Fonte: Google Earth/Landsat, 2016

É evidente que, do ponto de vista formal, estes exemplos representam fenômenos em uma escala e intensidade bem maiores do que o estudo de caso desta tese. O que representam é a tendência atual de formação de fenômenos urbanos em escala regional, derivados do processo de globalização que aprofunda a concentração

econômica e produtiva em determinados pontos do território. De modo geral, sua intensidade varia de acordo à inserção do local e do país na economia globalizada. No caso brasileiro, a principal expressão deste processo é a formação da Megalópole do Sudeste, uma megarregião urbana na qual o Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, como defende esta tese, é um dos vetores de maior expansão urbana e onde se evidencia a disputa entre diversos agentes pelo território urbano-regional.

No caso da Megalópole do Sudeste no Brasil, sua formação deve-se especialmente à dispersão regional da então concentrada estrutura produtiva industrial na metrópole paulistana e à intensa taxa de mecanização da produção agrícola. A urbanização desta megarregião urbana intensificou-se na mesma medida que sua inserção territorial do processo de globalização nas últimas décadas do século XX. Alguns vetores territoriais são mais pronunciados que outros dentro do território megalopolitano, como o eixo entre São Paulo ao Rio de Janeiro, passando pela aglomeração urbana do Vale do Paraíba paulista e fluminense.

O conceito de *corredor urbano* aqui proposto para o eixo linear entre Campinas e Sorocaba refere-se à formação de uma urbanização linear entre dois polos regionais, induzida pela implantação de tipologias urbanas típicas do período contemporâneo ao longo de uma infraestrutura de transporte de larga escala. Na própria palavra “corredor”, já se explicita a propriedade de fluidez que é característica à organização espacial dos territórios metropolitanos contemporâneos.

Por tipologias urbanas contemporâneas refere-se aqui aos principais produtos urbanísticos promovidos pelo mercado imobiliário e fundiário contemporâneo; aos conjuntos de galpões industriais e logísticos, aos loteamentos e condomínios residenciais de grande porte, aos *shopping centers* e aos conjuntos de escritórios empresariais. Estas tipologias urbanas compõem o repertório típico da urbanização promovida pela atual dinâmica de circulação de capitais, refletindo “o movimento que vai do espaço como condição e meio do processo de reprodução econômica ao momento em que, aliado a esse processo, o espaço, ele próprio, é o elemento da

reprodução graças à mudança do papel do solo urbano na economia” (CARLOS, 2009, p. 306).

Portanto, o corredor urbano é uma expressão das tendências globais de redistribuição da população e da urbanização, seguindo a realocação geográfica das atividades produtivas. Ou seja, na origem da urbanização linear em curso entre Campinas e Sorocaba – assim como em outras aglomerações urbano-regionais em formação em diversas partes do globo -, está uma mudança nos padrões de localização das atividades econômicas, reflexos da reestruturação em escala mundial da divisão social e geográfica do trabalho dos anos 1970. As aglomerações metropolitanas deixam de ser os pontos de concentração da atividade produtiva que, por sua vez, se dispersa ao longo dos principais eixos de transporte e circulação.

Assim sendo, diferencia-se de outras dinâmicas de suburbanização que ocorreram ao longo do século XX, tendo o *urban sprawl* norte-americano como mais notório. Como aponta Limonad (2011), a consolidação do *urban sprawl* como forma predominante de expansão urbana nos Estados Unidos ocorreu no pós-guerra a partir das décadas de 1940 e 1950, com a composição de um novo produto imobiliário e fundiário baseado em núcleos residenciais de baixa densidade construtiva, localizados à beira das *highways* que ligavam os centros urbanos aos seus entornos. Portanto, não esteve diretamente relacionado à uma mudança na divisão do trabalho e na lógica de circulação e produção da economia norte-americana, dinâmica que seria mais evidente no país a partir da década de 1970, como abordado no subcapítulo 1.4,

A constituição do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba não corresponde apenas a variações formais de crescimento urbano como o *urban sprawl*, mas sim novas morfologias urbanas associadas à profundas transformações na organização da divisão do trabalho e da cadeia produtiva internacional. Mais do que uma morfologia resultante de “novos produtos imobiliários”, trata-se da produção de espaço urbanizado como condição para a dinâmica de reprodução de capital no estágio contemporâneo (LIMONAD, 2011).

A morfologia urbana associada à ação espacial dos agentes de mercado (como os condomínios fechados, os conjuntos logísticos, os centros empresariais e os *shopping-centers*) é a marca mais aparente na formação do corredor urbano, imprimindo nesta articulação urbano-regional a ampliação das desigualdades socioespaciais. A disputa pelo espaço urbano até então considerado periférico (a mudança de papel das rodovias, que passam de barreiras urbanas à condição de principais infraestruturas de atração da expansão urbana, coloca em disputa territórios de habitação popular, favelas e áreas de pequenos produtores rurais), e a necessidade de se percorrer maiores distância entre as atividades urbanas e a dependência do transporte individual são algumas manifestações destas desigualdades do urbano contemporâneo. O urbano extensivo tende, portanto, a agravar ainda mais as assimetrias socioespaciais; se nas metrópoles concentradas já havia um grande déficit infraestrutural em boa parte de seus tecidos urbanos, na urbanização dispersa onde as distâncias são maiores, o quadro inclina-se a ser pior.

Colocar em pauta a formação de um corredor urbano é desafiar as compreensões tradicionais de cidade e reafirmar a necessidade de retomada do planejamento territorial em escala regional. Contudo, a região é agora (pelo menos no âmbito desta pesquisa) o *locus* por excelência do urbano. Deve-se então repensar o planejamento regional, não apenas como a organização das estruturas e dos fluxos regionais, mas também como uma escala de gestão e ação no espaço urbano.

### **2.3. O fenômeno espacial no corredor urbano Campinas-Sorocaba**

Identifica-se o eixo entre Campinas e Sorocaba como um corredor urbano devido (1) a urbanização contínua de forma praticamente ininterrupta entre as cinco cidades localizadas neste eixo territorial, (2) alta incidência de interações espaciais entre os municípios que compõem os eixos, que se sobrepõem as divisões administrativas existentes, não apenas as municipais como também entre duas

distintas regiões metropolitanas, (3) a grande importância do sistema viário na urbanização deste eixo territorial, tanto ao induzir em suas margens a maior parte da expansão urbana nas duas últimas décadas quanto por ser o principal meio de deslocamento espacial no corredor urbano e, por fim, (4) as semelhantes características socioespaciais referentes à crescente concentração linear da atividade logística e de loteamentos e condomínios residenciais fechados, que tem gerado uma disputa entre distintos agentes sociais neste território.



Figura 10: Conurbação linear entre Campinas e Sorocaba. Elaborado pelo autor sobre imagem de Google Earth, 2016

A formação de uma urbanização linear quase inteiramente contínua é visível ao se realizar a viagem de aproximadamente uma hora entre Campinas e Sorocaba (tempo médio de viagem em um veículo de passeio, sem engarrafamentos no trajeto) ao longo da rodovia SP-75, mais popularmente conhecida como rodovia Santos

Dumont<sup>20</sup>. O trecho entre Itu e o entroncamento com a rodovia Castelo Branco, na entrada de Sorocaba, é o único em que se perceberá um trajeto mais longo sem núcleos urbanos ou construções isoladas ao longo da rodovia. Porém, mesmo entre estas duas cidades há, ao longo da “estrada velha de Itu” (SP-79), a conurbação entre núcleos urbanos tradicionais de Sorocaba, como os bairros do Éden e Aparecidinha, e novos condomínios e loteamentos fechados construídos nas últimas décadas na parte de Itu. Ao todo são aproximadamente 90km de conurbação linear entre Campinas e Sorocaba, mancha urbana conectada também à área urbanizada das respectivas regiões metropolitanas.

Não é exatamente na conurbação física do tecido urbano onde se encontra, de fato, a originalidade deste caso. Desde a segunda metade do século passado se notam fenômenos de conurbação linear em escala regional, sejam em casos de menor intensidade de urbanização nos quais as condições topográficas são suas principais condicionantes (casos do Vale do Itajaí em Santa Catarina ou do Vale do Aço em Minas Gerais), ou formados a partir do vertiginoso duplo processo de urbanização/industrialização da segunda metade do século XX (casos dos fenômenos de urbanização linear vinculadas à uma via de transporte inter-regional, como o Vale do Paraíba ao longo da rodovia Pres. Dutra, ou a conurbação entre São Paulo, Jundiaí e Campinas, ao longo da rodovia Anhanguera). Nestes últimos casos o fenômeno urbano está associado diretamente à dispersão urbana e econômica da capital em direção ao interior.

A principal novidade no caso do corredor urbano entre Campinas e Sorocaba é a intensa urbanização de um eixo territorial não conectado diretamente à capital do estado. O que aparentemente se refere apenas à uma questão formal, apresenta conteúdos próprios da urbanização contemporânea, ou seja, um novo estágio de urbanização em relação à dispersão urbana que acompanhou a desconcentração

---

<sup>20</sup> Este é o nome oficial apenas do trecho entre Campinas e Indaiatuba desta rodovia. Recebe os nomes de (1) "Rodovia Engenheiro Ermênio de Oliveira Penteado" entre Indaiatuba e Salto, (2) "Rodovia Prefeito Helio Steffen" no contorno de Salto, (3) "Rodovia Deputado Archimedes Lammoglia" entre Salto e o entroncamento com a rodovia Castelo Branco, já no município de Sorocaba, e por fim (4) "Rodovia Senador José Ermírio de Moraes" (também conhecida como "Castelinho" neste trecho) até o perímetro urbano de Sorocaba.

industrial em direção ao interior durante as últimas décadas do século XX, quando se formaram as metrópoles interioranas paulistas, entre elas as de Campinas e Sorocaba. Refere-se, portanto, ao corredor urbano como uma categoria de análise territorial que se refere especificamente à um novo estágio da organização urbana, o de extensão generalizada da urbanização em território regional.

A constituição de um continuum urbano entre Campinas e Sorocaba vinha sendo percebido há algum tempo, como apontou Sandra Lencioni; “Campinas aliás, está se conurbando com Indaiatuba e esse município com o de Salto. Os bairros de Salto confundem-se com os de Itu e também se encostam aos bairros de Sorocaba” (LENCIONI, 2003, p. 36). A percepção da conurbação entre estes cinco municípios ficou mais clara a partir da década de 1990, em particular com o elevado crescimento populacional e de área urbanizada de Indaiatuba a partir da década anterior. Entre 1980 e 2010 a população deste município cresceu em quase quatro vezes, muito superior ao crescimento total da população estadual nesse período, que foi de 60% (IBGE, 2018).

Na escala intra-urbana a formação do continuum urbano entre Campinas e Sorocaba está relacionada às mudanças nas tipologias e nos padrões de localização mais predominantes na expansão urbana formal da região a partir da década de 1970, e mais acentuadamente a partir dos anos 1990. No (1) âmbito habitacional surgiu a tendência dos condomínios e loteamentos residenciais fechados para suprir a demanda das classes alta e média (e nos últimos tempos até mesmo de classe média-baixa), enquanto no (2) setor produtivo passou a predominar a construção de conjuntos de galpões industriais/logísticos e no (3) setor terciário surgiram os shopping centers e conjuntos de escritórios empresariais. Esta mudança nas tipologias urbanas predominantes está relacionada diretamente à grande atração exercida pela rodovia enquanto elemento de mobilidade pendular intra-regional. No geral, estas tipologias apresentam menor densidade construtiva e populacional em relação a “urbanização tradicional”, o que favoreceu a rápida conurbação urbano-regional

linear na região por se tratarem de conjuntos urbanos de grandes proporções localizados a beira ou próximos da rodovia SP-75.

A existência de um corredor urbano entre Campinas e Sorocaba evidencia, portanto, a maior complexidade territorial do atual estágio do processo de metropolização paulista e as características gerais mais marcantes da urbanização contemporânea. O fenômeno de urbanização linear entre dois polos regionais em um eixo que não faz a ligação direta com a capital do estado, como no caso desta pesquisa, indica uma maior autonomia das dinâmicas de expansão urbana em escala territorial a partir da constituição de novas articulações metropolitanas que se sobrepõem às tradicionais hierarquias regionais históricas vinculadas ao protagonismo da capital.

#### **2.4. Histórico da formação territorial no eixo entre Campinas e Sorocaba**

Apesar do processo de urbanização ter se intensificado apenas no período contemporâneo, a conexão territorial entre as regiões de Campinas e Sorocaba é importante desde o período colonial. A conexão entre as duas regiões era uma das mais importantes dentro do território onde despontou a produção açucareira no Estado de São Paulo após a segunda metade do século XVIII, recorte regional que ficou conhecida como “quadrilátero do açúcar”, delimitado pelas então vilas de Mogi-Mirim, Piracicaba, Sorocaba e Jundiaí (FERREIRA e ALVES, 2009).

Como já apontamos no primeiro capítulo, a conexão entre Campinas e Sorocaba se acentuou no período cafeeiro, com a construção de linhas ferroviárias que ligavam as duas regiões. A primeira via ferroviária neste eixo foi o ramal da Companhia Ytuana de Estradas de Ferro que ligava Itu a Jundiaí, inaugurada em 1873, passando pelo que hoje são as cidades de Salto e Indaiatuba. Com a fusão das companhias férreas Ytuana e da Sorocabana, em 1892, iniciou-se o prolongamento da ferrovia até Campinas, em um extremo, e Mairinque, na região de Sorocaba, no outro.

A expansão das ferrovias no final do século XIX fomentou um notável período de urbanização, tanto dos núcleos urbanos mais antigos – Sorocaba, Itu e Campinas - como dos novos núcleos estruturados ao redor das estações, que viriam a se tornar municípios emancipados entre a virada dos séculos – no que hoje são Salto e Indaiatuba.

Como aponta a figura 11, o traçado original da ferrovia da Companhia Ytuana conectava as áreas centrais das atuais cidades de Itu, Salto e Indaiatuba. A urbanização de Indaiatuba durante o século XIX esteve estreitamente relacionada à expansão ferroviária de um novo ramal ferroviário em direção à Piracicaba, que passou a cortar o que hoje é a área central da cidade, fazendo com que Indaiatuba se tornasse o entroncamento da ligação ferroviária entre Itu, Jundiaí, Piracicaba e, futuramente, Campinas. A expansão da linha ferroviária até Campinas – após a fusão entre as companhias Ytuana e Sorocabana -, representou o início da expansão urbana para a área sudoeste da cidade, que atualmente é a maior e mais populosa do município. Já a conexão com Sorocaba se realizava a partir do entroncamento com a ferrovia Sorocabana em Mairinque, o que ajuda a explicar o fato de que o trecho entre Sorocaba e Itu ser, historicamente, o de maior distância sem área urbanizada no eixo territorial entre Campinas e Sorocaba.



Figura 11: Conexões ferroviárias entre as regiões de Campinas e Sorocaba. Elaborado pelo autor, com base em interpretação de imagem aérea de Google Earth/Landsat/Copernicus, 2018.

A partir da década de 1920 iniciou-se uma progressiva substituição do modal ferroviário pelas rodovias como principal meio de circulação inter-regional no Estado de São Paulo. Do ponto de vista das conexões geográficas inter-regionais, reforçou-se as ligações históricas já existentes, pois desde a construção das primeiras ligações rodoviárias estaduais no início na década de 1920 até a implantação da última geração da rede de rodovias expressas a partir da década de 1960, as novas rodovias seguiram o desenho territorial delineado pelas principais ferrovias do século XIX. Ou seja, embora as rodovias promovam um acesso territorial mais abrangente que as ferrovias, são as mesmas regiões que concentram os investimentos em infraestrutura de circulação desde o século XIX e que, portanto, tem maior capacidade de fluxos territoriais.

Assim, as regiões de Campinas e Sorocaba foram privilegiadas no processo de expansão rodoviária no Estado a partir do início do século XX, sendo primeiramente conectadas à capital e, posteriormente, com ligações rodoviárias entre si e com outras regiões do interior. A primeira ligação entre a capital e Campinas – e posteriormente

entre outras regiões do noroeste do interior paulista – foi a Estrada Velha de Campinas (atualmente SP-332, também conhecida como Estrada da Boiada ou Estrada da Coudelaria), inaugurada em 1921 no trecho São Paulo-Campinas e 1922 no trecho Campinas-Ribeirão Preto (EIGENHEER, 2011). Já a primeira ligação rodoviária de Sorocaba com a capital ocorreu com a construção da atual rodovia Raposo Tavares, inaugurada em 1922 (SP-270, então conhecida como “rodovia São Paulo-Paraná), substituindo a antiga ligação feita pela Estrada dos Romeiros (atual SP-312), que passava por Itu.

Já a primeira conexão rodoviária entre Campinas e Sorocaba era realizada através dos trechos viários fragmentados entre as cinco cidades deste eixo, Campinas, Indaiatuba, Salto, Itu e Sorocaba, que atualmente são trechos das rodovias SP-79 e SP-73. Ou seja, não havia uma rodovia única que integrasse as cinco cidades, sendo necessário cruzar a área urbana de todos os municípios ao longo do caminho para realizar o trajeto entre Campinas e Sorocaba, como aponta a figura abaixo em comparativo entre as ligações rodoviárias antigas e a rodovia SP-75.



Figura 12: Comparativo entre as primeiras ligações rodoviárias, do início do século XX, e a autoestrada SP-75, entre Campinas e Sorocaba. Elaborado pelo autor, com base em interpretação de imagem aérea de Google Earth/Landsat/Copernicus, 2018. Disponível no Anexo 02

A necessidade de construção de uma nova rodovia com técnicas mais modernas gerou o projeto da rodovia SP-75, durante a década de 1970. A construção da rodovia foi concluída em 1975, ainda em pista única, em substituição a ligação rodoviária fragmentada e de traçado sinuoso que existia entre as duas regiões até então. Em 1990 foi inaugurada pela DERSA (Desenvolvimento Rodoviário S.A.) a duplicação da rodovia em praticamente todo seu percurso, restando apenas um trecho urbano de 1,8km em pista simples, em Salto, duplicado em 2010. Ao todo são 5 nomenclaturas para a rodovia ao longo do seu trajeto:

- Rodovia Santos Dumont entre o centro de Campinas e o limite com Indaiatuba;
- Rodovia Engenheiro Ermênio de Oliveira Penteado entre Indaiatuba e Salto;
- Rodovia Prefeito Hélio Steffen entre os acessos às rodovias SP-79 e Rodovia do Açúcar em Salto (também conhecida como Contorno de Salto);
- Rodovia Deputado Archimedes Lammoglia entre as rodovias do Açúcar e Castelo Branco, em Itu;

- Rodovia Senador José Ermírio de Moraes, entre a Rodovia Castelo Branco e a área central de Sorocaba (também conhecida como Castelinho).

Uma ligação rodoviária através de uma única rodovia expressa diminuiu consideravelmente o tempo de trajeto e potencializou a capacidade de fluxos as duas regiões, impactando diretamente no desenvolvimento de atividades econômicas e de expansão urbana às margens e próximo à SP-75:

Diversas áreas industriais, em especial nas atividades de alta tecnologia e serviços relacionados as montadoras de automóveis, vêm se constituindo as margens desta rodovia, principalmente nas cidades de Indaiatuba, Sorocaba e Campinas. A expansão das atividades industriais de “ponta” neste eixo viário acontece paralelamente à ampliação do aeroporto internacional de Viracopos, às margens do trecho campineiro da rodovia. (PROENÇA, 2014, p. 65)

A expansão da infraestrutura rodoviária está relacionada ao crescimento industrial em ambas as regiões nas últimas décadas. As duas regiões apresentaram um crescimento maior que a média estadual no número de empregos formais na indústria entre 1991 e 2014, 49,4% na Região de Governo de Campinas e 51% na de Sorocaba<sup>21</sup>, frente aos 12% no Estado de São Paulo. A RG de Campinas passou a representar de 8 para 10,68% no total de empregos industriais no estado neste período, enquanto a RG de Sorocaba passou de 3,79% para 5%. Estes números demonstram que, apesar do processo geral de diminuição da proporção de empregos industriais face à “terceirização” da produção industrial e ao crescimento do setor de serviços, as regiões de Campinas e Sorocaba continuaram recebendo novas indústrias e consolidando-se como os principais centros produtivos do estado depois da Grande São Paulo<sup>22</sup> (SEADE, 2016).

---

<sup>21</sup> Como ambas Regiões Metropolitanas ainda não existiam em 1991, os dados são disponibilizados de acordo com as Regiões de Governo, que são semelhantes à composição atual das RMs.

<sup>22</sup> Além das RGs de Campinas e Sorocaba, as regiões com maior emprego industrial em 2014 eram Jundiaí (3,8%), Ribeirão Preto (3,29%) e São José dos Campos (2,56%), além, é claro, da Grande São Paulo que correspondia a 40,51% do total de empregos na indústria do estado (SEADE, 2016)

A infraestrutura viária – e o potencial de fluxos gerados por elas em relação ao território megalopolitano - é um dos principais fatores de contínua atração à produção industrial neste vetor desde a década de 1980. O vertiginoso crescimento urbano e industrial desde então gerou uma ruptura entre o tecido urbano existente anteriormente, relacionado à urbanização histórica desde o período cafeeiro/ferroviário até o primeiro ciclo industrial/rodoviário durante a primeira metade do século XX; e o “fenômeno urbano-regional” que começou a se formar a partir da estreita relação entre a expansão de novos núcleos e tipologias urbanas relacionadas à implantação de infraestruturas de transporte e circulação de grande porte, como se abordará a seguir.

## 2.5. A Megalópole do Sudeste

O conceito de megalópole é um dos mais recorridos para analisar a formação de regiões de alta densidade de urbanização, a partir da articulação econômica e social de diversas metrópoles e centros urbanos de menor porte em um determinado perímetro territorial. O termo “megalopolis” tem raízes na imprensa norte-americana e europeia de meados do século XIX, sendo utilizado para designar utopicamente a “grande cidade” que resultaria do crescimento desmedido da metrópole industrial (BAIGENT, 2004).

No início do século XX o conceito de megalópole foi retomado por Lewis Mumford e Patrick Geddes, dois dos principais autores do urbanismo no início do século. Para ambos autores, a megalópole refletiria as características mais negativas da humanidade, relacionada à ideia de crescimento desmedido e não planejado da metrópole industrial. O conceito foi trabalhado primeiramente por Geddes, que utilizou o termo *megalopolis* em um estudo urbanístico sobre a articulação de metrópoles no nordeste dos Estados Unidos em 1927, designando-a como a “cidade megalomaniaca”, um estágio evolutivo superior ao da *metropolis*. Para este autor, a

megalópole representaria a degeneração e autodestruição a partir da evolução da metrópole industrial que, fadadas à destruição, evoluiriam por fim na *necropolis*, que seria o estágio final e apocalíptico das cidades.

Lewis Mumford, historiador estadunidense do início do século XX e um dos principais seguidores das ideias de Geddes, reforçou a ideia da megalópole como um estágio degenerativo da urbanização, que traria consigo a desorganização e o caos que causariam a autodestruição das cidades. Mumford seguia os preceitos de Geddes nos quais a megalópole seria a fase final do que ele acreditava ser o ciclo evolutivo de crescimento, expansão e desintegração das cidades. A megalópole de Mumford se constituía como a cidade sem limites nem forma, anunciando o estágio autodegenerativo não só das cidades, mas da sociedade como um todo (MUMFORD, 1998).

Um dos pontos de maior influência que o conceito de Mumford tem nos atuais estudos sobre as megalópoles, é a relação entre a expansão de terras urbanizadas e o aumento de poder político e econômico das cidades. Para Mumford as megalópoles se tornariam “uma forma universal” que impõe “uma economia metropolitana na qual não é possível qualquer empreendimento eficiente que não se ache firmemente ligado à grande cidade” (MUMFORD, 1998, p. 567), influenciando diretamente a vertente de estudos das cidades-globais, a qual defende que as principais megalópoles ao redor do mundo estão se tornando o centro de comando político da atual estrutura econômica globalizada, com maior poder do que os próprios estados nacionais. Contudo, Mumford tecia uma profunda crítica sobre a projeção deste cenário, já que a formação de megalópoles representaria a construção de cidades – e, numa perspectiva mais ampla, de sociedades – com base apenas em fatores tecnológicos e economicistas, visando o lucro e o controle sobre os fatores sociais e culturais da humanidade (MUMFORD, 1998).

A teoria e a prática do planejamento urbano-regional, todavia embrionários no início do século XX, tiveram a influência direta do pensamento destes dois autores, tratando o fenômeno de crescimento urbano em escala regional como o causador das

mazelas urbanas de então. Neste contexto, as ações para o planejamento regional como as iniciativas de criação de pequenas cidades-jardim satélites ao redor das principais metrópoles europeias, tinham como objetivo racionalizar e dar forma à expansão urbana das metrópoles industriais. A maior parte das soluções projetuais propunham novos núcleos urbanos de menor densidade construtiva e demográfica nas franjas das metrópoles, o que viria a influenciar o processo de suburbanização que caracterizaria a expansão urbana das cidades de boa parte do mundo na segunda parte do século XX (HALL, 2013).

Em oposição às ideias de Geddes e Mumford, o geógrafo francês Jean Gottman retomou o conceito epistemológico grego de *megalopolis* não apenas como uma grande cidade, mas também como um novo estágio de desenvolvimento social. Gottman desenvolveu seu conceito de megalópole durante as décadas de 1950 e 1960, a partir da observação empírica do processo de fusão de diversas metrópoles na costa atlântica do nordeste dos Estados Unidos, o *BosWash*. Para Gottman, megalópole não seria simplesmente uma “grande metrópole”, ou uma “metrópole superior”, mas sim o resultado da urbanização em um estágio mais avançado. Ou seja, mais do que uma mera questão da forma urbana, o que se transformava era a intensidade e a escala da urbanização que se manifestava na constituição de um tecido urbano contínuo de metrópoles em escala regional (BAIGENT, 2004).

Na visão de Geddes e Mumford, o crescimento desmesurado das cidades seria um motivo de preocupação, expressão da decadência civilizatória na qual surgiriam múltiplas formas de violência e exploração entre as pessoas e grupos sociais. Já para Gottman o termo megalópole seria, em si, neutro. As altas taxas de aglomeração e crescimento das cidades representariam tanto as características negativas quanto positivas do desenvolvimento das sociedades humanas e, portanto, levariam tanto ao agravamento das diversas mazelas urbanas como também ao surgimento de um ambiente mais favorável à inovação, produção de conhecimento e à circulação de ideias.

O conceito de megalópole elaborado por Gottman se tornou paradigmático, e assim como a concepção de Mumford e Geddes, serviu como referencial para posteriores estudos sobre a formação de regiões urbanas em diversas partes do mundo. Sua principal virtude está no reconhecimento inovador dos fenômenos urbanos em escala regional, questionando assim os tradicionais conceitos de cidade como uma aglomeração pontual concentrada; “derrubando seus antigos limites a cidade se propaga pelos arredores e, em alguns casos, passa a constituir regiões urbanas, algumas delas se espalhando sobre regiões inteiras” (GOTTMAN, 1966, p. 309 *apud* LENCIONI, 2014, p.4)

Gottman atribui especial atenção ao *modo de vida*, afirmando que as formações megalopolitanas decorrem de transformações gerais no modo de vida da população, em contraponto às teorias que relacionavam o planejamento do uso do solo e dos transportes e o projeto urbano como os causadores das mudanças na morfologia urbana das cidades. Para o autor, a polinuclealidade que está na gênese da megalópole relaciona-se diretamente à dispersão espacial da localização industrial (LENCIONI, 2014). Assim, esta concepção influenciou diversas vertentes teóricas que surgiram ao longo do século XX e que relacionavam os fenômenos de urbanização em escala regional aos processos gerais de transformação da sociedade e do modo de produção.

Neste cenário, é o conceito de megalópole de Gottman que baseia o entendimento utilizado nesta tese para a formação de uma megarregião de intensa urbanização em partes do território do Sudeste do Brasil. A dispersão das atividades produtivas levou a uma progressiva dispersão de um modo de vida e de fenômenos urbanos tipicamente metropolitanos (anteriormente concentrados especialmente nas metrópoles paulistana e fluminense) a partir das últimas décadas do século passado.

No final da década de 1970 o fenômeno de “expansão da metrópole paulistana” já se fazia visível, levando ao conceito inicial de Macrometrópole Paulista (SOUZA, 1978), abordagem centrada na rápida expansão da dinâmica urbana e econômica em um raio de aproximadamente 150km ao redor da Grande São Paulo. A

Macrometrópole Paulista referia-se, portanto, ao território formado pelas regiões de Campinas, São José dos Campos, Baixada Santista e Sorocaba, tendo como núcleo central a RMSP, território mais diretamente envolvido na dispersão de indústrias da aglomeração urbana da capital em direção ao interior. Entretanto, a expansão urbana e industrial não atingiu apenas o território paulista, mesmo que tenha sido mais intensa neste estado. A ampliação dos setores econômicos mais modernos da indústria, baseados em uma cadeia produtiva fragmentada, têm induzido à densificação do meio técnico-científico-informacional neste território, e sua consequente expansão para outros territórios da região sudeste.

Assim vem ocorrendo a formação do que Eugênio Queiroga definiu como a “Megalópole do Sudeste”, como a expansão ainda maior de uma complexa rede urbana caracterizada pela alta densidade técnica e intensidade de circulação de pessoas, mercadorias e informações. A Megalópole do Sudeste é a principal expressão da constituição de uma megarregião urbana que integra as dinâmicas socioespaciais de diversas metrópoles e aglomerações urbanas nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais (QUEIROGA, 2001). Relaciona-se diretamente à difusão da atividade industrial pelo interior do estado de São Paulo e em algumas regiões de Rio de Janeiro e Minas Gerais, associada às mudanças ocorridas no paradigma produtivo internacional desde a década de 1970.

A partir do avanço do atual estágio de globalização tornou-se possível novos padrões de ocupação e urbanização do território, baseados na desconcentração da produção industrial e na aceleração de deslocamento de pessoas, mercadorias e informações. Justamente por isso o surgimento de megarregiões urbanas ocorreu justamente onde o meio técnico-científico-informacional se desenvolveu de forma mais intensa. Neste contexto, a formação das megarregiões urbanas está vinculada estreitamente aos diversos fluxos territoriais, tal qual apontou Milton Santos:

Os circuitos produtivos são definidos pela circulação de produtos, isto é, matéria. Os circuitos de cooperação associam a esses fluxos de matéria outros fluxos não obrigatoriamente materiais: capital, informação, mensagens, ordens. As cidades são definidas como pontos nodais, onde estes círculos de valor desigual se encontram e superpõem. A rede urbana se torna, assim, um fenômeno ainda

mais complexo, definido por fluxos de informação hierarquizados e fluxos de matérias que, nas áreas mais desenvolvidas, não são hierarquizantes. (SANTOS, 1998, p. 128)

A expansão dos setores mais modernos da economia – e a consequente demanda por atividades terciárias relacionadas tanto à administração e pesquisa associadas à produção quanto ao crescimento da atividade comercial – vem consolidando uma metamorfose megalopolitana onde, com a densificação do meio técnico-científico-informacional, outros centros urbanos emergem como nós importantes da rede urbana paulista e nacional. Com o processo de dispersão da produção industrial a megalópole se configura como uma articulação polinucleada, porém mantém-se estruturada especialmente ao longo do eixo Campinas – São Paulo – Rio de Janeiro, de onde partem outros eixos de expansão territorial, como para a região de Juiz de Fora, Ribeirão Preto e Bauru (QUEIROGA, 2001).

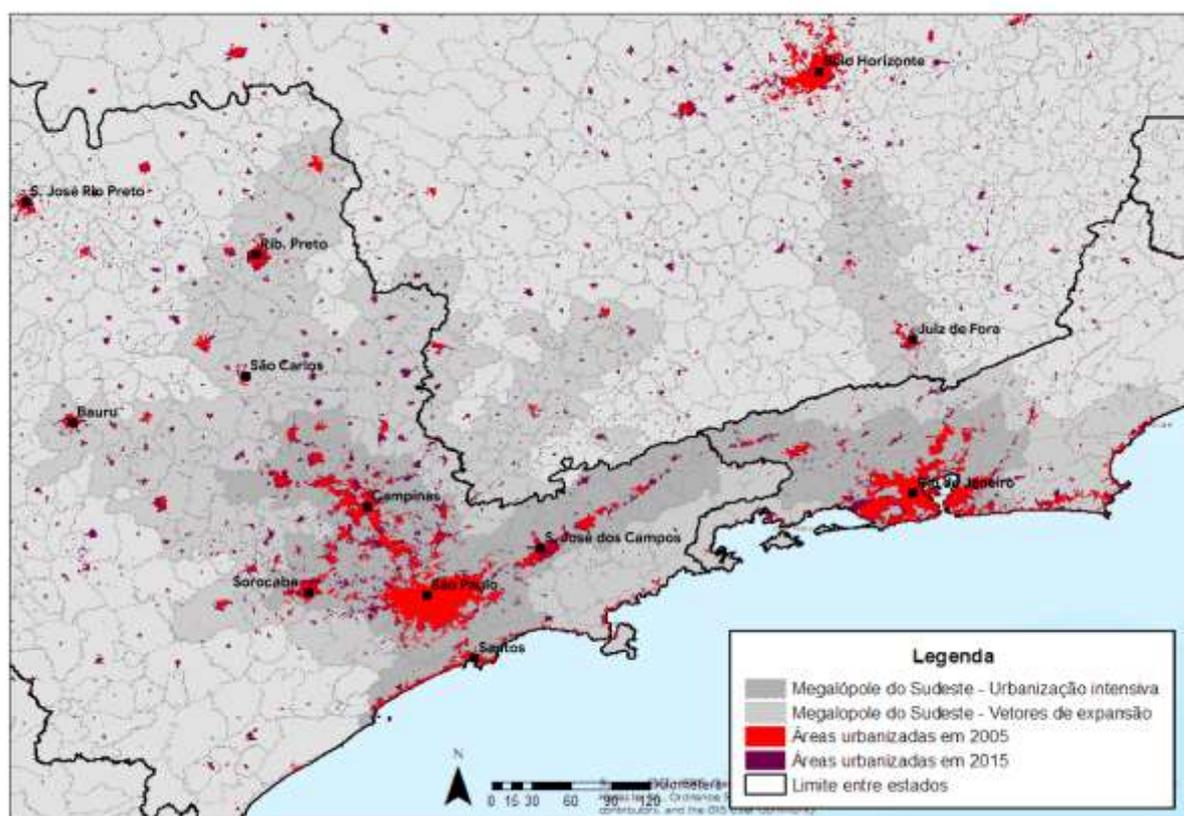


Figura 13: Megalópole do Sudeste. Elaborado pelo autor, sobre base em QUEIROGA, 2001.

Desde a conceituação desta megarregião urbana por Queiroga em 2001 até os dias atuais podemos constatar a expansão da megalópole para novos territórios no noroeste do Estado de São Paulo como, na região sul e na Zona da Mata de Minas Gerais, e na região dos lagos no Rio de Janeiro, como demonstra a figura 13 sobre as áreas urbanizadas na megalópole. O protagonismo da região sudeste do país e, especialmente, do Estado de São Paulo, manteve-se graças à maior densidade de infraestruturas de transporte e ao maior ritmo de avanço das tecnologias de informação e comunicação em relação ao restante do país, atraindo maior número de empresas para se localizar neste território.

Assim, de acordo com a concepção de Gottman, a Megalópole do Sudeste representa um estágio mais avançado do processo de urbanização, gerando uma complexa articulação urbano-regional entre núcleos urbanos das mais diversas formas e escalas (desde grandes metrópoles industriais até cidades médias e pequenas, estâncias turísticas, cidades históricas, etc.). Ou seja, a megalópole não é o

crescimento de uma (ou mais) metrópole, mas sim a intensificação do meio técnico-científico-informacional constituindo uma complexa rede de complementariedade funcional entre diversos centros urbanos de maior ou menor relevância.

Nesta trama territorial, é ao longo das rodovias que se estruturam os principais eixos de urbanização na Megalópole. Como demonstra a figura 13, destacam-se os eixos que partem desde a capital paulista em direção a diversas regiões, cujos vetores de urbanização mais intensa são os vetores em direção ao (1) Rio de Janeiro ao longo da rod. Pres. Dutra (passando pelo Vale do Paraíba paulista e fluminense), (2) à Campinas e Limeira ao longo das rodovias Anhanguera e Bandeirantes (e a partir de Limeira, em direção à Ribeirão Preto pela rod. Anhanguera, e em direção à São Carlos, Araraquara e São José do Rio Preto via rod. Washington Luis), (3) e à Sorocaba e Bauru ao longo da rod. Castelo Branco. Outro vetor de intensa urbanização parte do Rio de Janeiro em direção à capital mineira, atingindo as regiões serrana do estado fluminense, e Juiz de Fora, em Minas Gerais.

Além destes vetores nos quais a urbanização é mais nítida, a expansão megalopolitana também apresenta um viés menos visível, que se faz presente pelas intensas interrelações de suas principais atividades econômicas com o território da Megalópole e, especialmente, com a capital paulista enquanto sede das empresas que operam nestes locais. O principal exemplo deste caso é o agronegócio altamente mecanizado e interdependente das informações e decisões que são produzidas na Megalópole, que se expande pelas regiões do norte paranaense, e por regiões do Mato Grosso do Sul, Triângulo Mineiro e sul de Goiás. São regiões que se conectam à Megalópole justamente pelas principais rodovias por onde se expande o tecido urbano megalopolitano, como as rodovias Anhanguera, Dutra Washington Luís e Castelo Branco.

Por outro lado, este processo aumenta as disparidades regionais entre as regiões de maior e menor desenvolvimento econômico, tanto entre o território megalopolitano e o restante do país, como também entre as regiões de maior e menor desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo. Enquanto a Megalópole avança

principalmente sobre as regiões herdeiras da dinâmica econômica do café e as novas fronteiras da agropecuária mecanizada no Centro-Oeste, as regiões que historicamente têm menor relevância econômica, como o Vale do Ribeira, a região sudoeste e o Pontal do Paranapanema, seguem com uma realidade social e urbana bem distinta da presenciada na Megalópole do Sudeste.

Este cenário se reflete na taxa de urbanização das distintas regiões do estado, como aponta a tabela abaixo; enquanto regiões de governo que fazem parte ou se encontram nos vetores de expansão megalopolitana tem altas taxas de urbanização, mesmo que sejam regiões cuja economia é altamente concentrada na agropecuária, outras regiões permanecem historicamente com um grau de urbanização bem mais baixo. Assim, regiões como Ribeirão Preto e Limeira possuem quase toda sua população vivendo nas cidades (respectivamente 98,07% e 96,29% em suas Regiões de Governo), enquanto regiões como Itapeva (79,63%) e Registro (73,50%) ainda tem grande parte da população vivendo em áreas rurais. Este índice indica o grau de desenvolvimento das atividades econômicas nestas regiões e, especialmente, o nível de mecanização e automação das atividades agropecuárias.

### **2.5.1. Contexto regional**

Se a infraestrutura de circulação é o principal elemento na estruturação do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, pode-se concluir que a integração territorial é uma característica predominante nesse território, tanto com as regiões vizinhas, como com outras partes país e do mundo. Como foi abordado ao longo do primeiro capítulo, o avanço contemporâneo das forças de modernização ao mesmo tempo reforça e se alimenta das vantagens geográficas-históricas presentes ao longo da formação socioespacial de ambas as regiões.

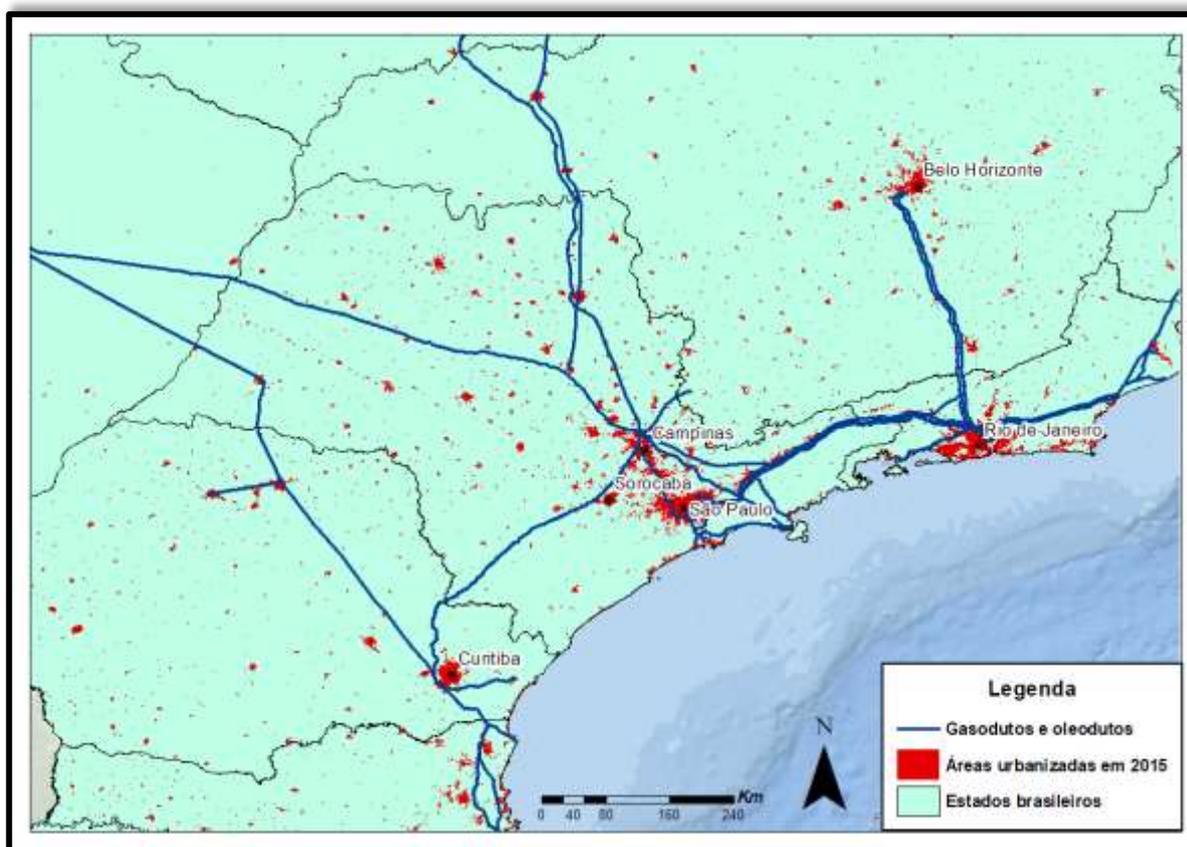


Figura 14: Mapa com o traçado de gasodutos e oleodutos entre o Estado de São Paulo e os estados vizinhos. Elaborado pelo autor, com dados de IBGE, 2012, e base cartográfica de IBGE, 2016

A expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos é um fator que, aliado à implantação das infraestruturas territoriais acima citadas, potencializa a fluidez do corredor urbano e a consequente atração de atividades econômicas, especialmente dos setores tecnológicos. Além de ser um dos aeroportos que teve uma das maiores taxas de crescimento no transporte de passageiros no mundo ao longo da última década, também se destaca pelo transporte de mercadorias, sendo o segundo em volume total e o primeiro em importações, responsável por 22% da movimentação de carga aérea no país em 2012 (INFRAERO, 2012). Com as atuais obras de expansão – segundo as pretensões da empresa concessionária, Viracopos deverá se tornar o principal *hub* aéreo do continente sulamericano ao longo das próximas décadas – o aeroporto deve se tornar um fator mais preponderante no cenário econômico deste vetor.

Como aponta a tese de Cristiano Maciel, o projeto de expansão aeroportuária para Viracopos é fundamentado no conceito de aerotrópolis, a partir da consolidação de um entorno aeroportuário que aglomeraria diversas atividades de serviços, industriais e residenciais direta ou indiretamente ligados aos serviços aéreos de cargas ou passageiros. Neste modelo, segundo o autor, o aeroporto tem o potencial de se estabelecer como uma forte centralidade de impacto inter-regional ao ancorar uma vasta rede de fluxos de pessoas e mercadorias (MACIEL, 2018).

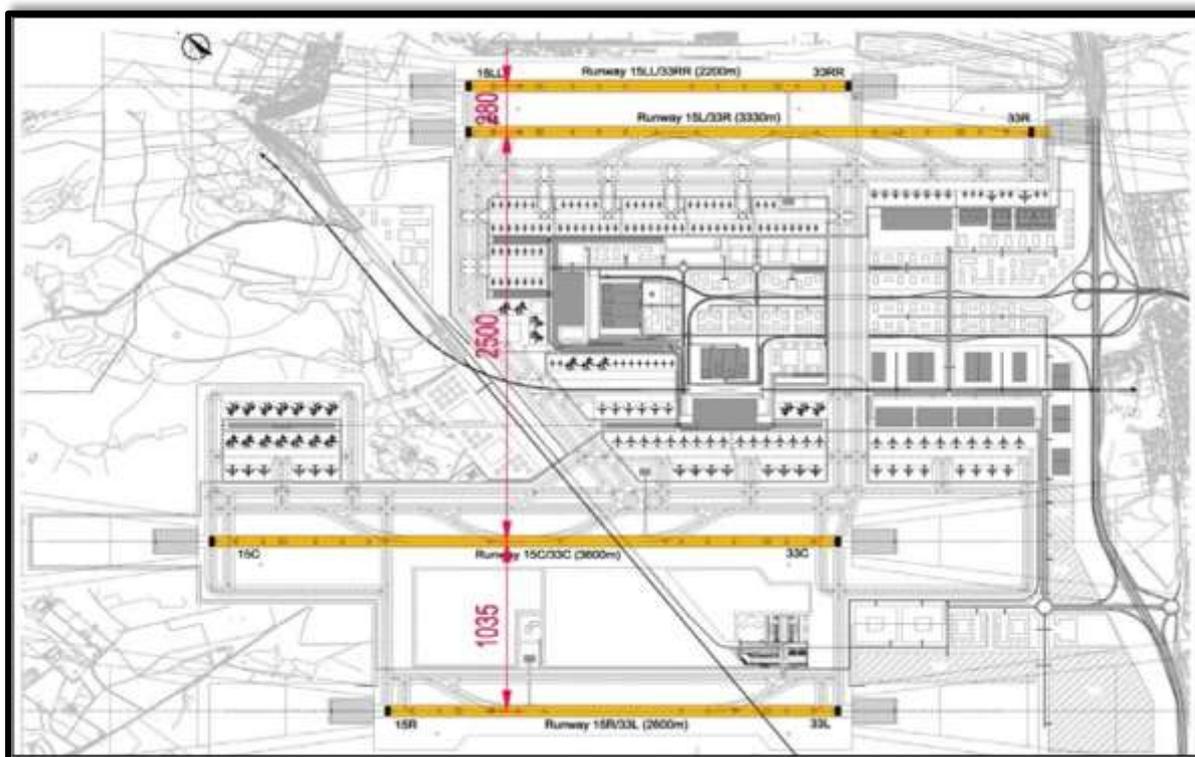


Figura 15: Projeto de expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos. Fonte: NETHERLANDS AIRPORT CONSULTANTS, 2013.

Apesar do crescimento não ter ocorrido no ritmo esperado pela concessionária, o *pool* de empresas Aeroportos Brasil Viracopos (ABV)<sup>23</sup>, o cenário para a consolidação

<sup>23</sup> Além do contexto da crise econômica nacional que inviabilizou a estimativa de crescimento no faturamento com movimento de carga e passageiros estipulado pela empresa, houve também o envolvimento de uma das empresas que compunham a concessão da ABV, a UTC Participações, nas investigações conduzidas pela Polícia Federal e pelo Ministério Público da Operação Lava-Jato. Envolvida no caso, a empresa pediu recuperação judicial, o que iria resultar em um maior aporte de recursos por parte das outras empresas societárias na concessão (a Triunfo Participações e Investimentos e a Egis Airport Operation). Devido à tais questões, a

futura de Aeroporto Internacional de Viracopos como um dos principais aeroportos da América do Sul ainda se mantém. O crescimento vertiginoso do movimento de passageiros na última década (com o início de operações da Azul, companhia aérea que utiliza Viracopos como um de seus principais *hubs* de passageiros), com movimento anual de passageiros passando de menos de 1 milhão em 2007, para mais de 10 milhões em 2015, indica a demanda reprimida que havia até então (MACIEL, 2018). Embora tenha havido uma leve queda no movimento geral do aeroporto nos últimos anos<sup>24</sup> – assim como na maior parte dos aeroportos do país, como efeito da atual crise econômica no Brasil –, a privilegiada localização de Viracopos na Megalópole do Sudeste, suas condições naturais que permitem ótimas condições de voos e decolagens durante todo o ano, e os constantes investimentos em infraestrutura de circulação neste território indicam que o cenário de crescimento deve-se consolidar nas próximas décadas.

A expansão do aeroporto não é um fato isolado, apoiando-se no contínuo aperfeiçoamento do sistema de engenharia que garantem à região de Campinas uma ampla conectividade com boa parte da região sudeste do Brasil. O principal investimento que continuamente tem ampliado a capacidade de fluxos da região, é a expansão da malha rodoviária, das quais podemos destacar na última década:

- Expansão do Anel Viário de Campinas (SP-083) até a Rodovia dos Bandeirantes, entregue em 2015, em atual expansão até a Rodovia Santos Dumont e acesso direto ao Aeroporto Internacional de Viracopos.
- Obras de implantação das vias marginais na Rodovia Dom Pedro I (SP-065), que se prolongam nesta última década.

---

*empresa entrou em recuperação judicial em julho de 2018, conforme documento [http://www.viracopos.com/Recuperacao\\_Judicial/PRJ%20Viracopos.pdf](http://www.viracopos.com/Recuperacao_Judicial/PRJ%20Viracopos.pdf), acesso em setembro de 2018.*

<sup>24</sup> *O aeroporto de Viracopos foi o sexto em número de movimentação aérea no Brasil em 2017, atrás apenas dos dois aeroportos de São Paulo, os dois do Rio de Janeiro, e do aeroporto de Brasília, ficando à frente, portanto, de aeroportos de importantes capitais como Belo Horizonte, Porto Alegre e Salvador. Segundo dados do Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo do DECEA (Departamento de Controle de Tráfego Aéreo), foram 112.772 pousos e decolagens em Viracopos, queda de 5,7% em relação ao ano anterior. Apenas os dois aeroportos da capital paulista não apresentaram queda no período.*

- Construção das vias marginais à Rodovia Anhanguera (SP-330) no perímetro urbano de Campinas, entregues em 2014.

Este mesmo processo de amplificação de fluidez territorial com o aperfeiçoamento dos sistemas de engenharia, amplia também as assimetrias entre as distintas regiões; entre as que têm amplificado seu potencial de fluidez e as que se mantêm obsoletas neste cenário. Como apontaram Santos e Silveira, nos países de grandes extensões territoriais – e sobretudo quando há grandes disparidades de renda, como no caso do Brasil –, o processo de construção de infraestruturas de transporte tende a ser desigual, com a propensão à concentração de investimentos nas regiões onde se situam os centros de produção e escoamento destinados ao comércio exterior (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

Ao comparar os dados apresentados nas figuras 16 e 17, percebe-se que o desenvolvimento econômico e financeiro - representado na figura 17 através crescimento do número de agências bancárias nos municípios paulistas – não ocorre na mesma proporção que o crescimento populacional. As maiores taxas de crescimento demográfico entre 1992 e 2017 ocorreram (1) nos municípios do entorno direto da capital, no eixo entre Campinas e Sorocaba; (2) nas regiões de Piracicaba e Limeira; e (3) no litoral do Estado, tanto na porção sul da Baixada Santista, quanto no litoral norte. Formam-se três arcos sucessivos de eixos de maior crescimento populacional no sentido sudeste-noroeste, entre a Região Metropolitana de São Paulo e a Aglomeração Urbana de Piracicaba.

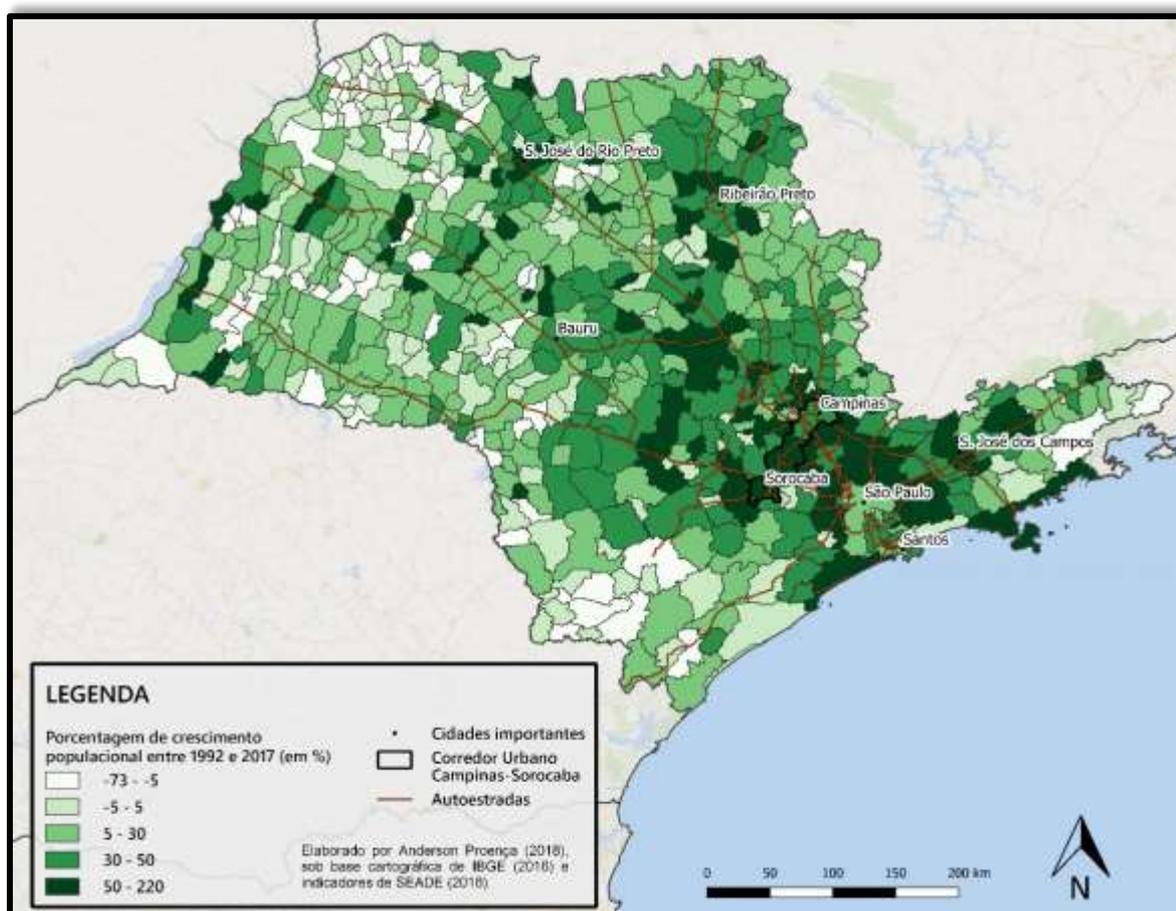


Figura 16: Crescimento populacional entre 1992 e 2007 (em %). Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018.

Os dados sobre crescimento no número de agências bancárias são importantes por evidenciar onde se concentram as operações financeiras no Estado, atividade especialmente significativa no atual contexto internacional no qual o mercado de créditos e finanças comanda a dinâmica de expansão econômica. Os mapas mostram uma concentração do crescimento de agências bancárias na Região Metropolitana de São Paulo, na Aglomeração Urbana de Jundiaí e no eixo entre Campinas e Sorocaba.

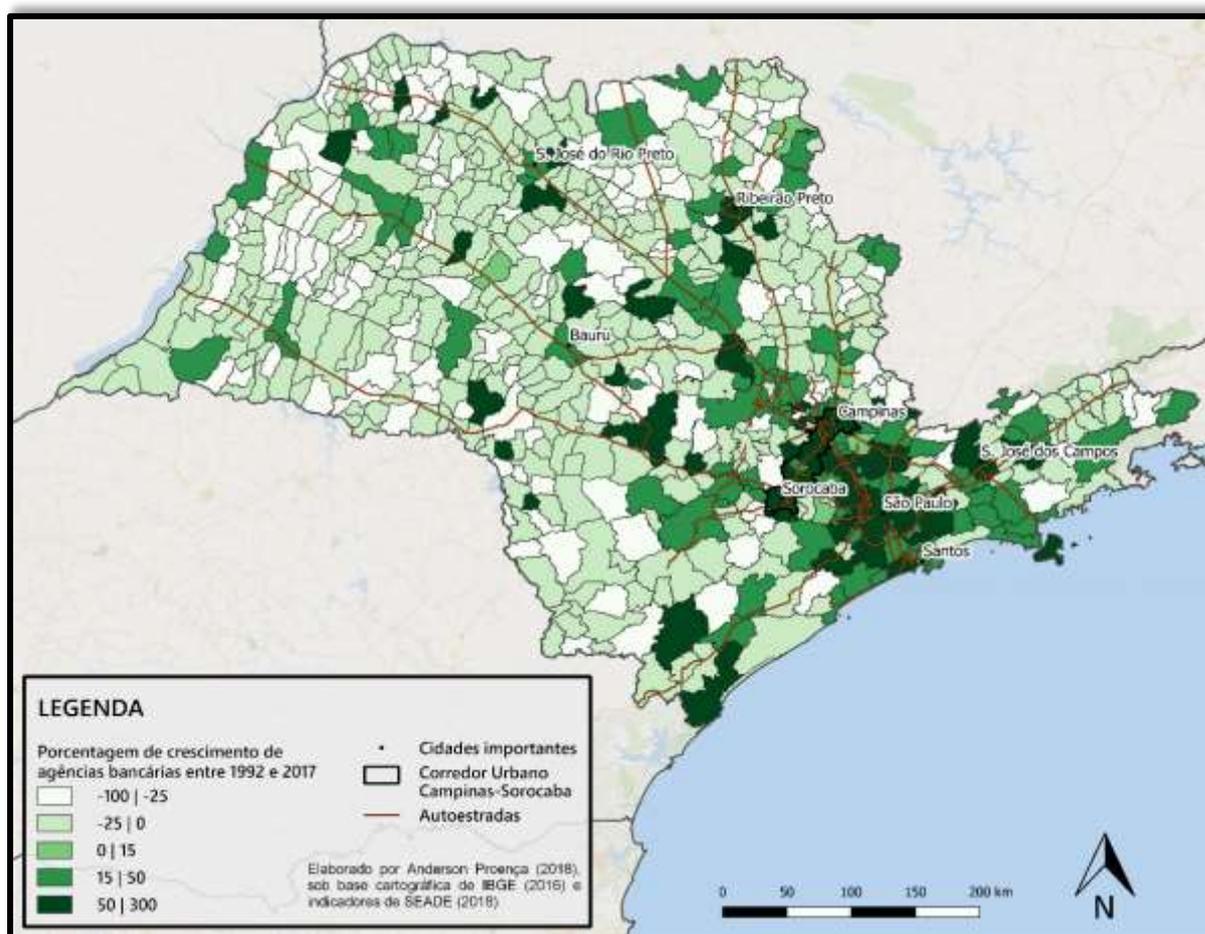


Figura 17: Crescimento de agências bancárias entre 1992 e 2017 (em %). Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018.

Comparando os indicadores de agências bancárias (figura 17) e o de PIB per capita nos municípios paulistas (figura 18) se observa que há uma disparidade bem maior entre os locais com maior e menor crescimento de agências bancárias em relação aos de maior e menor PIB per capita, que apresenta um quadro geográfico mais homogêneo. Enquanto há menor desequilíbrio na composição do PIB per capita municipal - apesar, de haver concentração de baixos índices no Vale do Ribeira -, no caso do crescimento de número de agências bancárias os indicadores mostram que a maioria dos municípios se enquadra ou em uma taxa elevada no número de agências, ou então um crescimento nulo ou até negativo, com poucos municípios no meio termo.

Apesar de haver uma nítida concentração dos mais altos índices de PIB per capita nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas, e no Vale do Paraíba ao longo da rodovia Pres. Dutra – assim como no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, cujo cinco municípios apresentam PIB per capita superior a R\$ 42.000,00 -, há índices elevados também ao longo das principais autoestradas do estado, especialmente nos eixos da Rodovia Anhanguera até Ribeirão Preto, e Washington Luís até São José do Rio Preto.

Em relação ao crescimento de agências bancárias pode-se notar uma desigualdade evidente entre os índices da Macrometrópole Paulista e do restante do Estado. Há maior disparidade entre a região concentrada, no eixo entre São Paulo, Jundiaí e Campinas, e no eixo entre Campinas e Sorocaba, e o restante do Estado. Com exceção de alguns núcleos regionais, como Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, o restante do interior teve taxas negativas ou muito baixa de crescimento no número de agências. Neste indicador evidencia-se bem a disparidade entre uma região de desenvolvimento urbano e econômico disperso, caso da Macrometrópole Paulista, e os locais do Estado onde todavia permanecem mais enraizada a lógica de centralização das atividades e serviços em polos regionais.

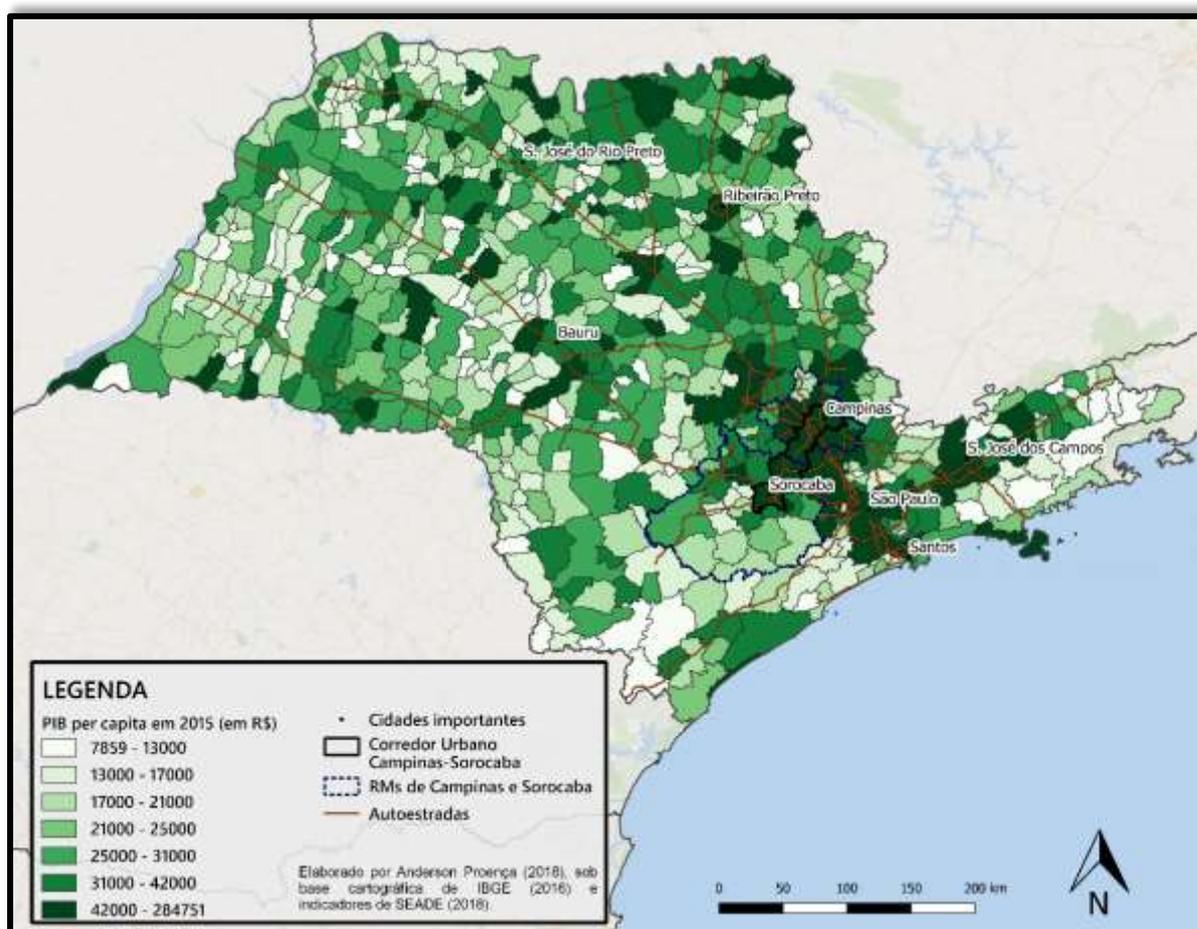


Figura 18: PIB per capita dos municípios paulistas em 2015. Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018.

A figura 19 mostra a proporção de pessoas vivendo em condições de vulnerabilidade social alta ou muito alta nos municípios paulistas. O Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS) foi criado pela SEADE em 2010 e, através de uma fórmula que combina indicadores de renda domiciliar, educação e saúde, e habitação em aglomerados subnormais (favelas), mede a concentração de pobreza e de vulnerabilidade social da população no Estado de São Paulo. Como demonstra o mapa, os índices de vulnerabilidade social são maiores nas regiões de menor desenvolvimento econômico do Estado, como o Vale do Ribeira, o Pontal do Paranapanema e a região de Serra do Mar entre o Vale do Paraíba e o Litoral Norte.

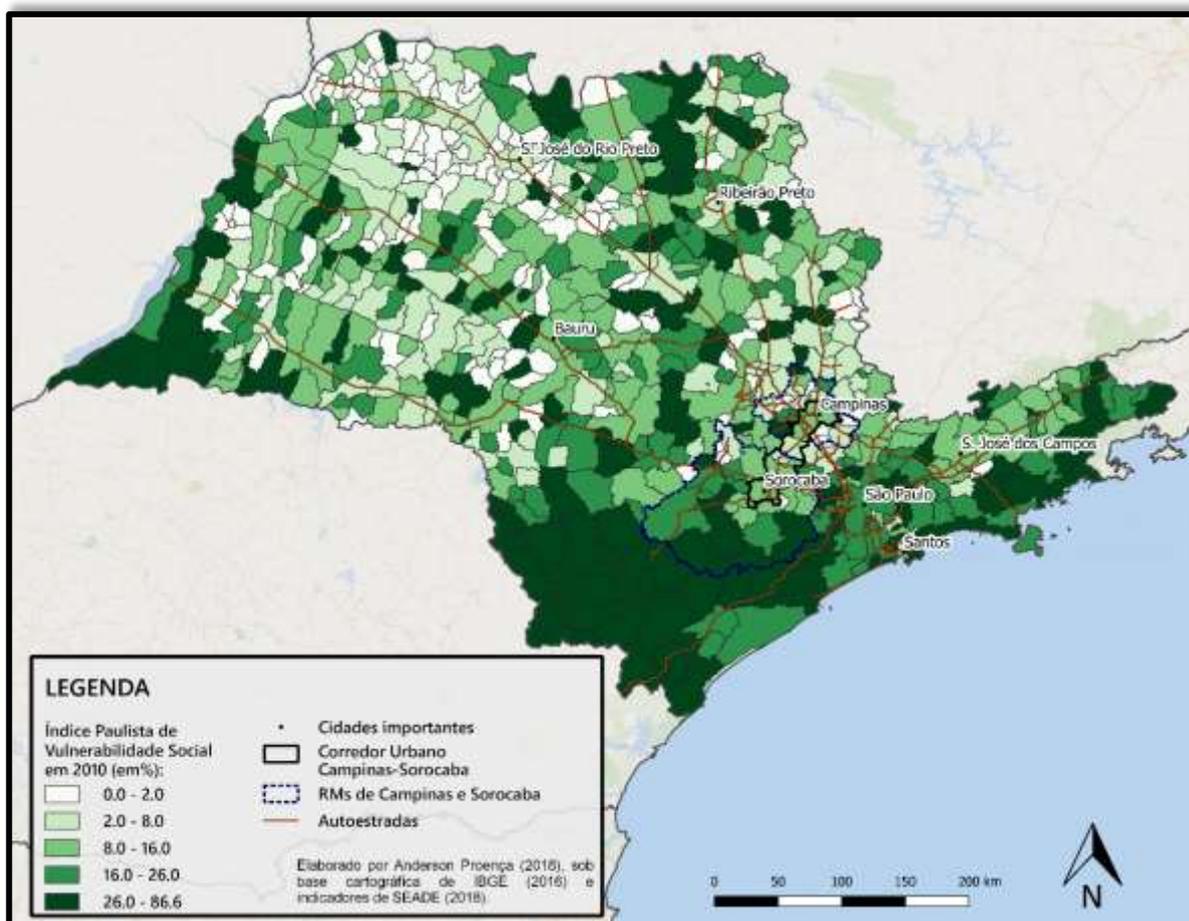


Figura 19: Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS) - Porcentagem de população municipal que se encontra exposta a vulnerabilidade social alta ou muito alta em 2010 (em %). Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018.

Apesar de apresentar índices menores que as regiões mencionadas no parágrafo anterior, o mapa também evidencia índices elevados em conglomerados urbanos de maior desenvolvimento econômico, casos das regiões metropolitanas de São Paulo (especialmente nos municípios do entorno metropolitano, como Guarulhos, Carapicuíba, Suzano e Barueri, que apresentam mais de 26% da população vivendo em níveis alarmantes de vulnerabilidade social), Baixada Santista e Vale do Paraíba. Tal quadro revela a heterogeneidade destes locais que, ao mesmo tempo que concentram elevados índices econômicos, também apresentam alarmantes dados de desigualdades e carências sociais. No caso do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, os índices são maiores em Campinas (13,2%), Itu (9,6%) e Sorocaba (8,3%), e menores em Salto (4,9%) e Indaiatuba (2,7%).

Este conjunto de dados revela, de modo geral, a existência de duas tipologias de organização territorial no estado. Uma constituída por um território de maior continuidade territorial, com números mais expressivos no território da Macrometrópole Paulista, e tendência à expansão em direção às regiões de Ribeirão Preto por um lado, e São Carlos e Araraquara por outro. Este é um território que, como apontam os indicadores, concentra o aparato produtivo e financeiro do Estado (no caso dos índices financeiros, concentrados sobretudo no triângulo São Paulo – Campinas – Sorocaba). Contudo, apesar dos melhores índices econômicos, são regiões que apresentam índices sociais alarmantes, especialmente no caso do entorno das RMs de São Paulo, Baixada Santista e Vale do Paraíba.

Por outro lado, se constata também a existência de um outro território constituído por uma rede urbana porosa entremeada por grandes extensões de área agrícola ou áreas naturais. Estas regiões apresentam piores índices econômicos, mas que não necessariamente significam piores qualificações sociais. Com exceção das regiões do Vale do Ribeira, Pontal do Paranapanema e Sudoeste Paulista – que, de fato, concentram a pobreza e os piores índices sociais do Estado -, outras regiões do interior apresentam índices equilibrados (como nos casos das regiões de Bauru, Presidente Prudente e São José do Rio Preto), senão melhores em alguns casos, do que o território macrometropolitano.

Os mapas denotam disparidades nos índices socioeconômicos apresentados nos recortes geográficos da Macrometrópole Paulista, do Corredor Urbano e das regiões metropolitanas de Campinas e Sorocaba. A heterogeneidade dos índices socioeconômicos dentro dos limites das regiões metropolitanas contrapõe-se a homogeneidade dos mesmos índices ao longo dos principais eixos viários do Estado, independentemente dos limites de regiões administrativas, regiões de governo ou regiões metropolitanas às quais pertençam. Enquanto há uma evidente margem de diferença entre municípios que apresentam os maiores e menores índices de desenvolvimento socioeconômico dentro dos recortes internos tanto à Macrometrópole Paulista quanto em relação às próprias regiões metropolitanas, os

índices no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba são mais homogêneos, assim como são, via de regra, nos municípios ao longo das principais autoestradas do Estado.

Expressa-se assim a importância dos eixos territoriais estruturados ao longo das autoestradas paulistas na organização das dinâmicas metropolitanas contemporâneas, que extrapolam os limites administrativos e impõem novas relações urbano-regionais. Não coincidentemente a densidade de infraestruturas de transporte está relacionada à prosperidade socioeconômica das regiões. Este é um dos fatores que explicam a atual organização socioeconômica do território paulista através de eixos - e não mais de regiões - de desenvolvimento e eixos de estagnação, como demonstram os mapas acima.

Consolidam-se os vetores de elevada dinâmica econômica e de relativamente bons índices socioespaciais; o Vale do Paraíba ao longo da Rod. Pres. Dutra, a “Dorsal Paulista” entre São Paulo, Campinas e Limeira ao longo das rodovias Anhanguera e Bandeirantes (e mais além da Macrometrópole, atingindo também São Carlos, Araraquara, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto), e o Corredor Urbano Campinas-Sorocaba ao longo da rodovia SP-75; contrastando com os baixíssimos índices socioeconômicos da porção sul da região de Sorocaba e do trecho de Serra do Mar do Vale do Paraíba.

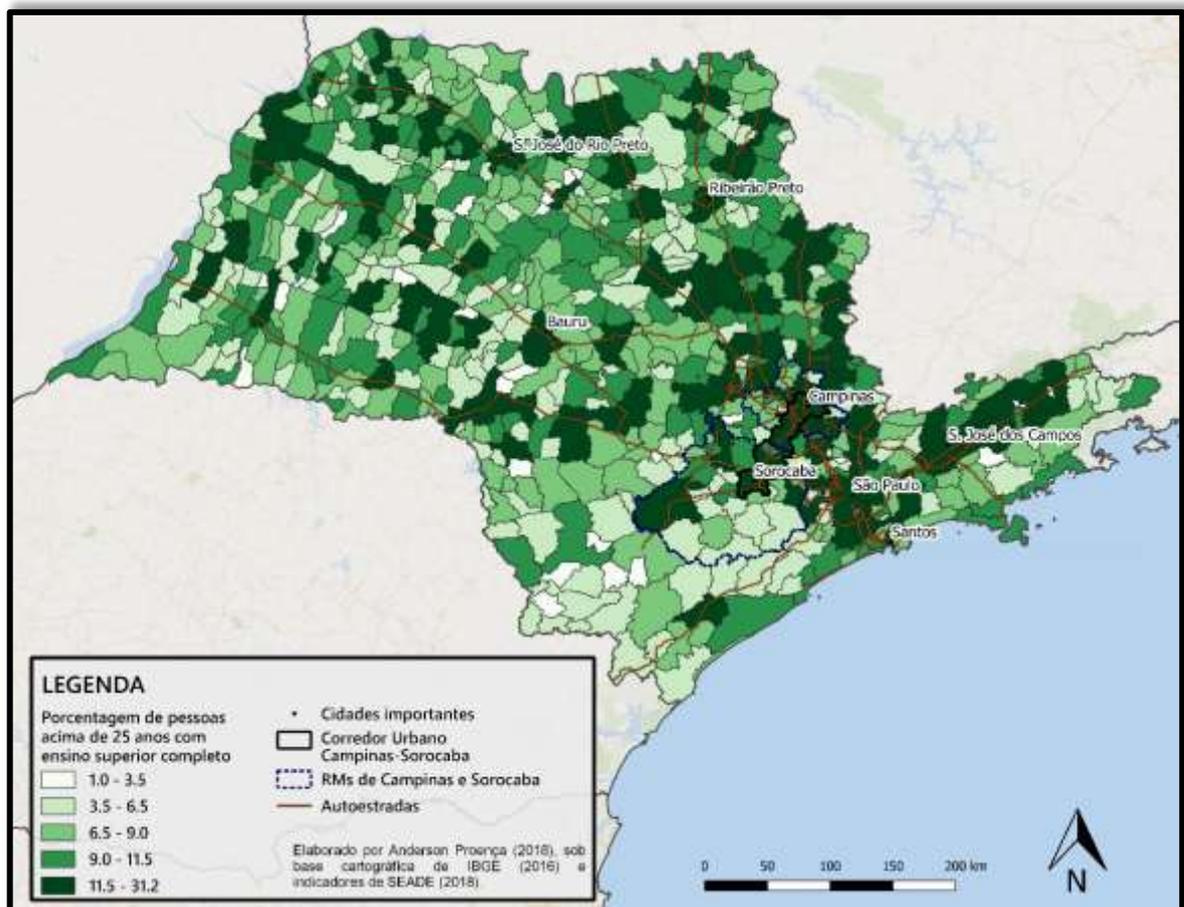


Figura 20: Porcentagem de população acima de 25 anos com Ensino Superior completo. Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018.

Contudo, tal quadro econômico não se traduz necessariamente em maior desenvolvimento social ou de prestação de serviços públicos. Por um lado, como aponta a figura 20, as regiões de maior representatividade econômica podem até corresponder aos locais com maior porcentagem de pessoas com ensino superior no Estado, fato relacionado à associação existente entre o maior desenvolvimento das atividades industriais e de serviços e uma mão-de-obra mais qualificada. Entretanto, esta estatística não está relacionada à uma maior acessibilidade ao sistema de ensino, nem à uma melhor qualidade de vida da maior parte da população.

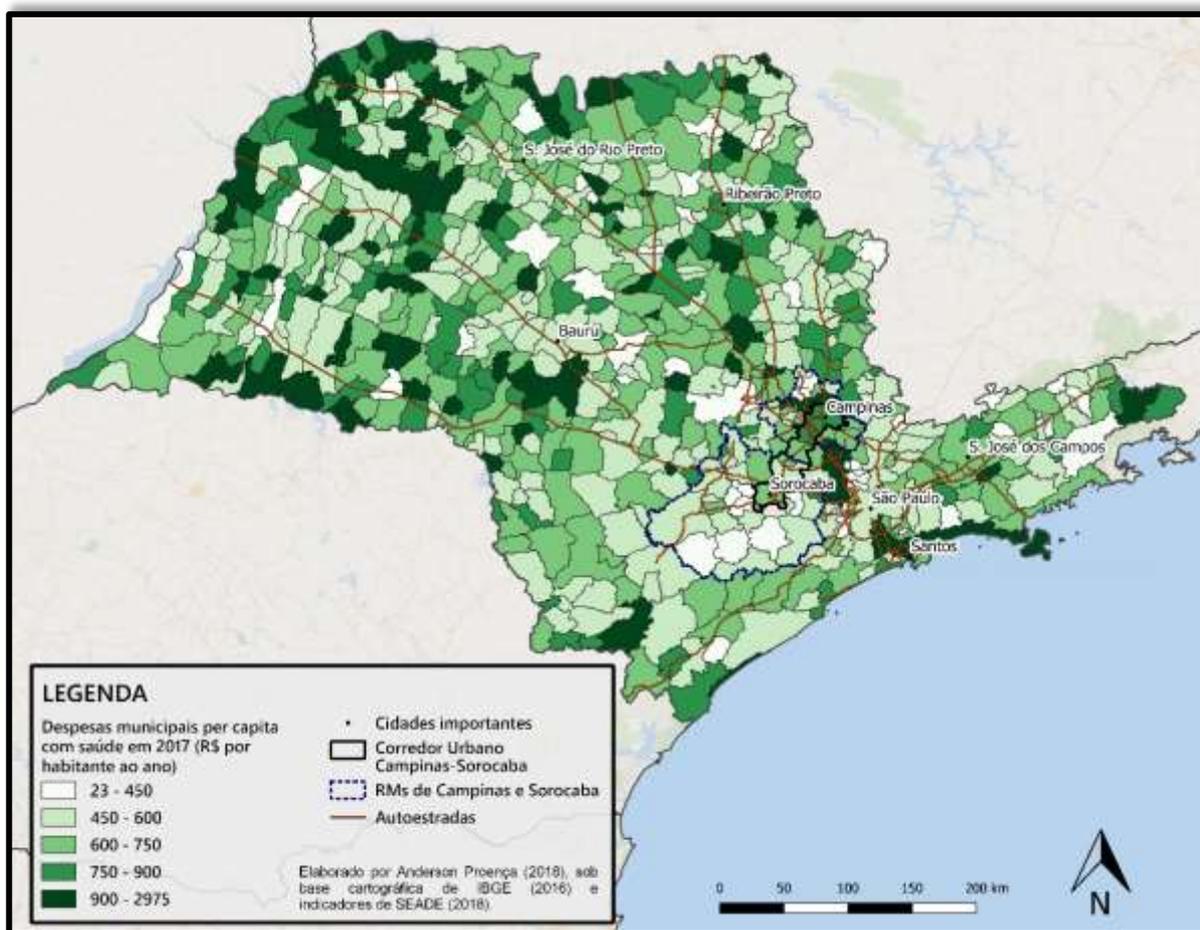


Figura 21: Gastos municipais per capita na área de saúde pública em 2017 (em reais). Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018.

Quando se analisa o quadro de serviços públicos, como no mapa da figura 21 sobre as despesas municipais com saúde, fica mais evidente que o desenvolvimento econômico das regiões do Estado não está diretamente associado à uma maior equidade social, seja em relação à desigualdade de renda, ou à maiores investimentos e melhor acesso aos serviços públicos como saúde, educação ou saneamento básico. No caso dos índices sociais, e em especial os relacionados aos serviços públicos, não se pode apreender nenhum padrão na diferenciação entre as regiões do Estado.

Em resumo, a leitura do atual contexto regional paulista através dos mapas produzidos aponta para o descompasso entre a regionalização oficial e as dinâmicas territoriais concretas. Mais do que regiões, predomina cada vez mais a lógica dos eixos e vetores de desenvolvimento econômico e de expansão urbana. Neste sentido, as

regiões tais quais oficialmente estabelecidas, tendem cada vez mais a apresentar desigualdades internas quanto à composição socioespacial, ao passo em que há propensão à formação de eixos de expansão urbana contínua e homogeneização social e econômica nos vetores de ligação entre os tradicionais núcleos regionais, como é o caso do corredor urbano Campinas-Sorocaba.

Por outro, também se percebe a insuficiência dos altos índices econômicos de algumas regiões se traduzirem em maior prosperidade social. E, neste cenário, o Corredor Urbano é um recorte territorial que representa esta contradição tão presente na geografia brasileira, caracterizada pelos locais de maior riqueza serem também os de maior desigualdade social e, muitas vezes, das piores condições de pobreza no país.

## **2.6. Caracterização da urbanização no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba**

O recorte geográfico utilizado para a análise do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba corresponde ao eixo de áreas conurbadas que acompanha a extensão da rodovia SP-75, entre os municípios de Campinas, Indaiatuba, Itu, Salto e Sorocaba. Esta delimitação equivale também a um dos eixos de planejamento territorial estipulados pela Emplasa, o Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista, eixo linear entre Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e porto de São Sebastião, entendido como principal vetor para a expansão econômica do Estado nas próximas décadas, como se abordará no próximo capítulo. Toma-se então como critério de delimitação geográfica o entendimento das infraestruturas de transporte como principal elemento condicionante e estruturador dos vetores de expansão urbano-regional.

Tabela 3: Municípios da RMS por população, população urbana e PIB per capita; destaque para os municípios que compõem o Corredor Urbano

Localidades	População em 2016	% de população urbana em 2016	PIB per Capita (Em reais correntes - 2013)
Alambari	5,426	79	13,190
Alumínio	17,525	84	90,845
Araçariguama	19,493	100	76,018
Araçoiaba da Serra	30,388	69	16,726
Boituva	54,017	94	48,769
Capela do Alto	19,304	85	13,321
Cerquilha	43,949	95	35,210
Cesário Lange	16,659	68	16,906
Ibiúna	74,364	36	17,213
Iperó	32,077	62	13,677
Itapetininga	153,861	92	23,108
<b>Itu</b>	<b>163,775</b>	<b>95</b>	<b>41,912</b>
Jumirim	3,120	63	21,603
Mairinque	45,149	80	34,033
Piedade	52,927	47	17,906
Pilar do Sul	27,518	81	16,581
Porto Feliz	50,607	86	26,414
<b>Salto</b>	<b>111,492</b>	<b>99</b>	<b>45,990</b>
Salto de Pirapora	42,656	79	30,047
São Miguel Arcanjo	31,745	74	15,378
São Roque	84,281	95	24,559
Sarapuí	9,675	78	11,923
<b>Sorocaba</b>	<b>630,550</b>	<b>99</b>	<b>44,238</b>
Tapiraí	7,765	74	14,998
Tatuí	115,049	97	30,134
Tietê	39,431	91	40,181
Votorantim	<b>115,495</b>	<b>96</b>	<b>22,154</b>
<b>Região Metropolitana de Sorocaba</b>	<b>1,998,298</b>	<b>90</b>	<b>38,827</b>

Fonte: SEADE, 2016

Como demonstram as tabelas 3 e 4, a Região Metropolitana de Campinas apresenta tanto taxas de urbanização quanto de PIB per capita mais elevadas no geral, e distribuída entre os diversos municípios em relação à Região Metropolitana de Sorocaba. Enquanto apenas dois municípios da RMC têm menos de 80% de população vivendo em áreas urbanas, na RMS são dez municípios nesta situação, dos quais seis

tem menos de 70% de população urbana em 2016. Esta disparidade se verifica também nos índices econômicos, enquanto dois dos 20 municípios da RMC tem renda per capita abaixo de R\$ 20,000.00, na RMS são 11 dos 27 municípios (SEADE, 2016).

*Tabela 4: Municípios da RMC por população, população urbana e PIB per capita; destaque para os municípios que compõem o Corredor Urbano.*

Localidades	População em 2016	% de população urbana em 2016	PIB per capita (Em reais correntes - 2013)
Americana	225,183	100	45,379
Artur Nogueira	49,620	91	17,026
<b>Campinas</b>	<b>1,142,620</b>	<b>98</b>	<b>46,174</b>
Cosmópolis	66,478	93	19,641
Engenheiro Coelho	18,761	75	20,421
Holambra	13,335	81	48,999
Hortolândia	215,281	100	45,174
<b>Indaiatuba</b>	<b>229,256</b>	<b>99</b>	<b>47,776</b>
Itatiba	111,835	86	42,042
Jaguariúna	51,248	98	128,954
Monte Mor	55,313	95	53,381
Morungaba	12,674	88	33,223
Nova Odessa	55,523	98	45,048
Paulínia	96,955	100	135,777
Pedreira	44,707	99	21,828
Santa Bárbara d'Oeste	185,487	99	28,067
Santo Antônio de Posse	22,006	94	32,220
Sumaré	267,313	99	44,560
Valinhos	118,947	95	43,979
Vinhedo	72,287	97	105,116
<b>Região Metropolitana de Campinas</b>	<b>3,054,829</b>	<b>98</b>	<b>48,595</b>

*Fonte: SEADE, 2016*

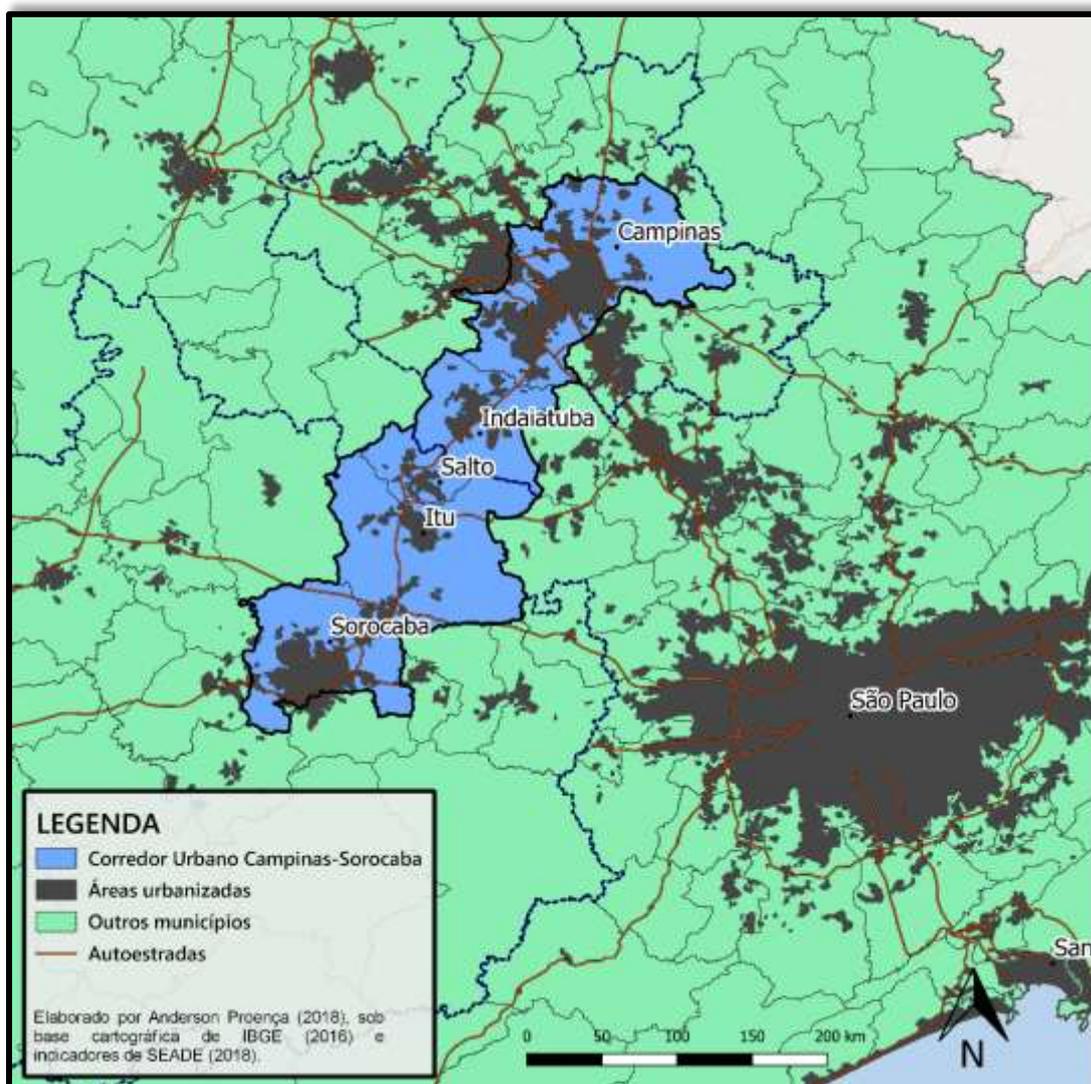


Figura 22: Corredor Urbano Campinas-Sorocaba. Elaborado pelo autor, sob base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de SEADE, 2018.

É preciso ressaltar, contudo, que a conurbação espacial é mais ampla do que a delimitação geográfica proposta, especialmente na RMC onde há conurbação tanto com outros municípios da região metropolitana, quanto com as aglomerações urbanas de Jundiaí e de Piracicaba. O recorte espacial ateu-se à conurbação ao longo da rodovia SP-75 com o objetivo de analisar mais objetivamente o impacto das infraestruturas de transporte e do planejamento regional de um vetor de produção econômica de alta tecnologia na urbanização deste corredor.

O que se propõe aqui é uma nova realidade no processo de regionalização, que tem como fundamento a integração regional dos sistemas de engenharia,

especialmente das rodovias neste caso. Esta forma de se pensar o território tem sido recorrente nos órgãos de planejamento estadual que, contraditoriamente à política de implantação de regiões metropolitanas, planeja a Macrometrópole segundo seus eixos territoriais de desenvolvimento que, por sua vez, seguem o trajeto dos principais eixos viários do estado (EMPLASA, 2015a).

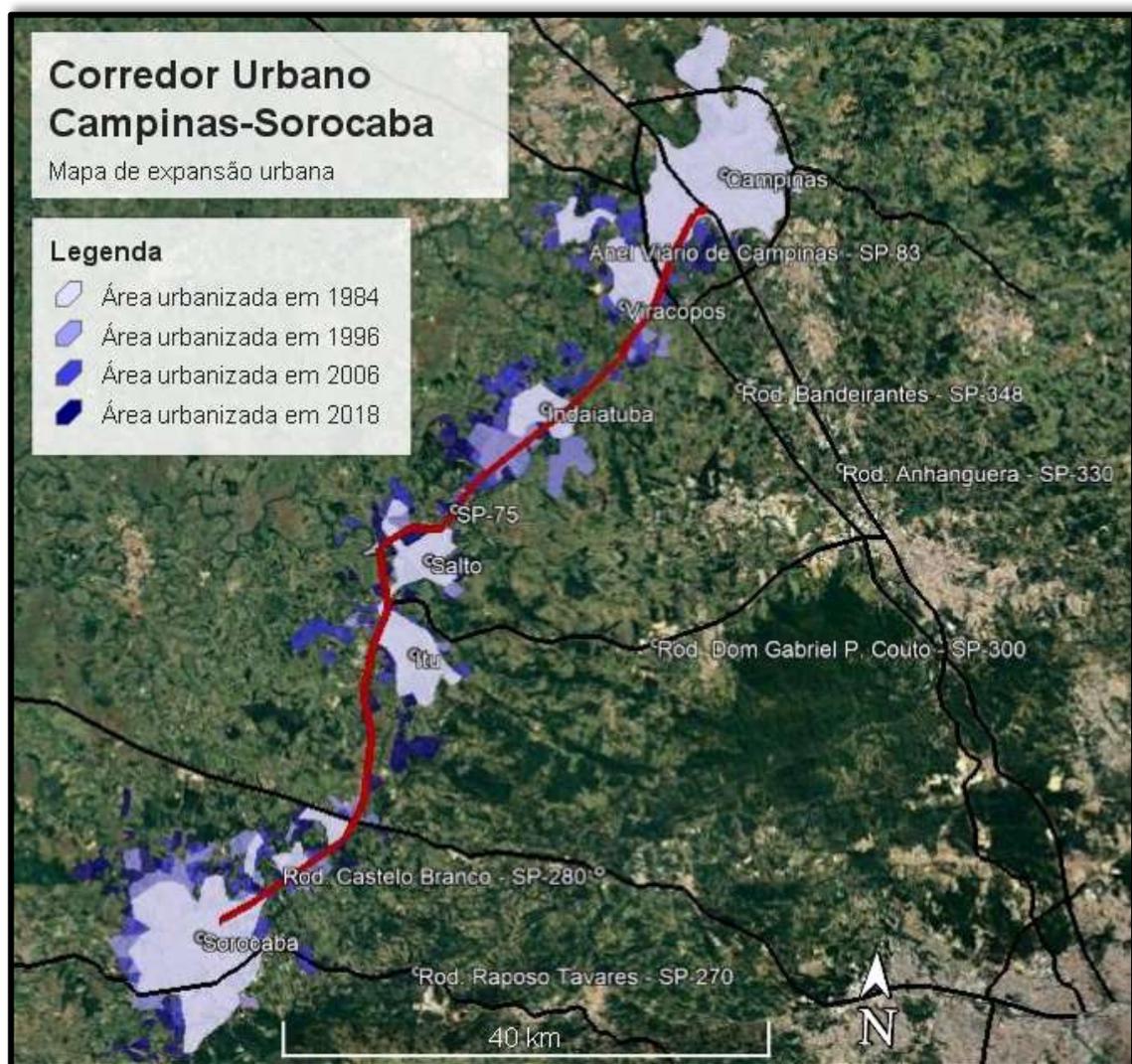


Figura 23: Expansão urbana no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba entre 1984, 1996, 2006 e 2007. Elaborado pelo autor através de interpretação de imagens de satélite Google Earth/Landsat, 2018.

Uma análise empírica da morfologia urbana no Corredor Campinas-Sorocaba evidencia, de modo geral, a coexistência de duas formas diferentes de ocupação urbana. Estas correspondem, por sua vez, à dois momentos históricos distintos que

representam diferentes relações do espaço com os fatores técnicos e tecnológicos de seus tempos. Por um lado, há áreas com manchas urbanas mais densas e compactas ao redor de núcleos centrais históricos, como apontam as áreas urbanizadas em 1984 e, por outro, a dispersão linear de fragmentos urbanos de grande porte ao longo dos eixos viários nas décadas seguintes.

Analisando a figura 23 sobre a expansão de área urbanizada no corredor urbano nas últimas três décadas<sup>25</sup>, pode-se perceber que em 1984 as áreas urbanizadas dos cinco municípios ainda se mantinham isoladas. Lembrando que neste período, como afirmado anteriormente, a conexão entre esses municípios ainda era realizada em pista simples pela SP-75, que só viria a ser duplicada após a década de 1990. No caso de Sorocaba e Campinas já haviam alguns núcleos urbanos espacialmente fragmentados em relação ao núcleo histórico do município, em ambos os casos em direção à principal rodovia de conexão com São Paulo, construídas entre as décadas de 1960 e 1970, rodovia Castelo Branco no caso de Sorocaba, e Anhanguera e Bandeirantes no caso de Campinas. Contudo, esses fragmentos eram de pequena dimensão comparada à dispersão e fragmentação do tecido urbano que aconteceria nas décadas seguintes. Já em Itu, Salto e Indaiatuba, a área urbanizada do período era concentrada exclusivamente ao redor do núcleo histórico destas cidades.

Estes tecidos urbanos mais compactos respondem à um padrão concêntrico de urbanização, áreas de urbanização compacta composta pelo crescimento centrífugo das áreas periféricas ao redor de uma centralidade urbana histórica (LACERDA, 2012). No caso dos centros urbanos de maior expressão industrial na primeira metade do século XX, casos de Sorocaba e Campinas, corresponde ao rápido crescimento da mancha urbana de forma contínua em círculos concêntricos ao redor do Centro urbano histórico entre o início do século e a década de 1970. Nos casos de Itu, Salto e Indaiatuba, corresponde ao núcleo urbano histórico, circundado por um tecido urbano de menores proporções.

---

<sup>25</sup> Utilizou-se como método a análise das imagens aéreas fornecidas pelo software Google Earth. Os recortes temporais selecionados atendem a um intervalo médio de uma década, entre as décadas de 1980 e 2010, e à disponibilidade de imagens de melhor qualidade.

A figura 23 aponta também que a expansão urbana nas últimas três décadas ocorreu predominantemente ao longo da rodovia SP-75. É neste período que, de fato, se consolidou o que aqui conceituamos como Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, com o rápido crescimento urbano que vem configurando um eixo quase que inteiramente conurbado entre estas duas cidades. Entre 1984 e 1996 o mapa aponta que o crescimento de área urbanizada ocorreu predominantemente sob o padrão de continuidade espacial em relação do tecido urbano existente. Destaca-se a expansão urbana na cidade de Indaiatuba, tanto a sudoeste (caracterizado por bairros operários de maior densidade construtiva e populacional relacionados ao crescimento do Distrito Industrial do município) quanto a sul (neste caso composto por loteamentos de chácaras de baixa densidade construtiva).

Entre 1996 e a década atual, a expansão urbana predominante foi de núcleos urbanos de menor área, porém em maior quantidade, espacialmente dispersos e fragmentados em relação ao tecido urbano existente. Este padrão espacial explica-se por ser o período no qual houve o crescimento de condomínios e loteamentos fechados por todo o país, com destaque para o Estado de São Paulo e, ademais nas regiões mais próximas da capital e das regiões metropolitanas do estado (LIMONAD, 2011).

Assim foi se ocupando os interstícios vazios entre os núcleos urbanos tradicionais, processo caracterizado pela ruptura da continuidade física espacial através da proliferação de tipologias urbanas fechadas – tanto de uso residencial como industrial/logístico -, conectadas ao restante do tecido urbano pelos eixos viários de grande porte que cortam a região.

É a morfologia urbana predominante na expansão urbana na última década. Além da fragmentação espacial, estas tipologias urbanas também se caracterizam pela homogeneidade tipológica e pela diluição das centralidades e da hierarquia funcional na escala intra-urbana.

Com a propagação de um produto mercadológico voltado às classes de renda mais alta, caracterizados tanto pela pretensa segurança promovida pelos altos muros dos condomínios fechados quanto ao “retorno à proximidade com a natureza”, os condomínios e loteamentos residenciais fechados foram um dos elementos mais explorados pelo mercado imobiliário desde então, seja como primeira residência ou opção de lazer aos finais de semana. Já em relação a tipologia industrial passou a predominar o surgimento de condomínios de galpões logísticos-industriais em substituição à antiga planta industrial fordista, mais adaptados às demandas de rapidez e flexibilidade de produção e circulação de mercadorias, como já abordamos no capítulo anterior. Ambas tipologias se apoiam nas possibilidades de rápidos deslocamentos em um vasto território promovidos pela rede de autoestradas paulistas.

Por outro lado, os programas habitacionais que tem como objetivo suprir a demanda habitacional para a população de menor renda também ajudaram a consolidar o modelo disperso e fragmentado de urbanização. O destaque vai para o “Minha Casa Minha Vida”, programa do governo federal que a partir de 2009 causou uma grande ampliação da indústria de construção civil mediante ao incentivo do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) com linha de créditos para empresas de construção civil, e da Caixa Econômica Federal com subsídio e/ou facilitação de crédito para famílias de baixa ou média renda.

Como aponta a crítica atual, apesar de ter recolocado o tema habitacional como uma das principais agendas da política nacional, o programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) ratificou, do ponto de vista espacial, os padrões históricos de exclusão socioespacial das urbes brasileiras<sup>26</sup>. Ao se vincular estreitamente à uma agenda política de crescimento econômico através da ampliação do crédito, e ao dar amplo poder de decisão às incorporadoras e construtoras quanto a tipologia urbanística e

---

<sup>26</sup> *Este foi apenas um dos pontos de maior crítica ao Programa Minha Casa Minha Vida, podendo-se citar também, por exemplo, (1) a baixa qualidade construtiva dos imóveis, e a (2) falta de regulação na venda dos imóveis por parte das construtoras e na verificação de renda dos compradores, o que fez com que a maior parte das unidades habitacionais acabasse sendo adquirida por população de média renda e, assim, atendendo muito pouco a demanda habitacional da população de menor renda, que deveria ser o público principal do programa.*

arquitetônica e localização da implantação dos empreendimentos habitacionais, este programa habitacional foi mais um fator que contribuiu para a fragmentação do tecido urbano das cidades brasileiras. Neste cenário, os empreendimentos do MCMV reproduziram o padrão de localização nas áreas periféricas das cidades e metrópoles - ainda mais distantes do que as periferias históricas destas urbes -, locais onde as incorporadoras conseguiam adquirir terrenos de grandes dimensões - e assim construir condomínios de enorme número de unidades habitacionais - por preços baixos (NETO, MOREIRA e SCHUSSEL, 2012).

Como apontou a pesquisa de Rolnik, *et al.*, a implantação dos empreendimentos do MCMV na região metropolitana de Campinas se caracterizou pela predominância de conjuntos habitacionais de grandes proporções, construídos em grandes terrenos adquiridos de proprietários particulares, localizados nas bordas do tecido urbano onde o preço da terra é mais barato (ROLNIK, DOS SANTOS PEREIRA, *et al.*, 2015, p. 129). O mesmo padrão pode ser aplicado na região metropolitana de Sorocaba, assim como na maior parte do interior paulista.

Analisando o mapa da figura 24 percebemos que tanto os condomínios destinados ao mercado de média e alta renda<sup>27</sup>, quanto os conjuntos habitacionais populares, compartilham os mesmos padrões de localização territorial<sup>28</sup>. Nos dois casos há o predomínio de localização fragmentada em relação a mancha urbana existente, ocupando as áreas vazias entre os núcleos centrais de cada município.

---

<sup>27</sup> Como metodologia de análise e separação dos núcleos entre baixo e médio/alto padrão se utilizou tanto de estudos que já mapearam o surgimento de novos conjuntos habitacionais nas regiões de Campinas e Sorocaba, especialmente os do programa MCMV (mais precisamente ROLNIK, *et al.*, 2015; BURGOS, 2015; CELI, 2012), como também a interpretação de imagens aéreas do Google Earth (Digital Globe/CNES/Airbus, 2018), analisando fatores como a presença de piscinas e áreas de lazer, a dimensão das unidades habitacionais e o espaçamento entre elas, e a maior ou menor presença de áreas verdes, elementos que distinguem o padrão do empreendimento e a faixa de renda a qual aquele produto imobiliário é destinado. Um item crucial para a interpretação da existência de um condomínio ou loteamento fechado é a existência de muros, com uma portaria de acesso às vias públicas do município.

<sup>28</sup> Para a elaboração deste mapa se considerou apenas as áreas de influência direta da rodovia SP-75 e, portanto, relacionadas diretamente à formação do corredor urbano. Se desconsiderou assim regiões de Campinas e Sorocaba distantes da SP-75 não contabilizando, por exemplo, os distritos de Campo Grande e Ouro Verde, onde há mais conjuntos do MCMV em Campinas.

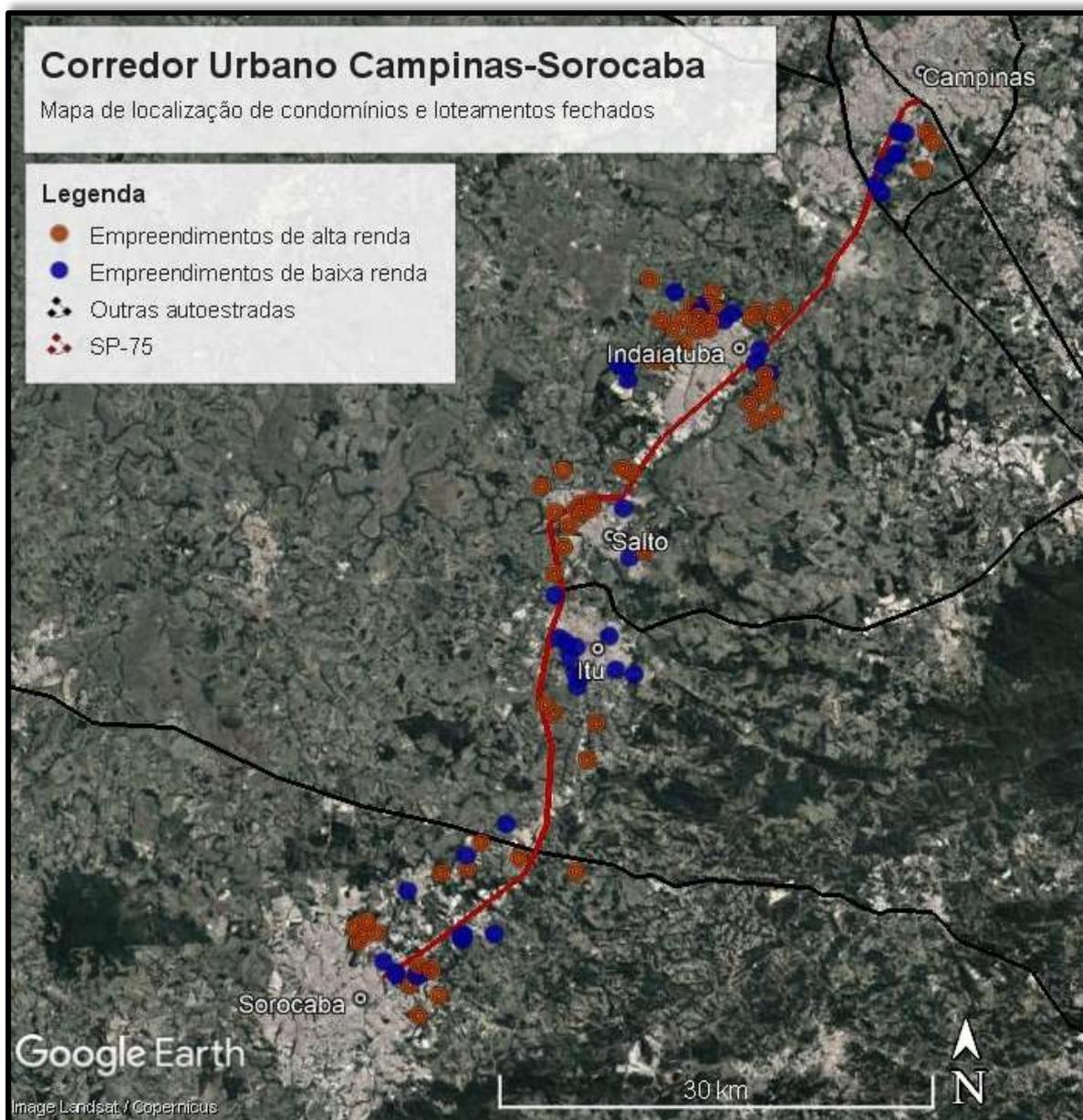


Figura 24: Mapa de localização de loteamentos e condomínios residenciais fechados no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba implantados desde 2002. Elaborado pelo autor através de interpretação de imagens de satélite Google Earth/Landsat, 2018,

Entretanto, tal padrão espacial tem diferentes razões para os dois casos. Como referido anteriormente, no caso dos novos conjuntos habitacionais populares segue-se a tendência atual - especialmente após o surgimento do programa MCMV - de localização dos empreendimentos fora do tecido urbano consolidado, onde o valor dos terrenos é mais barato. Mesmo nesses casos predominam as tipologias urbanas fechadas para a construção dos empreendimentos residenciais. Porém, o mapa

demonstra que estes novos conjuntos habitacionais, mesmo que sigam o padrão disperso e fragmentado de expansão urbana, se encontram mais próximos à malha urbana consolidada que os empreendimentos destinados às rendas mais altas. Ou seja, estão associados à circulação de movimentos pendulares com as centralidades tradicionais

Isto se deve a que o principal fator de indução de localização dos loteamentos e condomínios fechados destinados à média e alta renda seja, não o preço da terra, mas sim a proximidade com a rede de autoestradas – em especial a SP-75 no caso do eixo entre Campinas e Sorocaba -, e as diversas possibilidades de deslocamentos inter-regionais que elas possibilitam. Assim, estes loteamentos alcançam um público-alvo não apenas da cidade que se encontram, mas também de outras cidades do corredor urbano e até mesmo de outras região, sejam pessoas que desejam morar em “casas seguras e próximas da natureza” (utilizando-se aqui de um *slogan* comum para a comercialização deste tipo de empreendimento imobiliário) e para trabalhar em outra cidade, ou então que queiram uma residência para o lazer nos finais de semana.

Neste contexto podemos afirmar que boa parte destes novos núcleos urbanos destinados às rendas mais altas estão mais ligados à “urbanização regional”, do que à cidade às quais pertencem, expressando uma característica determinante da urbanização dispersa contemporânea (LIMONAD, 2011). Além da proximidade à rodovia SP-75, estes se utilizam justamente da distância do tecido urbano mais denso como um produto de maior “tranquilidade” para a venda dos imóveis. São áreas com disponibilidade de grandes glebas de terra à preços relativamente baixos, permitindo a construção de loteamentos com lotes unitários de maior dimensão.

Salto e Indaiatuba são os dois municípios com maior número de novos núcleos residenciais fechados. No caso de Salto há uma predominância evidente de localização ao longo da rodovia SP-75, principalmente na porção norte do município, concluindo a conurbação com Indaiatuba. Já neste último município, a localização dos novos loteamentos e condomínios fechados é predominante na porção nordeste do município, em direção a Campinas e Itupeva, mais afastados da rodovia. As margens

da rodovia SP-75 em Indaiatuba, especialmente na porção sudoeste do município próximo a Salto, são ocupadas em maior parte por indústrias e conjuntos de galpões logísticos. Em Campinas, por sua vez, com a construção recente de novos empreendimentos MCMV, mantém-se a tendência histórica de concentração de bairros de baixa renda às margens da rodovia SP-75, apesar de ser notável a proximidade à um grande condomínio fechado de alta renda, o Swiss Park, localizado nas margens da rodovia Anhanguera.

Entre Itu e Sorocaba é onde os novos núcleos urbanos surgiram de forma mais dispersa e fragmentada em relação ao tecido urbano consolidado, até mesmo pelo maior trecho de áreas não urbanizadas existentes entre essas duas cidades do que nos casos citados no parágrafo anterior. Em Itu os empreendimentos destinados às classes de menor renda se concentraram nas bordas imediatas do tecido urbano existente, enquanto os empreendimentos de média e alta renda estão dispersos ao longo da rodovia SP-75 e da estrada velha para Sorocaba. Este último município é o que apresenta o padrão mais disperso – com surgimento de diversos novos loteamentos e condomínios fechados na porção nordeste da cidade, no eixo da SP-75 – e mais heterogêneo em relação aos empreendimentos de baixa e média/alta renda.

Muitos destes novos loteamentos e conjuntos fechados no corredor urbano foram implantados ilegalmente sobre áreas rurais, ou seja, fora dos perímetros urbanos demarcados pela legislação territorial de cada município<sup>29</sup>. Dos cinco municípios abordados, apenas Salto não tinha loteamentos urbanos localizados em área rural sem aprovação, ou aprovados mediante legislação especial em 2003, último ano que a SEADE coletou dados referentes a este tema. Campinas e Itu eram as cidades com maior número de loteamentos localizados em áreas rurais sem aprovação da legislação municipal correspondente (respectivamente 21 e 20 loteamentos sem aprovação), figurando ambas entre os 15 municípios que estão no

---

<sup>29</sup> *A implantação de condomínios e loteamentos fechados nos limites do perímetro urbano, com a clara intenção de forçar sua ampliação nas revisões das legislações urbanísticas municipais ou, até mesmo a construção ilegal de condomínios fora do perímetro urbano é uma prática que se observou em diversos municípios do país, como decorrência da popularização desta tipologia urbanística, como apontam os trabalhos de Silva (2011) e Sousa (2015).*

topo desta lista no Estado de São Paulo (SEADE, 2003). Indaiatuba é o que tinha o menor número, com dois loteamentos ilegais em áreas rurais, enquanto Sorocaba tinha sete loteamentos fora do perímetro urbano que foram aprovados mediante legislação especial. Supõe-se que estes números sejam ainda maiores atualmente, tendo em vista o período de grande aquecimento do mercado de construção e incorporação imobiliária que acompanhou o *boom* econômico nacional na última década, o qual teve nos loteamentos e condomínios fechados distantes das áreas urbanas o principal produto imobiliário nas cidades do interior paulista.

Outro dado que incide na expansão urbana relaciona as políticas de industrialização e desenvolvimento econômico, e o planejamento urbano em escala municipal. Mais uma vez, Salto foi o único município que não possuía nenhuma forma de incentivo à implantação de empreendimentos, ao passo que Itu era o que dispunha de mais incentivos fiscais e política de doação de terrenos para a atração de empreendimentos privados<sup>30</sup> em 2003. Este dado contrasta com a existência de políticas municipais de planejamento urbano, pois apenas Campinas e Sorocaba possuíam Conselhos de Desenvolvimento Urbano, e somente Indaiatuba conta com uma Lei de Estudo de Impacto de Vizinhança (SEADE, 2003). Em 2015, Campinas e Indaiatuba eram as únicas cidades que possuíam uma secretaria específica para o planejamento urbano dentre os municípios do CUCS (IBGE, 2015).

A partir dos mapas de expansão da mancha urbana também se percebe um processo que já vem ocorrendo desde as últimas décadas do século passado, o maior crescimento urbano e demográfico dos municípios menores em relação às cidades-sede das regiões metropolitanas. Quando se trata de duas regiões metropolitanas como a de Campinas e Sorocaba, com um padrão de consolidação do tecido urbano distinto do urbano tradicional – no caso destas duas regiões metropolitanas a urbanização tem um caráter marcante de polinuclealidade, com o crescimento urbano relativamente independente entre os diversos núcleos urbanos, e não pelo

---

<sup>30</sup> *Leva-se em conta os incentivos através de isenção total ou parcial de IPTU, isenção de taxas e doação ou cessão de terrenos por parte das administrações municipais.*

transbordamento da mancha urbana da cidade-sede para os municípios vizinhos – este processo tem suas especificidades. É o caso de Sorocaba, que apesar de sede de região metropolitana, apresentou crescimento populacional superior à Itu e Salto nas últimas três décadas, processo contrário ao que se observa em regiões metropolitanas tradicionais como São Paulo e a maior parte das capitais do país, onde o municípios-sede de RM tem crescimento demográfico abaixo dos municípios periféricos. Não significa que o crescimento de área urbanizada de Itu e Salto tenha sido necessariamente menor, até porque se deve pesar o fator da construção de diversos empreendimentos residenciais nestas cidades - principalmente em Itu - destinados à um público não-residente que os ocupa durante finais de semana e períodos de férias.

*Tabela 5: Crescimento populacional no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba*

Localidades	Taxa Geométrica de Crescimento Anual da População nos períodos (em % anual):		
	2010-2018	2000-2010	1991-2000
<b>Campinas</b>	0,90	1,09	1,54
<b>Indaiatuba</b>	2,02	3,22	4,34
<b>Itu</b>	1,00	1,32	2,67
<b>Salto</b>	0,92	1,27	2,95
<b>Sorocaba</b>	1,20	1,75	3,02
<b>Total do Estado de SP</b>	0,82	1,09	1,82

*Fonte SEADE, 2018*

Campinas, a cidade de maior população dentre as que formam o CUCS, é a que apresentou menor taxa geométrica de crescimento demográfico anual desde 1990. Com exceção de Campinas, os outros municípios tiveram taxa de crescimento superior à média estadual em todos os períodos selecionados. O dado mais expressivo é o de Indaiatuba, não apenas a maior taxa do Corredor Urbano, mas também um dos municípios que mais cresceram demograficamente em todo o estado, fruto de uma política agressiva de atração de indústrias e de migração demográfica inter-regional por parte do poder público municipal nas últimas décadas (NASCIMENTO, 2016).

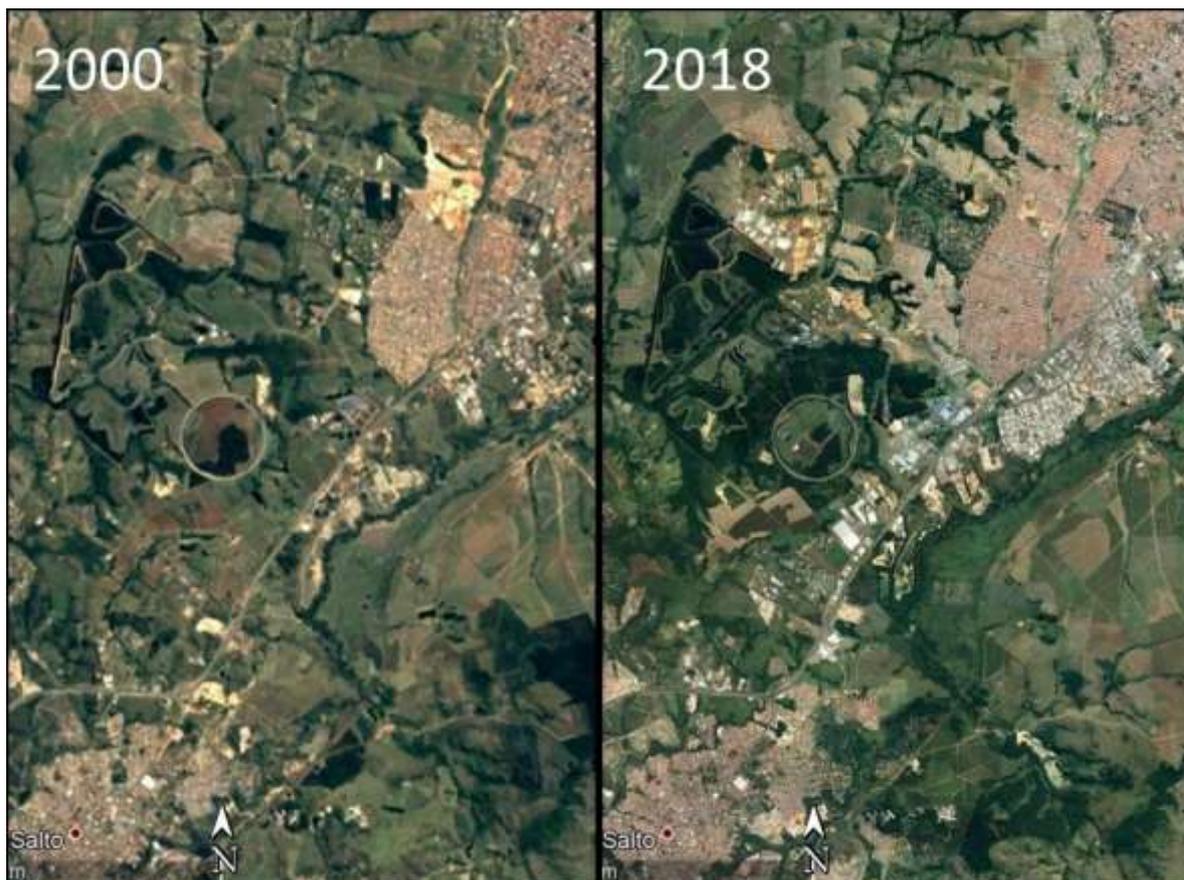


Figura 25: Comparativo sobre a expansão urbana entre Indaiatuba e Salto entre os anos de 2008 e 2016. Fonte: Google Earth/Landsat, 2016.

O crescimento da mancha urbana entre Itu, Salto e Indaiatuba, apesar de pertencerem a regiões metropolitanas distintas, foi o mais intenso nas últimas décadas, levando à conurbação das três cidades, como mostram as figuras 25 e 26. Nestes casos há uma intensa voracidade da expansão urbana avançando sobre áreas rurais, enquanto nos casos de Campinas e Sorocaba a expansão urbana predominante ocorreu com a ocupação de vazios urbanos até então existentes entre núcleos fragmentados e o tecido urbano principal.

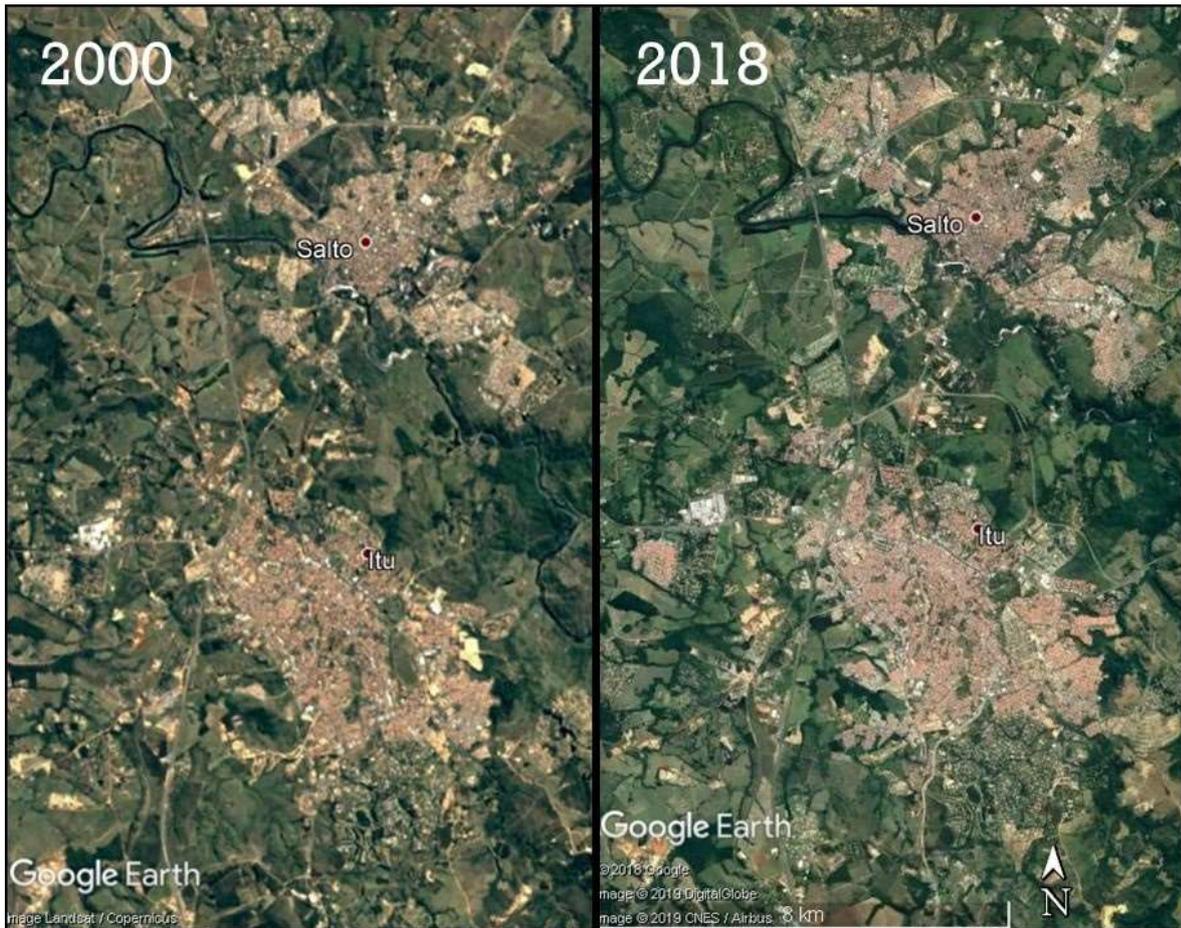


Figura 26: Comparativo sobre a expansão urbana entre Itu e Salto entre os anos de 2000 e 2018. Fonte: Google Earth/Landsat, 2018.

Estas figuras exemplificam a morfologia urbana destas áreas, mostrando que o crescimento urbano é maior ao longo da rodovia SP-75 e de outros eixos viários de grande porte, do que de forma espacialmente contínua em relação ao tecido urbano histórico. Há o predomínio de loteamentos e condomínios residenciais fechados e galpões logísticos e industriais, estes últimos especialmente entre Indaiatuba e Salto, às margens da rodovia.

A rodovia SP-75 é a principal infraestrutura organizadora do crescimento urbano nestas áreas, não apenas pelas ocupações às suas margens como também nas rodovias transversais que dão acesso a ela. Especialmente os loteamentos e condomínios residenciais fechados localizam-se ao longo destas rodovias secundárias, já que demandam grandes áreas para suas implantações. Este processo ocorre principalmente no decurso das rodovias Marechal Rondon (SP-300) entre Itu e Porto

Feliz, da Estrada Velha (SP-079) entre Itu e Sorocaba e da Estrada Municipal José Boldrini entre Indaiatuba e Itupeva. Neste último caso, os tecidos urbanos destes municípios já estão praticamente conurbados através de loteamentos residenciais fechados de grande porte, demonstrando a alta sinergia do Corredor Urbano com o Aglomerado Urbano de Jundiaí.

A caracterização intra-urbana demonstra, em suma, a complexidade da urbanização contemporânea na qual ocorrem, simultaneamente, processos de formação de uma nova realidade urbano-regional e de resistência socioterritorial por parte de agentes locais de produção do espaço urbano. Por um lado, há uma nítida expansão de novos núcleos urbanos voltados quase que exclusivamente às potencialidades do território regional, seja em forma de novas plantas produtivas/logísticas, ou de produtos imobiliários destinados à habitação de alta e média renda. Em muitos casos, esta expansão urbana ocorre em territórios até então considerados periféricos – e por isso, local de habitação de população de renda mais baixa -, ou então de locais de tradicional produção rural familiar. Esta disputa entre os agentes que produzem o espaço urbano é o foco do capítulo a seguir.

### **3. O corredor urbano e a formação do Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista**

#### **3.1. A crise do planejamento urbano e regional**

Para se compreender o atual cenário de disputa entre agentes pela produção do espaço urbano e regional, retorna-se ao momento de mudança de paradigmas políticos e econômicos que se refletiu no enfraquecimento do planejamento territorial, e na potencialização da ação dos agentes privados. No que se refere à esta tese, esta mudança repercutiu principalmente em uma maior flexibilização da ocupação do solo, permitindo novas lógicas de localização dos empreendimentos industriais e imobiliários (novas em relação à urbanização tradicional) que vem produzindo a conurbação linear entre Campinas e Sorocaba.

O declínio da prática do planejamento territorial vem ocorrendo desde a década de 1980, concomitantemente ao avanço das políticas de livre-mercado e a formação de um “mercado globalizado” comandado pelo capital financeiro. Derivou na consolidação de um modelo de “empresa-cidade” de intervenções urbanas, cujos principais objetivos eram, não o planejamento do crescimento urbano, mas sim o encorajamento do desenvolvimento econômico da cidade, ressaltando assim o papel dos agentes privados na produção do espaço urbano (HALL, 2013).

A crise econômica internacional da década de 1970 teve como uma das principais decorrências o enfraquecimento do sistema político e econômico baseados nos conceitos keynesianos e no sistema fordista de organização da cadeia de trabalho que, juntamente ao surgimento e aperfeiçoamento das tecnologias de informação e comunicação, deram lugar a uma crescente hegemonia do capital financeiro na dinâmica de acumulação de capital. O avanço das tecnologias de comunicação e

informação permitiram a circulação instantânea de capital financeiro pelo globo, impactando diretamente no processo de urbanização e organização espacial (SANTOS, 2003).

A partir de então houve uma acelerada dinâmica de investimentos em espaços de produção e escoamento de mercadorias (portos, aeroportos, estradas, centros logísticos, etc.) e espaços de comando das grandes corporações empresariais (as novas áreas empresariais nas principais metrópoles). Neste contexto o planejamento territorial tradicional passou a ser uma barreira às novas dinâmicas econômicas, indo de encontro à rápida demanda do mercado por novos territórios.

Este foi o ponto de inflexão da atividade de planejamento territorial, quando:

O planejamento convencional, a utilização de planos e regulamentos para guiar o uso do solo pareciam cada vez mais desacreditados. Em vez disso, o planejamento deixou de controlar o crescimento urbano e passou a encorajá-lo por todos os meios possíveis e imagináveis. Cidades, a nova mensagem soou em alto e bom som, eram máquinas de produzir riqueza; o primeiro e principal objetivo do planejamento devia ser o de azeitar a máquina. O planejador foi-se confundindo cada vez mais com seu tradicional adversário, o empreendedor; o guarda-caça transformava-se em caçador furtivo (HALL, 2013, p. 407).

A ascensão de políticas públicas que seguem a “cartilha neoliberal” de diminuição do papel intervencionista do Estado, com o objetivo de permitir os aflusos de capital financeiro internacional, impactou diretamente o planejamento da organização das atividades sociais e econômicas no território. Suas origens estão nos governos de Margareth Thatcher no Reino Unido (primeira-ministra britânica entre os anos de 1979 e 1990) e Ronald Reagan nos Estados Unidos (presidente estadunidense entre 1981 e 1989), cujos ideários políticos se espalharam pela maior parte do mundo durante as décadas de 1980 e 1990. Caracterizaram-se, dentre outras, pela flexibilização das legislações de regulamentação e planejamento do uso do solo de modo a potencializar a ação do mercado nas políticas territoriais. Esta medida era vista como necessária, dentro desta perspectiva política, para dar um novo impulso

econômico às principais metrópoles que sofriam com a saída de indústrias e empresas nas últimas décadas do século XX<sup>31</sup>.

O papel do planejamento enquanto visão da totalidade territorial deu lugar então a um planejamento setorial. Popularizaram-se as soluções da “cidade do empreendimento”, entregando uma parcela do tecido urbano consolidado da cidade (em geral uma grande área de antiga produção industrial ou portuária progressivamente abandonada pelas empresas) para a atuação do mercado imobiliário e fundiário sem quase nenhuma regulamentação do uso do solo. O planejamento regulamentador foi substituído pelas políticas de encorajamento do crescimento econômico, tendo como planos paradigmáticos o das áreas portuárias de Boston e Baltimore, nos EUA, e o projeto das *Docklands* de Londres, no Reino Unido (HALL, 2013).

Este modelo de planejamento urbano iniciado na Inglaterra e nos EUA espalhou-se por diversos países a partir da década de 1980, e segue influenciando as intervenções urbanas em diversas cidades do mundo, especialmente as metrópoles que visam se lançar como uma “cidade-global” (SASSEN, 2001). No Brasil, tem clara influência em diversos planos e projetos urbanísticos das principais metrópoles nacionais desde então, desde as Operações Urbanas Consorciadas de São Paulo até o mais recente projeto do Porto Maravilha, no Rio de Janeiro. No caso dos países de desigualdade social com fortes raízes históricas, como no caso do Brasil, este quadro tende a se acentuar, ampliando a formação de “cidades duais”, na qual a consolidação de uma parte da cidade como a *cidade moderna* implica no crescimento da *cidade marginalizada*, o restante da cidade negligenciada pelo poder público (CASTELLS e MOLLENKOPF, 1992).

---

<sup>31</sup> *Dentro do contexto de reestruturação da cadeia produtiva e da divisão internacional do trabalho, as principais metrópoles industriais, em especial as dos países mais ricos, entraram em um período de êxodo suas indústrias. Estas passaram a buscar a localização em “novas regiões”, seja no próprio país, em busca de melhores condições espaciais de produção e circulação de mercadorias, seja em países mais pobres, em busca de mão-de-obra mais barata. Com isso as grandes metrópoles passaram a ter uma grande massa de trabalhadores desempregados e o poder público municipal a sofrer de um forte déficit fiscal (LIPIETZ, 1988).*

O planejamento territorial em escala nacional é relativamente recente no Brasil. As primeiras iniciativas do início do século XX foram experiências setoriais e isoladas, relacionadas principalmente a um modelo de crescimento urbano e de desenho viário em algumas das principais metrópoles do país. A ideia de planejamento do território em sua macroescala surgiu na década de 1950 com o Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek, em uma visão desenvolvimentista de ampliação territorial do mercado produtivo e consumidor e de ocupação das regiões Centro-Oeste e Norte do país. Este modelo de planejamento territorial foi aprofundado durante os anos de governo militar nas décadas de 1960 e 1970, influenciando a elaboração do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). Como abordado no capítulo anterior, o planejamento urbano foi um elemento central na estratégia territorial do II PND de desconcentração da produção aglomerada no eixo São Paulo–Rio de Janeiro e de integração do mercado nacional imposta pelo governo militar, seja na visão de saturação da estrutura espacial-produtiva das principais metrópoles (e daí a criação das regiões metropolitanas como instrumento de controle do crescimento destas metrópoles) ou pela designação de alguns núcleos urbanos de porte intermediário como polos de desenvolvimento regional a partir da implantação maciça de infraestrutura de transporte. Foram criadas várias ferramentas para a implementação desta política territorial neste período, como o SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo), o BNH (Banco Nacional de Habitação) e o FIPLAN (Financiamento para o Planejamento Urbano).

Neste período se consolidava uma intensa dinâmica de metropolização dos principais centros urbanos nacionais, cuja população crescia vertiginosamente entre as décadas de 1960 e 1980, em decorrência de uma intensa migração populacional entre o campo e a cidade (atraídos pela industrialização dos principais centros urbanos) e entre as regiões do país (em especial do Nordeste para o Sudeste). Apesar do discurso de reversão da polarização econômica e das desigualdades regionais no território nacional, o II PND acentuou-as ainda mais na prática. O Banco Nacional de Habitação (BNH), um dos principais instrumentos de execução da política urbana concentrava a maior parte dos seus recursos nas regiões Sul e Sudeste, ou seja,

reforçava a aplicação de mais recursos nas regiões que eram as mais ricas e populosas do país.

São as contradições do planejamento regional no período, como chama a atenção Souza, que afirma que no processo de elaboração do PNDU prevaleceu uma visão setorialista que enxergava a cidade como a soma de diversos setores, habitação, transporte, saneamento, etc. (SOUZA, 2010). Vivia-se um período de “síndrome do planejamento”, na qual se acreditava que através do planejamento territorial (na escala das políticas regionais) e dos planos diretores (na escala do intra-urbano) podia-se enfrentar a “crise urbana” e planejar e controlar o processo de urbanização no território nacional. Segundo a autora, a falha no planejamento urbano e regional do período em tratar a sociedade e o espaço como uma totalidade teve como causa a;

(...) estreiteza da compreensão teórica sobre a urbanização por parte dos economistas no poder, que continuam a ter uma visão contábil da sociedade, por parte dos donos do poder, pela avidez dos interesses que representavam e que uma política urbana mais orgânica viria confrontar. O livre mercado deveria também reger a política urbana (SOUZA, 2010, p. 141)

O fim da ditadura militar e a Constituição de 1988 se estabeleceram como um ponto de inflexão no paradigma do planejamento territorial no país. Apesar do perfil municipalista da nova Constituição, o intuito de promover a descentralização da estrutura administrativa-territorial contrastava com o centralismo das políticas implementadas pelo governo militar, sendo que ambas compartilhavam a mesma essência economicista de planejamento territorial durante o período ditatorial.

A desterritorialização das políticas públicas pós-Constituição de 1988 significou a adaptação da legislação brasileira ao projeto econômico de globalização, equalizando o cenário nacional às políticas neoliberais. Na prática, levou-se a uma abstração das políticas territoriais, a medida em que se deixou de considerar o território concreto como categoria fundamental de compreensão da sociedade. No contexto de elevadas desigualdades regionais históricas, como é o caso do território

brasileiro, as políticas desterritorializadas têm como consequência a “crescente ingerência de forças hegemônicas do mercado na organização regional do território e a exacerbação das desigualdades sociais e regionais” (SILVA NETO, 2006, p. 50). Por outro lado, também não foram criados instrumentos que proovessem o município de capacidade política, jurídica e financeira para cumprir suas novas obrigações. Assim, a possibilidade de justiça social através da maior participação popular em nível local não saiu do papel, dado que não haviam sido instituídos mecanismos de atenuação e reversão do processo socialmente desigual de produção do espaço urbano, e de apropriação dos investimentos públicos pela elite econômica, como por exemplo, mecanismos de apropriação de mais-valia urbana e de reforma na cobrança de tributos fiscais (que foram implantados inclusive em outros países que estavam sob o mesmo contexto de políticas descentralizadoras e municipalistas, caso da grande maioria dos países latino-americanos) (JARAMILLO, 2006).

### **3.2. Regionalização territorial paulista: dos Polos de desenvolvimento regional às regiões metropolitanas**

A abordagem sobre a evolução da regionalização do Estado de São Paulo exige o retorno à questão geradora da problemática; afinal o que é região? O conceito de região é algo relativamente recente, como apontou Roberto Lobato Corrêa (1990), evoluindo de acordo com o contexto político, econômico e intelectual de um estipulado lugar em um determinado período (CORRÊA, 2000). A definição de regiões é uma ação deliberadamente intencional que serve, portanto, a propósitos de gestão e administração do espaço, sejam estes mais ou menos evidentes.

Compreende-se como região uma área de contínua homogeneidade segundo um determinado aspecto, seja ele natural ou construído (podendo-se valorizar mais ou menos elementos de ordem política, econômica, cultural ou social). Ou seja, o mesmo território pode ser subdividido em regiões de diferentes formas de acordo com

distintas estratégias de regionalização e escalas de planejamento e administração territorial. É o caso do Estado de São Paulo, onde duas diferentes estratégias de regionalização coexistem nas atuais políticas administrativas do território, cada qual correspondente à uma visão específica de gestão territorial características de seu período; a criação de polos de desenvolvimento regional em meados do século passado, e a definição de vetores de expansão econômica do atual período.

Estes dois períodos de condução da política regional do Estado de São Paulo correspondem à segmentação que Silva Neto (2003) propôs para as diferentes estratégias de políticas de regionalização paulista, a “regionalização histórico-administrativa” e a “regionalização unificadora-complexa”. Considera-se como ponto de inflexão o período de redemocratização da estrutura política nacional e a promulgação da Constituição de 1988, no qual as estratégias territoriais centralizadoras do regime militar cederam lugar às políticas descentralizadas ligadas ao “projeto de globalização” do território (SILVA NETO, 2003). Contudo, deve-se ressaltar que apesar das transformações nas estratégias de regionalização, o aspecto econômico se manteve como principal motor das políticas regionais nos dois períodos; se antes da Constituição de 1988 o controle hierárquico exercido pelo poder central era a forma de garantir a integração econômica entre as diversas regiões do país, no segundo período a flexibilização política e legislativa das estruturas estatais de controle do território era a forma de atrair grandes empresas multinacionais.

Os primeiros estudos de regionalização do Estado de São Paulo foram feitos pelo padre Louis-Joseph Lebret para a Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai (CIBPU) na década de 1950, com o objetivo de modernizar a estrutura administrativa estadual paulista. A equipe de Lebret, denominada *Society for Graphic and Mecanographic Analysis* (SAGMACS), realizou os estudos “Problemas de Desenvolvimento: Estudo das necessidades e possibilidades do Estado de São Paulo” (1952), e “Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana” (1957), nos quais se propôs uma estratégia de regionalização a partir de polos de desenvolvimento regional no interior, com o objetivo de melhor equilibrar o desenvolvimento econômico entre as

regiões do estado. Os estudos de Lebret influenciaram o posterior Plano de Ação de Governo do Estado (PAGE) durante o governo Carvalho Pinto em 1959, que estipulou em 11 regiões a divisão administrativa do Estado de São Paulo de acordo com as áreas de influência dos polos de desenvolvimento propostas pela SAGMACS (CORDOVIL e CESTARO, 2016).

Esta concepção de administração territorial com base em polos regionais perdurou na estratégia política de desenvolvimento econômico durante o período militar. As políticas de regionalização passaram a ter uma importância ímpar durante o período, com o objetivo de descentralização da produção industrial e de expansão e integração do mercado consumidor nacional. A questão urbana entrou de vez na agenda política nacional a partir da elaboração de planos urbanos e regionais com o objetivo de reequilibrar o cenário urbano do país, visando assim a desconcentração das indústrias localizadas nas principais metrópoles em favor da industrialização das cidades de médio porte.

Com o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) “...o desenvolvimento urbano passa a ter interação cada vez mais profunda com a própria estratégia nacional de desenvolvimento” (II PND, 1974). Seguindo as diretrizes do II PND, o a Comissão Nacional de Política Urbana (CNPU), traçou diretrizes para o crescimento das metrópoles regionais e das cidades médias e a indução da urbanização para áreas praticamente sem ocupação nas regiões Centro-Oeste e Norte do país, e consequente desconcentração da produção industrial até então concentrada nas principais capitais do sudeste, especialmente em São Paulo. Tinha entre os objetivos a “melhor distribuição espacial da população e das atividades produtivas” de forma a constituir uma rede de interações urbanas funcionais de acordo “com prioridades e diretrizes regionais e setoriais” (SERRA, 1991).

Nestas circunstâncias fica evidente a subordinação das políticas urbana e regionais à questão do desenvolvimento econômico nacional. Enquanto o Eixo Rio-São Paulo foi classificado como “área de contenção” (local onde deveria ser restringido a localização de novas indústrias), a maior parte do interior do Estado de São Paulo foi

considerado “área de dinamização”, regiões estratégicas para viabilizar a política de desconcentração econômica regional. Apoiava-se na ideia de criação de polos de desenvolvimento em cidades médias, no qual as cidades classificadas como polos regionais seriam o alvo de investimentos para atingir os objetivos de maior equilíbrio econômico regional. Neste contexto, a região de Campinas era considerada uma “área de controle”, definição de regiões que contavam com boa estrutura econômica e que deveriam ser mantidas “sob controle” para não chegar no nível de saturação do eixo Rio-São Paulo.

Foi neste contexto de controle da expansão territorial que foi criada a figura da região metropolitana nas Constituições de 1967 e 1969. Foi a primeira vez desde a Constituição Imperial de 1824<sup>32</sup> que o espaço urbano teve destaque com a criação de ferramentas ou recortes territoriais para a gestão e controle do espaço urbano. Desde então (neste período foram criadas 4 novas Constituições Federais), o urbano havia sido tratado de forma genérica, sem qualquer atribuição às funções e ao planejamento das cidades no país (HOTZ, 2000).

A criação da região metropolitana nas constituições federais de 1967 e 1969 teve a função de organizar os serviços comuns em agrupamentos de municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade socioeconômica”<sup>33</sup>. Pelo menos no discurso, o processo de urbanização havia sido reconhecido pelos seus fenômenos espaciais, bem como a necessidade de planejamento do rápido processo de expansão metropolitana, e não apenas como um ente administrativo abstrato. Veio assim a institucionalizar algumas experiências de administração metropolitana de caráter embrionário que já existiam anteriormente de em São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Porto Alegre e Belém (ROLNIK e SOMEKH, 2002).

---

<sup>32</sup> *A qual estipulou a criação de Câmaras para o governo de todas as cidades e vilas existentes e as que viriam a se constituir no país, determinando as competências e os serviços tipicamente urbanos como policiamento, alinhamento, limpeza, iluminação, criação de ruas e praças (HOTZ, 2000).*

<sup>33</sup> *BRASIL. Constituição (1967). Emenda Constitucional n.1, de 17 de outubro de 1969, Art.164. Brasília, 1969.*

A centralização no poder federal sobre a decisão de se instituir as primeiras regiões tinha razões claras, pois as nove regiões metropolitanas eram os principais centros de produção e consumo econômico do país. No caso de um governo centralizador e autoritário como o de então, era preciso o controle dessas regiões para garantir o controle da produção econômica nacional. Todas as regiões metropolitanas foram criadas em cidades de intenso processo de urbanização e cuja dinâmica econômica e área urbanizada haviam se espalhado da cidade central para os municípios vizinhos. Não bastava apenas indicar o prefeito municipal, como o governo da ditadura militar fazia nas capitais estaduais e nos municípios considerados “áreas de segurança nacional”, era preciso garantir o controle de todos os municípios que compunham a metrópole.

Por outro lado, o controle por parte do governo federal foi mantido, já que as regiões metropolitanas federais só podiam ser criadas por meio de legislação federal. O estabelecimento de regiões metropolitanas atendia essencialmente ao caráter funcional das metrópoles, atuando ao mesmo tempo que visava controlar o crescimento da mancha urbana, e organizar as infraestruturas urbanas comuns às cidades conurbadas. Compreendia-se então as metrópoles apenas como fenômenos de conurbação física entre municípios vizinhos, negligenciando-se os aspectos mais amplos do processo de metropolização, como aspectos sociais, culturais e políticos que extrapolam o crescimento físico da área urbanizada e além dos limites administrativos de um município.

Neste entendimento foram criadas as primeiras nove regiões metropolitanas do país (Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo) entre 1973 e 1974<sup>34</sup>. A Lei Complementar nº 27, de 3 de novembro de 1975 altera a redação do art. 2º da Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973 e estipula que em cada região metropolitana haja “um Conselho

---

<sup>34</sup> Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

Lei Complementar nº 20, de 1º de julho de 1974. Estabelece a região metropolitana do Rio de Janeiro e a fusão dos estados de Guanabara e Rio de Janeiro.

Deliberativo, presidido pelo Governador do Estado, e um Conselho Consultivo, criados por lei estadual” e que “contará em sua composição, além do Presidente, com 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, um dos quais será o Secretário-Geral do Conselho, todos nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista tríplice organizada pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais Municípios integrante da Região Metropolitana”<sup>35</sup>.

Desde então até o fim do período militar, houve pouca concretização das estratégias de regionalização do PNDU, bem como não se avançou mais na questão das regiões metropolitanas do país. A partir de 1979, com a consolidação de uma forte crise econômica causada pelo endividamento externo contraído durante o período do “milagre econômico”, o Ministério do Planejamento perdeu importância política, levando ao abandono dos planos de reordenamento regional idealizado pelo governo federal (SERRA, 1991).

No Estado de São Paulo o planejamento regional atrelado ao projeto de desconcentração econômica teve maior sucesso e, pelo menos parcialmente, atingiu seus objetivos. A primeira regionalização formalmente adotada no estado ocorreu com a criação das Regiões Administrativas (RA) do Estado de São Paulo, através do Decreto 48.162, de 3 de julho de 1967. O estabelecimento das Regiões Administrativas teve clara influência dos estudos desenvolvidos pela equipe de Lebrecht e pelo PAGE, definindo as regiões de acordo com as áreas de influência dos principais centros urbanos do estado, como aponta o próprio texto de criação das RAs, “as unidades territoriais neste artigo são áreas geográficas definidas em diferentes escalões e associadas cada uma delas a um polo urbano principal”. Assim, as regiões estariam diretamente atreladas à um polo de desenvolvimento econômico, que comandaria o processo de redistribuição espacial da estrutura produtiva no estado.

---

<sup>35</sup> *Lei Complementar nº 27, de 3 de novembro de 1975. Altera a redação do art. 2º da Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, que estabelece Regiões Metropolitanas.*

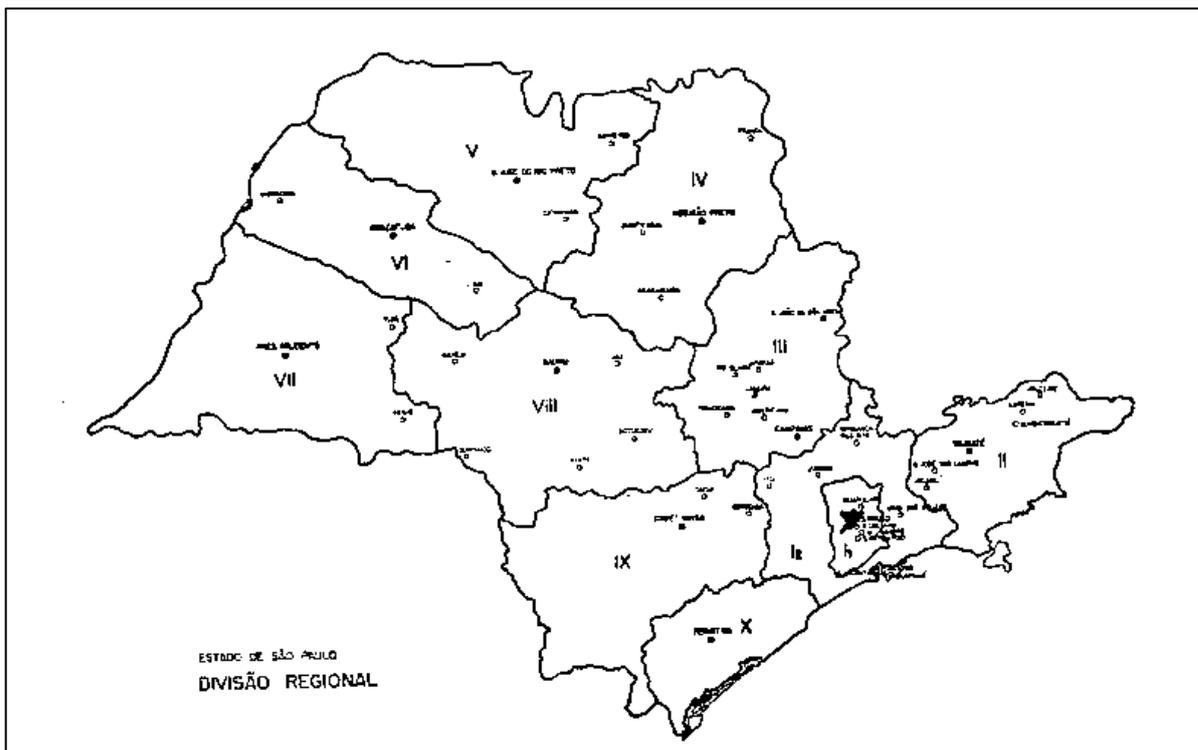


Figura 27: Divisão regional do PAGE proposto em 1962. Fonte: CORDOVIL e CESTARO, 2016.

A criação das Regiões Administrativas atendia aos interesses de “descentralização administrativa” do recentemente instaurado governo militar, visando a modernização e o desenvolvimento urbano-industrial do interior paulista. As cidades escolhidas para sediar suas respectivas Regiões Administrativas, tidas como “unidades territoriais polarizadas do Estado”, correspondiam aos núcleos urbanos mais consolidados e que já possuíam um relativo desenvolvimento econômico no cenário estadual. Desta maneira, o projeto de integração do mercado produtivo nacional podia se realizar a partir da expansão da atividade econômica para as áreas de influência regional destes núcleos urbanos.

Dando continuidade ao projeto de descentralização da administração pública estadual foram criadas as Regiões de Governo mediante o Decreto nº 22.592, de 22 de agosto de 1984, que estipulava a criação de estruturas de gestão regional a partir dos Escritórios Regionais e dos Colegiados de Administração Estadual e Municipal. Inicialmente eram 42 as Regiões de Governo, muito semelhantes ao desenho das sub-regiões administrativas criadas em 1967. O Decreto nº 26.581, de 5 de janeiro de 1987, veio para compatibilizar as Regiões Administrativas (RA) e as Regiões de Governo (RG), no qual as RAs seriam macrounidades responsáveis pelos trâmites administrativos e burocráticos enquanto as RGs seriam as unidades básicas responsáveis pela implantação do planejamento do Governo do Estado.

A estrutura de Regiões Administrativas e Regiões de Governo pouco mudaram desde então. As 10 Regiões Administrativas Oficiais (Grande São Paulo, São Paulo Exterior, Vale do Paraíba, Sorocaba, Campinas, Ribeirão Preto, Bauru, São José do Rio Preto, Araçatuba e Presidente Prudente) sofreram alguns desmembramentos e atualmente são 16 (além das anteriores, Baixada Santista [resultando da reconfiguração da R.A. de São Paulo Exterior], Registro, Itapeva, Marília, Araraquara, Barretos e Franca). Já a estrutura das Regiões de Governo, sofreram poucas alterações, e se mantém as mesmas 42 criadas em 1982, como demonstra a figura 28.

A década de 1980, com o fim do período de ditadura militar e a promulgação da Constituição Federal de 1988, foi o marco da guinada política e econômica ao “projeto de globalização”, que tinha na autonomia do município um dos principais pilares de sustentação de implantação de sua política territorial. Paradoxalmente, o planejamento regional no Estado de São Paulo foi praticamente abandonado com a redemocratização do país, em prol de uma excessiva autonomia política na escala municipal – como advogava a nova constituição – que vinha a atender as demandas do projeto neoliberal de globalização da economia, da sociedade e do espaço nacional (SILVA NETO, 2003).

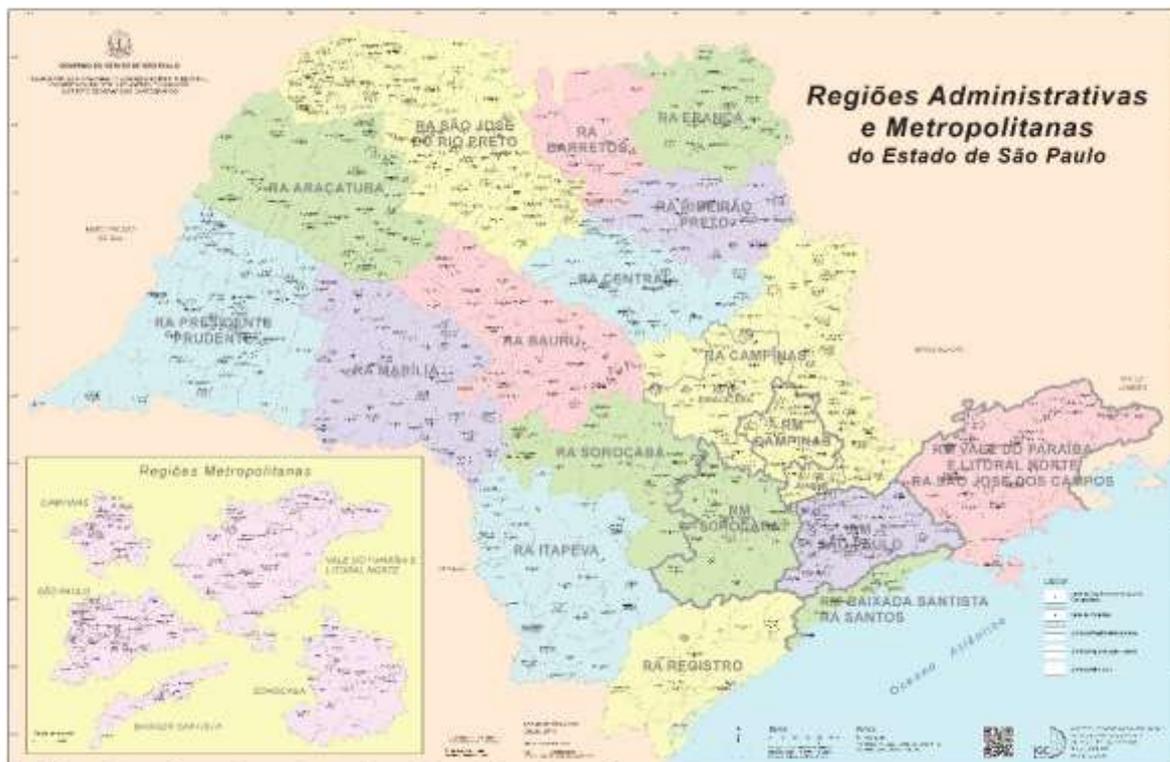


Figura 28: Regionalização do Estado de São Paulo. Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo, 2010.

A relação de autonomia entre os entes federativos oscilou ao longo da história brasileira em momentos de maior ou menor centralização do poder administrativo do território nacional. A criação dos Estados juntamente com a proclamação da República em 1889, suplantando as antigas províncias (que não possuíam autonomia política-administrativa), foi a primeira iniciativa de descentralização de fato do poder da união (SERRA, 1991). O reconhecimento do município como uma esfera autônoma de poder, no entanto, só se tornou realidade com o fim do período de ditadura militar e o advento da Constituição de 1988, ao passo que nunca houve poderes de fato para legislar e gerir o território em escala regional.

A autonomia política e jurídica conferida pela Constituição de 1988 à esfera municipal iniciou uma proliferação de novos municípios criados no Brasil. O número de municípios no Estado de São Paulo passou de 572 em 1991, para 645 em 2000, um aumento de 12% em apenas 9 anos, sendo que entre 1970 e 1991 apenas 1 município havia sido criado no Estado. A proporção de criação de novos municípios, entretanto,

foi superior em Estados com menor população, onde os municípios são territorialmente muito extensos e há uma dependência quase que exclusiva de repasse verba pública. Nos estados do Amapá o crescimento no número de municípios entre 1991 e 2000 foi de 83%, no Amapá 78% e no Tocantins 76% (IBGE, 2010).

A forma com que a Constituição de 1988 fomentou a autonomia municipal, com escassas e tardias ferramentas de fiscalização dos gastos municipais, prenunciava a proliferação de novos municípios a partir da divisão territorial de municípios já existentes, motivado mais pelo maior potencial de enriquecimento pessoal das elites locais do que pelos interesses públicos da população. Especialmente em regiões remotas no interior dos estados com pouco potencial econômico, a criação de novos municípios ocorreu para que a elite governante pudesse se beneficiar de maior repasse de verbas estaduais e federais (nestes casos, praticamente a única forma de renda) (SOUZA, 2005).

Apenas com a Emenda Constitucional nº 15/96, que alterou a redação do artigo 18, § 4º criando mais exigências para a criação de novos entes municipais, foi coibida a multiplicação de municípios pelo país. A partir de então a incorporação, fusão e desmembramentos de municípios passaram a depender de consulta popular mediante plebiscito após a divulgação de Estudos de Viabilidade Municipal. Em muito por este motivo, o número de municípios no Estado de São Paulo manteve-se o mesmo desde então, com 645 entes municipais.

A promulgação da Constituição de 1988 também alterou a responsabilidade de criação de regiões metropolitanas, que passou da União para os Estados<sup>36</sup>. Esta medida, assim como a maior facilidade para criação de novos municípios, veio atender as críticas quanto à excessiva centralização no poder executivo nacional na elaboração de políticas regionais que existia até então. Além da descentralização na criação de regiões metropolitanas, foram instituídas as aglomerações urbanas e as

---

<sup>36</sup> BRASIL. Constituição (1988). Art.25, § 3º. Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

microrregiões como novas categorias de unidade regional, ampliando as possibilidades de articulação entre a política territorial urbana no país.

Com base na descentralização política que delegava aos Estados a criação de suas regiões, o Estado de São Paulo pautou sua nova política de regionalização no Capítulo II, Título IV, da Constituição Estadual Paulista de 1989, intitulado *Da Organização Regional*. Segundo esta Carta, os diferentes entes regionais ficam assim definidos:

“§ 1º - Considera-se região metropolitana o agrupamento de Municípios limítrofes que assuma destacada expressão nacional, em razão de elevada densidade demográfica, significativa conurbação e de funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade, especialização e integração sócio-econômica, exigindo planejamento integrado e ação conjunta permanente dos entes públicos nela atuantes.

“§ 2º - Considera-se aglomeração urbana o agrupamento de Municípios limítrofes que apresente relação de integração funcional de natureza econômico-social e urbanização contínua entre dois ou mais Municípios ou manifesta tendência nesse sentido, que exija planejamento integrado e recomende ação coordenada dos entes públicos nela atuantes.

“§ 3º - Considera-se microrregião o agrupamento de Municípios limítrofes que apresente, entre si, relações de interação funcional de natureza físico-territorial, econômico-social e administrativa, exigindo planejamento integrado com vistas a criar condições adequadas para o desenvolvimento e integração regional.

O urbano aparece como categoria central na definição dos agrupamentos regionais. Segundo estes critérios, as microrregiões são as de relevante interação regional, mas que não constituem propriamente uma conurbação urbana entre as cidades; as aglomerações urbanas se constituem pela conurbação física e funcional entre duas ou mais cidades, mas com um perfil econômico menos dinâmico e diversificado; enquanto as regiões metropolitanas se destacam das últimas pela intensidade do seu processo de urbanização que conferem um aglomerado urbano de grande porte entre diversas cidades, e maior diversificação de suas atividades econômicas, culturais e políticas que lhes denota destaque em cenário nacional.

A política de instituição de regiões metropolitanas no Estado de São Paulo, de modo geral, esteve consonante com o desenho territorial da regionalização das Regiões Administrativas e Regiões de Governo. Além da Região Metropolitana de São Paulo criada na década de 1970 pelo governo federal, pode-se classificar o processo de criação de RMs pelos governos estaduais em duas fases, uma no final da década de 1990 e outra na atual década de 2010.

No final da década de 1990 foram criadas as regiões metropolitanas da Baixada Santista<sup>37</sup> e de Campinas<sup>38</sup>. As origens destas duas regiões metropolitanas remontam ao final da década anterior, quando o então governador Orestes Quércia (1987-1990) havia determinado à Emplasa a elaboração de estudos e das leis complementares para as duas regiões (EMPLASA, 2014). Os limites geográficos destas regiões metropolitanas correspondiam ao fenômeno espacial de urbanização em ambos os casos; no caso da Baixada Santista englobando os 9 municípios da mancha urbana conurbada entre Peruíbe e Bertioga; e no de Campinas abrangendo o tecido urbano conurbado ao longo da Rodovia Anhanguera, entre Vinhedo e Americana, e outros municípios de forte interação socioeconômica entre si, localizados em eixos viários no entorno de Campinas. No caso desta última, era previsto a inclusão da conurbação Mogi-Mirim e

---

<sup>37</sup> *Instituída pela Lei Complementar Estadual nº 815, em 30 de julho de 1996, sendo a primeira região metropolitana criada em uma não capital estadual.*

<sup>38</sup> *Criada pela Lei complementar estadual 870, de 19 de junho de 2000.*

Mogi-Guaçu nos limites da região metropolitana, o que não se concretizou devido à conjuntura política naquele período (e que faz sentido do ponto de vista espacial, já que se localizam mais distantes e constituem um polo urbano mais independente de Campinas).

A legislação de ambas RMs também estipulou a criação de um Conselho de Desenvolvimento para cada região metropolitana (com membros indicados pelo governador do Estado), afim de criar uma entidade autárquica e um fundo financeiro de desenvolvimento. Destes conselhos foram criadas as Agencias Metropolitanas da Baixada Santista (AGEM)<sup>39</sup> e de Campinas (AGEMCAMP)<sup>40</sup>, entidades autárquicas vinculadas então à Secretaria de Transportes Metropolitanos do Governo do Estado – e atualmente vinculadas à Secretaria da Casa Civil.

A vinculação das autarquias à Secretaria de Transportes Metropolitanos demonstra a visão setorial do fenômeno metropolitano, como as problemáticas que apresentam pudessem ser respondidas a partir da implantação de um sistema de transporte metropolitano que, sem dúvidas, é um dos mais graves problemas enfrentados pelas metrópoles, mas nem de longe o único. No cenário da gestão metropolitana das duas primeiras RMs, a Agência Metropolitana da Baixada Santista tem sido mais atuante que a agência equivalente da RMC, auxiliando na elaboração de diversos planos metropolitanos das mais diversas finalidades (planos de desenvolvimento integrado, viário, ciclo viário, de turismo, entre outros) e estudos cartográficos sobre a RMBS, ao passo que a AGEMCAMP possui uma atuação menos presente na gestão urbana da RMC, com planos e documentos excessivamente burocráticos que carecem de diálogo com a sociedade civil (CASTRO, 2017).

---

<sup>39</sup> *Lei Complementar nº 853, de 23 de dezembro de 1998*

<sup>40</sup> *Lei Complementar Nº 946, de 23 de setembro de 2003*



Figura 29: Regionalização do Estado de São Paulo. Elaborado pelo autor sobre Base IBGE, 2016, e imagens aéreas de Bing Maps, 2016.

As outras 3 regiões metropolitanas do Estado de São Paulo foram institucionalizadas a partir de 2012; as RMs do Vale do Paraíba e Litoral Norte<sup>41</sup>, de Sorocaba<sup>42</sup> e a mais recente, de Ribeirão Preto<sup>43</sup>. Além destas, está em estágio avançado a criação da RM de São José do Rio Preto (cuja lei complementar já havia sido aprovada no legislativo em 2013, mas vetada pelo governador Geraldo Alckmin em 2014, o mesmo que em 2016 ordenou a retomada dos estudos para a criação desta região metropolitana). Esta nova fase de planejamento metropolitano iniciou-se em 2011 com a criação do Sistema Estadual de Desenvolvimento Metropolitano (SEDM), que passou a organizar os diversos órgãos que tratavam das questões metropolitanas, como a Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano e a Emplasa (EMPLASA, 2014).

<sup>41</sup> Lei Complementar nº 1.166, de 09/01/2012.

<sup>42</sup> Lei Complementar nº 1.241, de 08/05/2014.

<sup>43</sup> Lei Complementar nº 1290 /2016.

Tais quais as anteriores, a criação destas novas regiões metropolitanas estipula também a criação de um Conselho de Desenvolvimento, Câmaras Temáticas e um Fundo de Desenvolvimento para cada RM. A criação de novas regiões metropolitanas depois de mais uma década é fruto, segundo a Emplasa, da retomada do planejamento metropolitano como uma das prioridades do governo estadual após 2010.

O desenho geográfico destas regiões metropolitanas se difere do padrão presente nas RMs da Baixada Santista e Campinas. As dimensões territoriais destas 3 RMs mais recentes são maiores do que as anteriores, e estão mais relacionadas aos limites administrativos das respectivas Regiões de Governo do que aos fenômenos de conurbação do tecido urbano. Se no caso das RMs de São Paulo, Campinas e Baixada Santista o desenho territorial parecia corresponder à conurbação física destas regiões, no caso das novas RMs o fenômeno espacial urbano parece ter menos relevância. O recente caso da inclusão de Itapetininga na RM de Sorocaba é um exemplo disto; quase 60km distante de Sorocaba em um eixo sem urbanização significativa, Itapetininga é tradicionalmente um polo regional de influência direta em municípios como Angatuba e Capão Bonito, estes não incluídos na RMS.

Sem dúvidas, a RM do Vale do Paraíba e Litoral Norte é a mais questionável do ponto de vista do seu desenho territorial. Nota-se que a maior parte desta região metropolitana, de enorme proporção territorial, não constitui de fato uma região de características metropolitanas. Apesar de um eixo de conurbação urbana ao longo da Rodovia Pres. Dutra – entre Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Aparecida, Guaratinguetá e Lorena – que, de fato apresenta uma sinergia metropolitana, as unidades territoriais do Alto Paraíba e Litoral Norte<sup>44</sup> não são locais de atividades socioeconômicas intensas e diversificadas, apresentando baixa densidade urbana e populacional (apesar do Litoral Norte apresentar um grau elevado de expansão urbana, sua dinâmica é quase toda voltada ao turismo e, portanto, não tem a diversidade que preconiza o conceito de metropolização). Os

---

<sup>44</sup> A Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte é composta por 3 unidades territoriais de planejamento definidos pela Emplasa, o Eixo Urbano Estruturante, o Alto Paraíba e o Litoral Norte.

municípios mais populosos destas unidades territoriais são Caraguatatuba no Litoral Norte, com 100.840 habitantes, e Cunha no Alto Paraíba, com apenas 21.866 habitantes segundo o Censo de 2010 (IBGE, 2010).

As diferenças de modelo territorial para a institucionalização de regiões metropolitanas entre Campinas e Sorocaba explicam as claras diferenças entre o desenho espacial das duas RMs. Ao passo que a RMC tem um desenho territorial mais compatível com o fenômeno de urbanização em si, os limites da RMS abrangem diversos municípios que vão muito além tanto da conurbação do tecido urbanizado, quanto das dinâmicas metropolitanas entre alguns dos municípios que compõe a região (BUGANZA, 2010). Como evidencia a figura 30, a RMC engloba uma área urbanizada praticamente ininterrupta no sentido sudeste-noroeste, ao longo da Rodovia Anhanguera entre Vinhedo e Santa Bárbara d'Oeste. Os limites da RMC são, de modo geral, coerentes com o tecido urbano metropolitano, que por sua vez é estruturado claramente pelas rodovias que cortam a região ao longo das quais, inclusive, a área urbanizada encontra-se conurbada com municípios de outras entidades regionais, entre Vinhedo e Louveira, município do Aglomerado Urbano de Jundiaí, e entre Indaiatuba e Salto, na Região Metropolitana de Sorocaba.

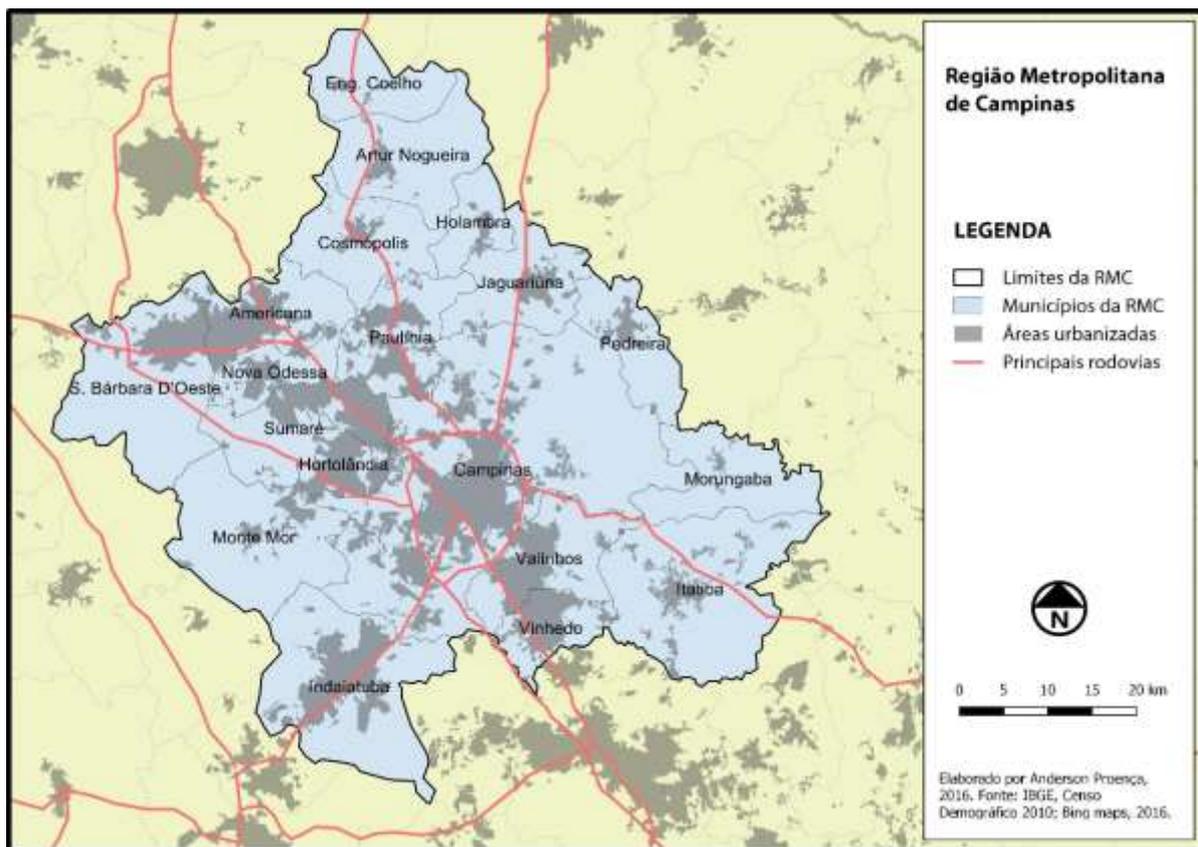


Figura 30: Mapa da Região Metropolitana de Campinas. Elaborado pelo autor sobre Base IBGE, 2016, e imagens aéreas de Bing Maps, 2016.

Já no caso da RMS, como aponta a figura 31, a urbanização se concentra na porção norte da região metropolitana, onde também estão os principais eixos viários que cortam a região, as rodovias Raposo Tavares (SP-270), Castelo Branco (SP-280) e SP-75. Em comparação a RMC, a área urbanizada é menos densa, porém também é estruturada pelos eixos rodoviários que conectam a região às regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas, e ao aglomerado urbano de Jundiaí. Enquanto o tecido urbano é mais disperso e fragmentado ao longo das rodovias no sentido leste-oeste, entre São Roque e Tatuí (onde houve grande expansão de condomínios e loteamentos fechados nas últimas décadas), é mais concentrado no sentido norte-sul, justamente entre Sorocaba, Itu e Salto.

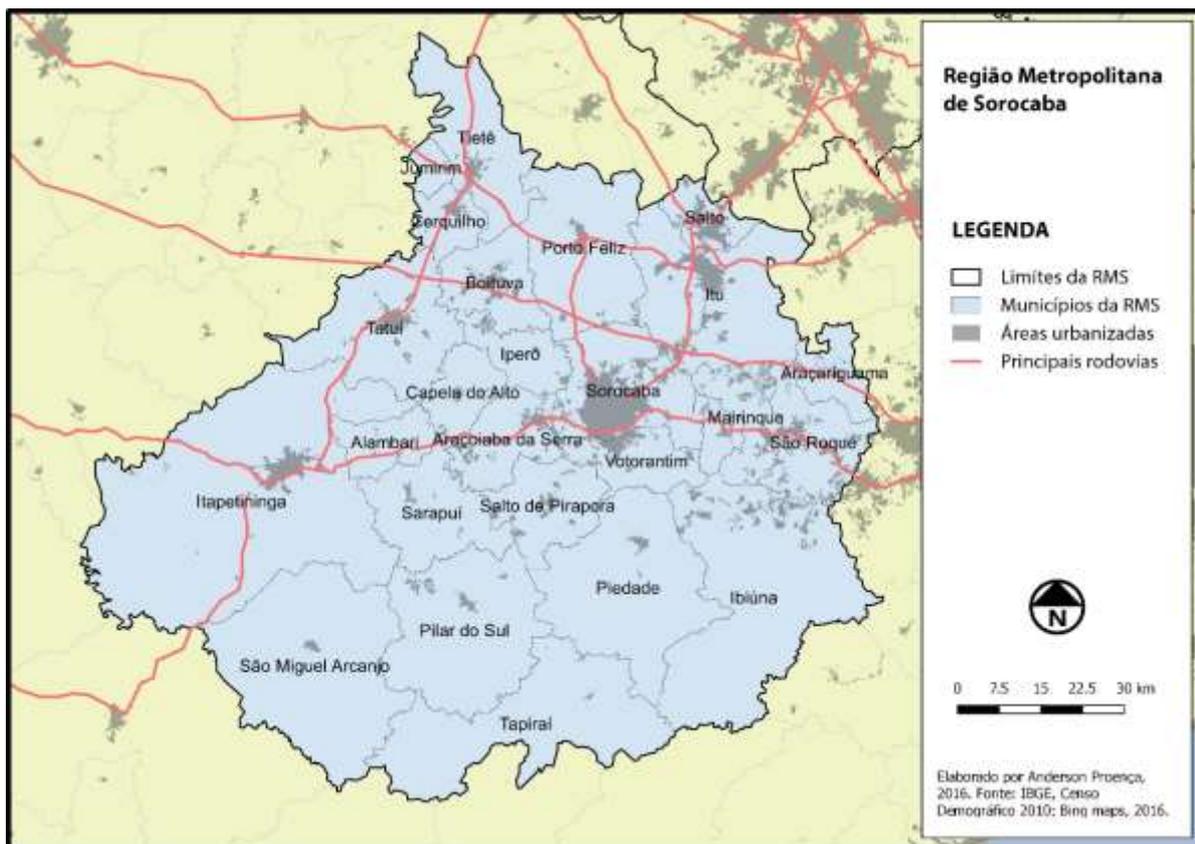


Figura 31: Região Metropolitana de Sorocaba. Elaborado pelo autor sobre Base IBGE, 2016, e imagens aéreas de Bing Maps, 2016.

No texto de criação das regiões metropolitanas estão estipuladas as funções públicas de interesse comum; planejamento e uso do solo, transporte e sistema viário regional, habitação, saneamento básico, meio ambiente, desenvolvimento econômico e atendimento social. Não há, contudo, nenhuma disposição sobre como tais temáticas serão trabalhadas e se um item de interesse metropolitano se sobressairia em relação aos interesses municipais. As questões metropolitanas também acabam sendo relegadas ao segundo plano em meio à obrigação de se fazer planos diretores municipais que deliberam estritamente sobre pontos locais do município. É como se as políticas urbanas já chegassem com atraso em relação ao estágio do processo de urbanização.

A figura da região metropolitana pressupõe em si um nível de complexidade da problemática urbana impossível de ser resolvidas por ações setoriais em nível local. É aí que entra o paradoxo político e territorial das regiões metropolitanas no país, já

que a inexistência de autonomia política para as mesmas inviabiliza que esta figura administrativa de fato tenha poder de ação sobre o território, prevalecendo os interesses – geralmente conflitantes – de cada município na elaboração de suas políticas de forma setorial e fragmentada.

Por outro lado, não há lógica espacial aparente na criação das regiões metropolitanas paulistas, cada qual tendo uma configuração territorial que resulta mais de desejos político-econômicos do que das dinâmicas espaciais de urbanização (e o caso poderia ser pior, como se observa em estados como Santa Catarina e Paraíba, que contam respectivamente com 11 e 12 regiões metropolitanas, apesar de ter uma rede urbana bem menos densa que a paulista. Tampouco a interessante articulação que poderia haver do ponto de vista das políticas territoriais entre regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões acabou se esvaziando à medida que foram se proliferando as regiões metropolitanas pelo Estado, ao passo que não há mais a hierarquia territorial existente entre as RMs, AUs e Microrregiões. Outrora aglomerações urbanas, regiões como Ribeirão Preto e Sorocaba acabaram por se transformar em regiões metropolitanas mais por questões políticas, podendo assim receber maior verba do governo estadual, do que necessariamente por uma justificativa urbana. É de se imaginar que não tardará para que o mesmo ocorra com as outras aglomerações urbanas de Jundiaí ou Piracicaba.

Tal possibilidade não é nenhuma surpresa, e já vinha se delineando desde o início das atuais políticas de regionalização do Estado de São Paulo:

Com tal norteamento, a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum traduzem uma expectativa evolutiva do quadro territorial do Estado. Aglomerações urbanas podem se tornar regiões metropolitanas, assim como microrregiões podem formar aglomerações urbanas. Sem controle, esse processo traria sérias complicações. Se for desgovernado, a deterioração da qualidade de vida seria quase certa. Por isso, essas medidas manifestam igualmente uma preocupação preventiva (...) Regiões metropolitanas, aglomerados urbanos e microrregiões. Áreas muito, mais ou menos e pouco complexas. Agora, qual o futuro das microrregiões? Que vantagens acumularão contando apenas com fatores endógenos? Tais lugares poderão desenhar o futuro mapa da exclusão territorial paulista. (SILVA NETO, 2003, p. 8 e 14).

Enquanto a criação de regiões metropolitanas ocorre de maneira desregulada, de acordo mais com o desejo político local do que com uma diretriz integrada de planejamento territorial, a Macrometrópole Paulista tem sido reafirmada como principal recorte de planejamento estadual por parte dos órgãos estatais. Os últimos documentos de planejamento da Macrometrópole apontam uma nova compreensão do território não mais como uma junção de metrópoles, como era nos primeiros estudos, mas sim de vetores territoriais de expansão e organização do tecido macrometropolitano.

### **3.3. A Macrometrópole Paulista e o Vetor de Desenvolvimento Perimetral**

A concepção da Macrometrópole paulista, recorte territorial cada vez mais evidenciado no planejamento territorial paulista atualmente, emerge em contraposição à regionalização histórica paulista organizada em torno de polos de desenvolvimento regional. Como abordado no capítulo anterior, a formação de uma complexa articulação urbana-regional em partes da Região Sudeste é um fenômeno perceptível há pelo menos cinco décadas, e vem sendo estudado no campo dos estudos urbanos e regionais desde então. A intensificação do meio técnico-científico-informacional e o processo de desconcentração da produção industrial foi tornando mais evidente a constituição de uma rede interfuncional entre núcleos urbanos de diversos portes, e a consequente necessidade de planejamento deste território.

Para Milton Santos, a dispersão da metropolização é um reflexo da expansão do meio técnico-científico-informacional na urbanização, causando um duplo processo de concentração e dispersão, metropolização e involução metropolitana. Ao passo que a metropolização deixa de ser um fenômeno apenas dos grandes centros urbanos ao se difundir por regiões do interior – especialmente no interior de São Paulo – e criar um “exército industrial de reserva de lugares” (SANTOS, 1994), tornando diversas

regiões propícias à ação do capital hegemônico, há por outro lado uma crescente precarização do trabalho nas metrópoles tradicionais.

Neste contexto, Sandra Lencioni conceitua o processo de metropolização no Estado de São Paulo a partir da contradição entre a constituição de um espaço metropolizado, caracterizado pela magnitude de investimentos de capital, desenvolvimento das atividades de serviços e sua correlata concentração de trabalho imaterial, atividades de gestão e administração; em contraposição à um espaço não-metropolizado, locais com menor densidade técnica e investimentos do capital. A urbanização do estado poderia ser compreendida então pela formação de uma região de expansão física do tecido metropolitano ao redor da capital (que corresponderia ao que hoje é a Macrometrópole Paulista) e uma região metropolizada circundante, onde mesmo com a não continuidade física do tecido urbano prevaleceria um modo de vida e de organização produtiva típico das metrópoles. Corresponderia então à homogeneização espacial do que Milton Santos classificaria como as “regiões ganhadoras” e “regiões perdedoras” do processo de globalização e expansão do meio técnico-científico-informacional pelo Estado de São Paulo (LENCIONI, 2004).



Figura 32: Divisão regional do espaço metropolizado. Fonte: Lencioni, 2004.

No campo do planejamento regional do Estado, o estudo da formação de um território macrometropolitano no estado de São Paulo começa na virada entre as décadas de 1960 e 1970, primeiramente denominadas como “São Paulo Exterior”. A hipótese que se tinha no momento era de disseminação do modo de vida e das funções metropolitanas para o entorno da Grande São Paulo, a partir da desconcentração da produção industrial da capital e na criação de polos urbanos industriais e de serviços no interior do estado. A metropolização de algumas regiões do estado estava na pauta do planejamento territorial do estado, que previa a consolidação de metrópoles no interior do estado como complementariedade funcional à Grande São Paulo. Havia também a compreensão de um fenômeno de urbanização em maior escala, resultante da desconcentração/expansão urbana das duas principais nacionais, São Paulo e Rio de Janeiro, tendo como hipótese a formação da “Macrometrópole Brasileira” entre estas duas metrópoles (SÃO PAULO [ESTADO], 2001).

Em 1996 a Emplasa apresentou um estudo sobre o Complexo Metropolitano Expandido (CME), conceito que já vinha sendo utilizado como o território fruto da

“expansão funcional e de ofertas da Região Metropolitana da Grande São Paulo”. Neste caso, mantinha-se como ideia-chave a expansão das funções metropolitanas da capital para o interior do estado, mais precisamente para uma área quadrangular entre Campinas, São José dos Campos, Santos e Sorocaba, com a capital no centro. A organização do CME foi hierarquizada de acordo com a multiplicidade e complexidade de funções urbanas e econômicas em unidades regionais componentes:

- *Formações Metropolitanas Nucleares:* Grande São Paulo e RMs de Campinas e Baixada Santista (estas duas, as primeiras regiões metropolitanas instituídas após a da capital, respectivamente em 1996 e 2000);
- *Formações Protometropolitanas Associadas:* AU de Sorocaba e Vale do Paraíba.
- *Unidades Regionais Intersticiais ou Perimetropolitanas:* AU de Jundiaí e Microrregiões de São Roque, Bragantina, Alto Paraíba e Bocaína.
- *Unidades Regionais Homogêneas Perimetropolitanas Organizadas pelo Pólo Metropolitano:* Microrregiões de Circuito das Águas, Mantiqueira e Litoral Norte.

Esta hierarquia revela o pensamento sobre o território a partir da dinâmica urbana e econômica, com o processo de macrometropolização nucleado pelos quatro polos ao redor da capital, Campinas, Santos, Sorocaba e São José dos Campos (estas duas últimas que então eram aglomerações urbanas e não regiões metropolitanas como hoje). Entre estes polos se localizariam as áreas intersticiais de perimetropolização, que ao longo do processo de expansão urbana conformariam o tecido urbano macrometropolitano. E por fim, as *unidades organizadas pelo polo metropolitano*, locais cuja dinâmica social e econômica estaria, segundo esta

concepção de gestão territorial, centrada na atividade turística sustentada pelos turistas originados principalmente na RMSP.

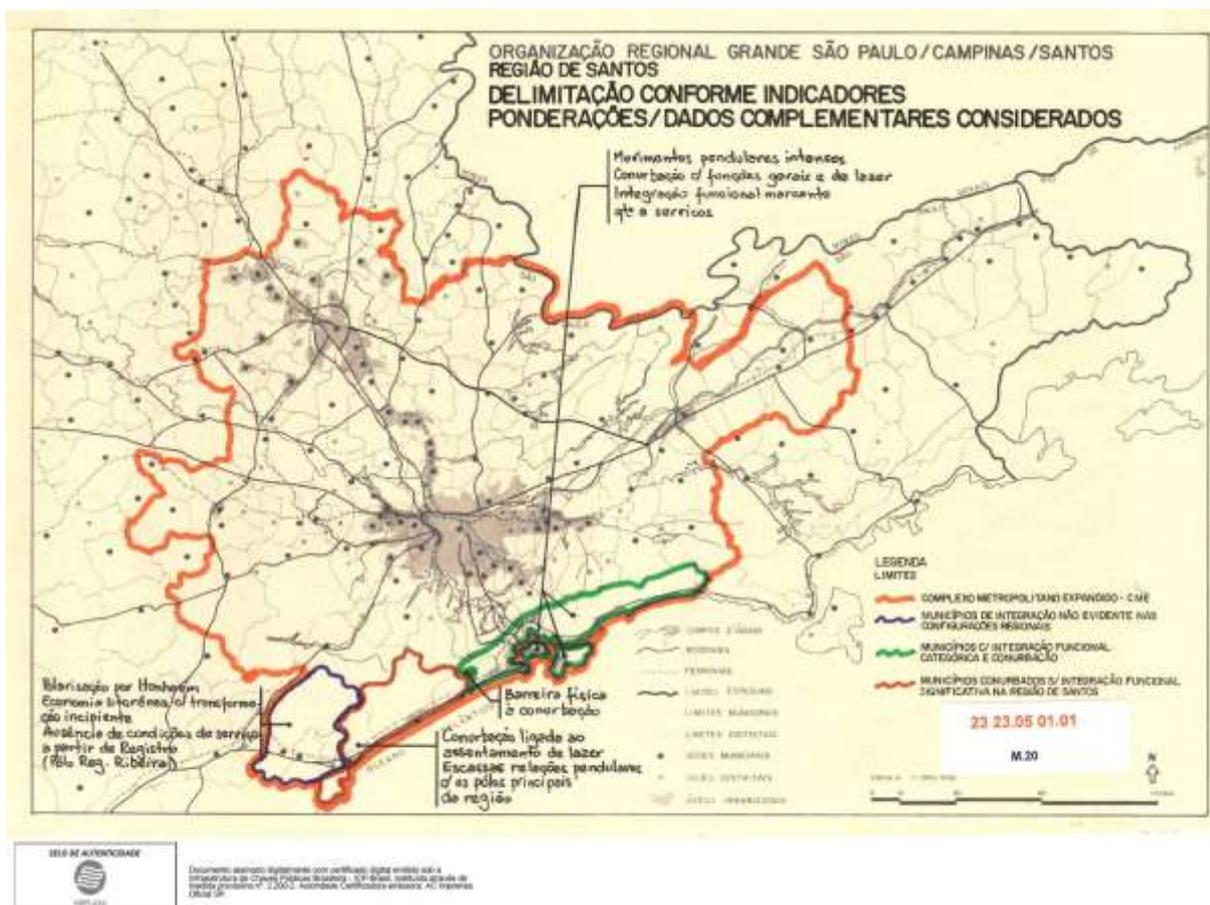


Figura 33: Estudo preliminar sobre a formação do Complexo Metropolitano Expandido. Fonte: Acervo Emplasa, 1995.

É evidente o caráter economicista desta formulação regional. O próprio documento estipula o CME como um “objeto da ação de comunicação e ‘marketing’ do sistema metropolitano”. E mais, o CME é considerado como uma “territorialidade útil”, no qual o governo poderia “organizar sua ação tendo em vista sustentar a competitividade e promover o polo em sua maior abrangência funcional, de fatores, e territorial (SÃO PAULO [ESTADO], 2001). Em outras palavras é o Estado, através de uma ação de planejamento territorial, promovendo a competição econômica entre os lugares, com o exercício de planejamento urbano e regional voltado para organizar o espaço em função das condições de fluxo e acumulação de capital.

Já o conceito de *Macrometrópole Paulista* (MMP) aparece nos documentos de planejamento do Estado de São Paulo em 1993, durante o governo Fleury, a partir de um estudo que definia uma vasta área de influência metropolitana nucleada por três metrópoles, São Paulo, Campinas e Baixada Santista. Juntamente com outras aglomerações urbanas e microrregiões, este vasto território constituía a *Região de Planejamento de Interesse Metropolitano ou Macrometrópole Paulista*. Diferentemente do conceito de Complexo Metropolitano Expandido, definida pela expansão da metropolização da capital para algumas regiões do interior, a visão da Macrometrópole era da conformação de um fenômeno urbano-regional composto pela articulação entre aglomerações urbanas de diversos portes que tendiam à homogeneização de seus processos econômicos e sociais, tipicamente metropolitanos (EMPLASA, 1993; NEGREIROS, 2010):

Assim, o território da MMP não pode ser compreendido como simples resultado da delimitação das quatro Regiões Metropolitanas, três Aglomerações Urbanas e duas Microrregiões que a integram. Trata-se, como se propõe no âmbito do PAM, de uma designação territorial atribuída a uma área de interesse do planejamento macrometropolitano do Estado. E, nesse sentido, é concebido não apenas como um ente físico-espacial, geográfico ou econômico, mas, também, como uma construção geopolítica, na medida em que compõe um território cuja configuração é baseada em critérios e conceitos técnicos incorporados pelo governo do Estado (EMPLASA, 2015b, p. 22).

A partir de 2010, durante o governo de Geraldo Alckmin, a Macrometrópole Paulista voltou a estar na pauta da política estadual. Reconheceu a formação do que se chamou de “extensa região urbana derivada da interiorização do desenvolvimento econômico e desconcentração produtiva e populacional da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)”, cuja “a conurbação entre municípios só não se completou pela presença de áreas protegidas e pela existência de barreiras físicas” (EMPLASA, 2015b, p. 16). A caracterização do território macrometropolitano neste momento foi mais abrangente do ponto de vista socioespacial, classificando-o em áreas de urbanização consolidada com altos níveis de infraestrutura e serviços urbanos, áreas favelizadas com elevado grau de vulnerabilidade social e a formação de *novas periferias urbanas*, onde se proliferam loteamentos e condomínios fechados.

Ao longo do tempo os limites da MMP foram se alterando de acordo com as mudanças na organização das regiões do estado, com a criação e alteração de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, como demonstra a figura 34. Os que mais diferem entre si são os desenhos da Macrometrópole de 2003, que correspondia aos principais eixos de expansão da área urbanizada, com o atual, que corresponde a área total das regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas, Baixada Santista, Sorocaba, Vale do Paraíba e Litoral Norte, das aglomerações urbanas de Jundiaí e Piracicaba e da microrregião Bragantina.

Tais alterações refletem uma mudança no entendimento da expansão urbana-regional. Em 2003 considerava-se como Macrometrópole a expansão linear da metrópole paulistana através dos dois eixos viários mais importantes historicamente, as rodovias Anhanguera em direção à Campinas, e Dutra em direção ao Vale do Paraíba. O atual desenho macrometropolitano abrange o fenômeno urbano-regional em sua maior complexidade de articulações, expresso pelos diversos vetores de expansão pelo interior que não necessariamente conectem-se à capital, como por exemplo as rodovias SP-75 entre Campinas e Sorocaba e Dom Pedro entre Campinas e o Vale do Paraíba.

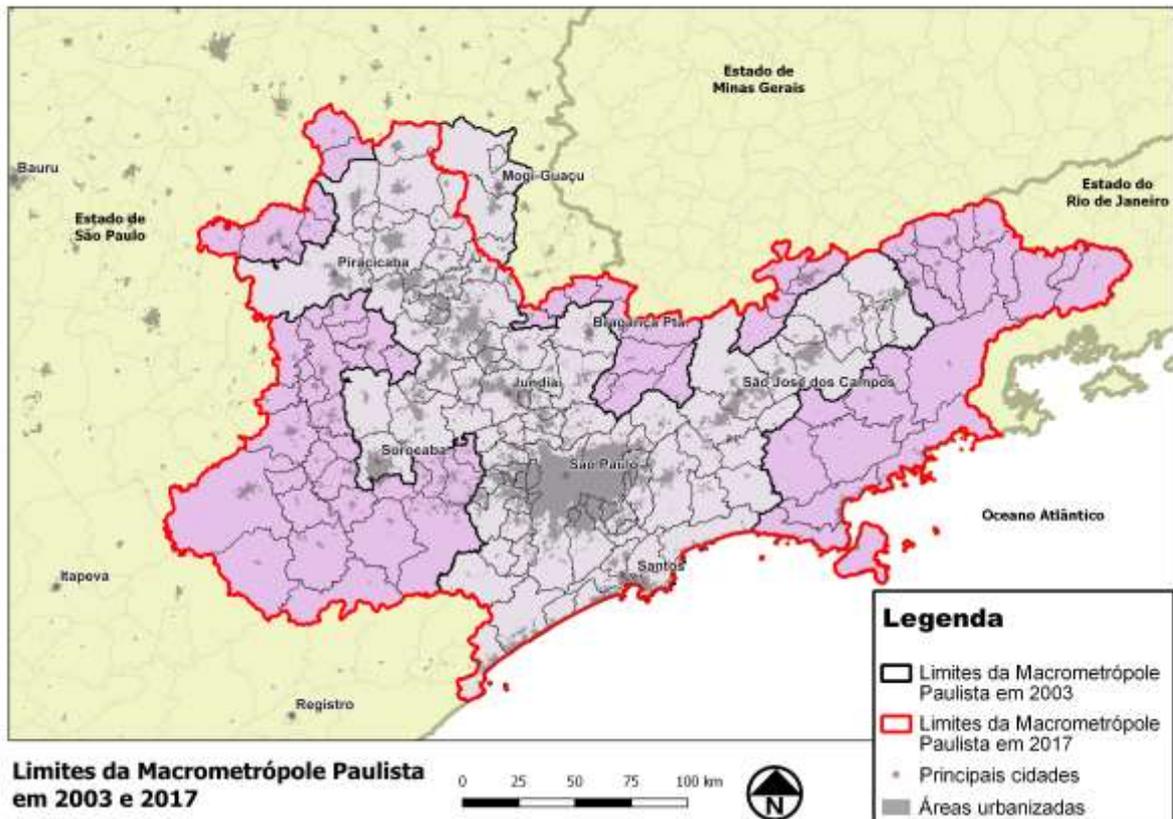


Figura 34: Limites da Macrometrópole Paulista em 2003 e 2017. Fonte: Elaborado pelo autor, com base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores de Emplasa, 2010

Há uma ênfase clara no sistema de fluxos e infraestruturas de circulação como elementos de organização da rede urbana, e a conseqüente relação com um padrão morfológicamente disperso de urbanização. Reconhece o papel das rodovias como estruturadoras da conurbação urbana e elementos que simultaneamente interligam e seccionam o território, organizando uma rede entre diversos pontos nodais urbanos:

É um território organizado por um novo padrão de urbanização – a extensiva –, onde são ultrapassados os limites físicos municipais e metropolitanos. Nele ocorrem fluxos e sistemas de serviços que se organizam em rede. Ou uma rede de redes: um sistema urbano pluriarticulado de habitação, produção, infraestrutura, serviços e equipamentos públicos e privados (EMPLASA, 2014).

A morfologia urbana da MMP apresenta, no entanto, uma heterogeneidade e diversidade de situações entre suas distintas regiões metropolitanas, para não mencionar as especificidades internas de cada RM. A RMSP é caracterizada por um núcleo metropolitano compacto e com elevado nível de polarização urbana. A RMC,

por sua vez, é a que claramente apresenta o tecido urbano mais polinuclear, a partir da formação de diversas centralidades urbanas dispersas pelo território metropolitano. Já a Baixada Santista apresenta mancha urbana compacta e densa ao longo da faixa litorânea, ao passo que a RMVPLN é marcada pela urbanização linear ao longo da Rod. Pres. Dutra.

É clara a concentração demográfica e econômica na Macrometrópole, onde apesar de corresponder a apenas 21% da área total do estado, localizam-se 50% da área urbanizada, 74% da população e 83% do PIB estadual (EMPLASA, 2016). Isto contando com os atuais limites da Macrometrópole, que devido aos atuais arranjos espaciais das regiões metropolitanas mais recentes abarca áreas de menor relevância demográfica e urbana como as regiões de Itapetininga e do Alto Paraíba. Considerando os limites da Macrometrópole em 2003, que correspondem aos vetores com maior densidade urbana, essa proporção seria mais relevante, respondendo por aproximadamente 12% da área, 71% da população e 78% do PIB estadual (SEADE, 2010).

Neste contexto a Macrometrópole Paulista parece ser a aposta do Governo do Estado para atração de investimentos de capital privado, tendo as infraestruturas de transporte e comunicação como a chave principal deste processo. Na prática, o que é chamado de planejamento macrometropolitano tem mais feição de estratégia de marketing do governo estadual, atuando como uma empresa competindo no mercado capitalista, o que fica claro nos próprios documentos oficiais:

As redes são a base da contemporaneidade e a condição de realização da vida socioeconômica. Por suas características, a Macrometrópole é uma região de interesse estratégico para assegurar a competitividade e a projeção econômica do Estado de São Paulo e, até mesmo, a do País no cenário internacional. Portanto, priorizar a melhor funcionalidade desse território, por meio da execução de projetos e ações articulados que garantam sua qualidade e competitividade, pode ter impacto significativo sobre as demais regiões do Estado e, conseqüentemente, na vida das pessoas. Isso pela capacidade de arraste derivada de suas dinâmicas econômica e urbana (EMPLASA, 2015a).

A “conectividade territorial, competitividade econômica e infraestrutura de desenvolvimento da Macrometrópole Paulista” é um dos itens que pautam o Plano de Ações da Macrometrópole Paulista (PAM), com o objetivo de focar “algumas dimensões setoriais do desenvolvimento que respondem pelas condições de conectividade e competitividade econômica do território e que podem garantir que a região continue bem situada nas decisões de localização de investimentos produtivos” (EMPLASA, 2015b, p. 37). Questões como logística, infraestrutura de transporte e telecomunicação são fatores essenciais, neste entendimento, para a competitividade da MMP na atração de investimentos produtivos.

Este modelo de desenvolvimento entra em contradição com a própria leitura das desigualdades sociais na Macrometrópole, que apontava a necessidade de um planejamento abrangente e unificado do território. O atual modelo de desenvolvimento econômico no qual o Estado atuaria como provedor de infraestrutura para potencializar a ação da iniciativa privada, tende a ampliar as desigualdades tanto entre as regiões como no espaço intra-metropolitano, que o próprio planejamento cita como uma das principais problemáticas da Macrometrópole. Os diferentes discursos dentro de um único documento evidenciam o descompasso entre as diferentes secretarias e órgãos do governo estadual, especialmente, no caso, entre os órgãos de planejamento e a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia e a Secretaria de Logística e Transportes.

A Macrometrópole Paulista parece ser atualmente – e vem sendo há duas décadas - o único esforço de organização regional feito pelo estado de São Paulo, demonstrando a preocupação quase que exclusiva das políticas públicas com a preparação de regiões economicamente mais competitivas. Tende-se assim a acentuar as assimetrias regionais entre os locais que fazem parte desta política territorial de competitividade econômica e as outras regiões do estado que ficam à margem deste planejamento. E mesmo dentro da Macrometrópole existem os locais – ou melhor, alguns eixos territoriais, como o objeto desta pesquisa – que recebem mais atenção do

planejamento do estado, pensados como os espaços com maior potencial para o desenvolvimento da atividade produtiva e, por isso, são os que claramente recebem maior quantidade de investimentos públicos em infraestruturas que possibilitem seu desenvolvimento econômico.

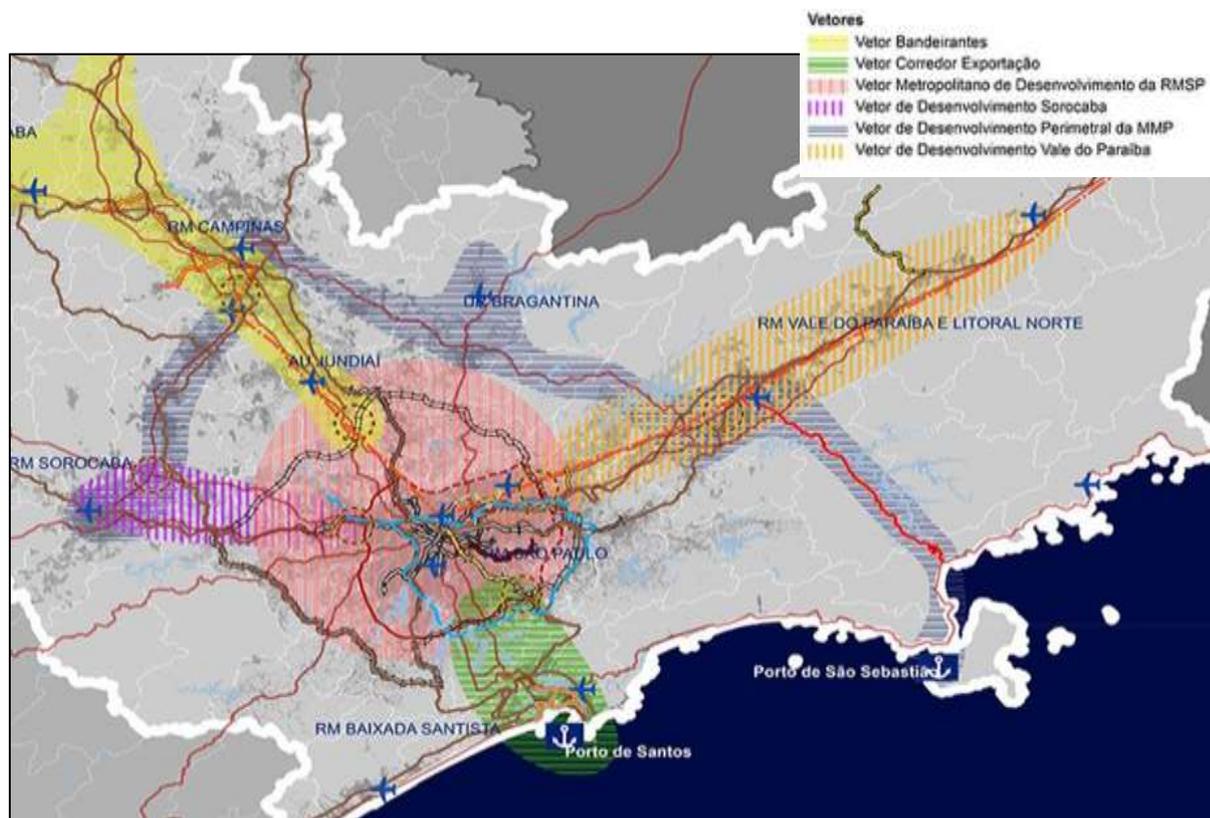


Figura 35: Vetores Macrometropolitanos de Desenvolvimento. Fonte: EMPLASA, 2015a.

Estas assimetrias regionais ficaram ainda mais evidentes no recente plano de expansão da Macrometrópole Paulista, o “Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013-2040: O futuro das metrópoles paulistas”, no qual foram setorizados os Vetores Macrometropolitanos de Desenvolvimento, como mostra a figura 35 (EMPLASA, 2015a). Sob esta nova diretriz de planejamento, o território paulista passou a ser concebido como uma rede de fluxos, estruturado pelas infraestruturas de circulação de pessoas, bens e mercadorias. Daí a classificação da Macrometrópole em seis vetores: (1) Vetor de desenvolvimento perimetral (entre Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e São Sebastião), (2) Vetor metropolitano de São Paulo, (3) Vetor de desenvolvimento do Vale do Paraíba (ao longo da rodovia Pres. Dutra), (4) Vetor de

corredor de exportação (entre o planalto e o porto de Santos), (5) Vetor de desenvolvimento Bandeirantes (eixo ao longo da rodovia dos Bandeirantes, entre São Paulo, Campinas, Rio Claro e Piracicaba), e (6) Vetor de desenvolvimento Sorocaba (eixo ao longo da rodovia Castello Branco, entre São Paulo e Sorocaba).

A estipulação de vetores lineares de desenvolvimento ao mesmo tempo legitima as consequências das políticas de interiorização da produção industrial durante o século XX, sob o paradigma de gestão territorial dos polos industriais regionais, e aponta os novos caminhos de planejamento territorial agora com foco nas infraestruturas de circulação e escoamento de mercadorias. Como aponta o trabalho de Tavares (2018), a conformação de vetores territoriais de expansão econômica e urbana está diretamente relacionada às ações históricas da política paulista entre 1910 e 1980 de construção de rodovias e de implantação de distritos industriais nos polos regionais do Estado:

Os polos urbanos não equilibraram o desenvolvimento, mas concentraram o crescimento. Já as rodovias assumiram um papel preponderante no direcionamento da urbanização, pois consolidaram vetores de propagação de novas frentes de expansão da atividade produtiva. A partir da polarização da capital, a infraestrutura rodoviária reforçou a economia de escala e a importância da própria capital e seus arredores, induzindo uma controlada interiorização da atividade industrial. (TAVARES, 2018, p. 363)

Embora representem uma estratégia distinta de regionalização, os Vetores de Expansão da Macrometrópole Paulista se relacionam diretamente com o paradigma anterior de planejamento territorial ao se estabelecer justamente nas vias que ligavam os principais polos de desenvolvimento regional. Mesmo a Macrometrópole já sendo um território privilegiado na concentração de capitais, delineia-se desta forma os eixos – e não as regiões - de maior concentração econômica e demográfica<sup>45</sup>. Ao se delinear os vetores de expansão ao longo das rodovias que ligam as regiões de maior desenvolvimento, e não através de, por exemplo, a Rodovia Fernão Dias (BR-381), ou

---

<sup>45</sup> Como aponta a figura 35, os vetores de expansão foram delineados ao longo das rodovias que interligam à capital à Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba e Baixada Santista, e ao longo de algumas ligações entre estes pólos regionais; entre Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba e porto de São Sebastião, e entre Campinas, Piracicaba e Limeira.

da Rodovia Regis Bittencourt (BR-116), enfatiza-se a concentração econômica e demográfica do Estado em determinados vetores específicos associados às conexões internas paulistas, omitindo algumas das principais ligações interestaduais.

O eixo territorial Campinas-Sorocaba faz parte do que a Emplasa denomina como Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole (VDP), um arco diagonal no entorno da Grande São Paulo, entre Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e São Sebastião. Segundo o Plano de Ação da Macrometrópole Paulista, este vetor é apontado como o de maior potencial na atração de investimentos econômicos, especialmente nos setores de alta tecnologia, devendo “contribuir para apoiar os processos de difusão de inovação tecnológica e geração de conhecimento, ampliando a competitividade sistêmica da economia regional e o poder de atração de investimentos”:

A natureza da produção desses segmentos – de alto valor agregado e de alta/média intensidade tecnológica – requer agilidade nos fluxos de importação e exportação, que estarão garantidos pela conexão com o porto de São Sebastião e com o aeroporto de Viracopos. A estruturação desse “arco” resultará na configuração de um novo vetor – agora perimetral – de desenvolvimento do território da MMP. (EMPLASA, 2015a, p. 23)

## VETORES TERRITORIAIS MACROMETRÓPOLE PAULISTA

### Vetor de Desenvolvimento Perimetral da MMP

FONTE:  
 Lúcio - Laboratório de Urbanismo da Metrópole,  
 Elaborado com base em dados da  
 Secretaria do Meio Ambiente-SMA, COBRAP, 2013;  
 IBGE, 2010; Emplasa, 2010;  
 Pontos de projetos e eixo: Emplasa, 2013.

Limite da MMP  
 Mancha Urbana 2010  
 Limite de Estados

**Rodovias**  
 Existentes  
 Projetadas  
 Rodovias Principais  
 Avenidas Perimetrais  
 Ferrovias Principais  
 Ferrovias  
 Estrada de Ferro Campos do Jordão  
 SIM-Sistema Integrado Metropolitano

**CPTM**  
 Metrô - Existentes  
 Metrô - Projetados  
 Expresso Transcidades  
 Corredores EMTU  
 Expresso ABC/Trem Guarulhos  
 TRV (Trem de Alta Velocidade)  
 Represas e rios  
 Corredor Noroeste  
 Duplicação Tamoiás  
 Avenidas Perimetrais

1 - Ampliação Porto São Sebastião  
 2 - Contorno Casaguateba/S. Sebastião  
 3 - Duplicação Tamoiás  
 4 - Plataforma Logística Jacaré/S. José dos Campos  
 5 - Ampliação Aeroporto S. José dos Campos  
 6 - Plataforma Logística Jacaré/S. José dos Campos  
 7 - Duplicação SP 324  
 8 - Plataforma Logística Campinas  
 9 - Expansão Aeroporto de Viracopos  
 10 - TGV Integrado com Trem Regional  
 11 - Ampliação Industrial Sorocaba  
 12 - Plataforma Logística Sorocaba  
 13 - Trem Regional Sorocaba-Campinas  
 14 - Nova ferrovia para cargas alto valor e utilizadas + passageiros

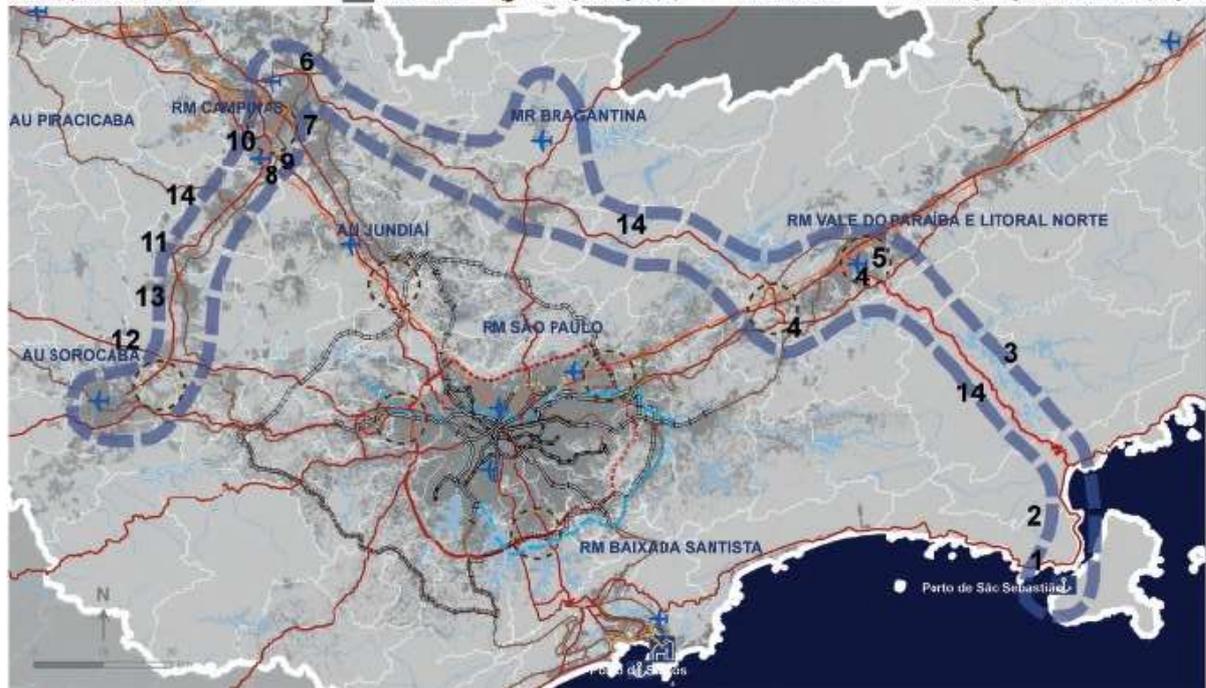


Figura 36: Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista. Fonte: Emplasa, 2015.

É claro o destaque para as infraestruturas de circulação territorial como elementos que colocam o VDP na vanguarda do planejamento econômico-territorial macrometropolitano. Tanto o Aeroporto Internacional de Viracopos como o porto de São Sebastião - que conta com um projeto que prevê o crescimento de três vezes em área construída e oito vezes em capacidade operacional<sup>46</sup> - são vistos,

<sup>46</sup> Recentemente, em setembro de 2018, foi lançado o Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião, pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação (MTPA), Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e Laboratório de Transportes e Tecnologia (LABTRANS). Este Plano Mestre prevê investimentos maciços na ampliação da capacidade de armazenamento de mercadorias, pátio de triagem e docas de escoamento de produtos, com prazo de execução até 2022. Também se menciona as obras viárias que já estão em etapa de

respectivamente, como o aeroporto e porto com maior potencial de crescimento no transporte de mercadorias e que, interligados por uma avançada infraestrutura rodoviária, são conectados rapidamente aos principais mercados produtivos e consumidores do país. Em relação à infraestrutura rodoviária, as rodovias Santos Dumont, Dom Pedro e Tamoios são os principais responsáveis pelos fluxos neste vetor, conformando alguns centros logísticos multimodais onde há o cruzamento com linhas ferroviárias, em Sorocaba, Campinas e São José dos Campos. Além do sistema de circulação há uma crescente presença de centros de pesquisa e universidades, especialmente na região de Campinas, e a localização de indústrias de alta tecnologia em Sorocaba, Campinas e São José dos Campos. Reforça, portanto, a relevância histórica destes três núcleos urbanos no processo de ocupação do território e desenvolvimento econômico do estado.

A diretriz para o VDP responde à saturação do atual principal eixo de exportação do Estado, que corresponde aos sistemas rodoviários Anhanguera/Bandeirantes e Imigrantes/Anchieta entre Campinas, a Região Metropolitana de São Paulo e o porto de Santos. A fluidez deste eixo territorial entre Campinas e Santos tem sido cada vez mais comprometida por fatores como a ocupação urbana ao longo das margens das rodovias, a grande concorrência do tráfego de passageiros – especialmente em períodos de férias e feriados prolongados –, e as poucas possibilidades de expansão e adequação do porto de Santos às tecnologias mais modernas de transferência de mercadorias e de atracação de navios, o que frequentemente causa longas filas de caminhões esperando para o descarregamento em períodos de grandes colheitas.

Ou seja, a constituição do VDP como um eixo integrado de planejamento territorial corresponde à necessidade de se elaborar uma alternativa à atual logística do Estado, por isso a elaboração de um vetor produtivo-logístico que não passe pela

---

*conclusão, com a duplicação da Rodovia dos Tamoios que interliga São Sebastião ao interior do Estado, e a rodovia do Contorno, que conecta a rodovia dos Tamoios diretamente ao complexo petrolífero e portuário da cidade. Mais detalhes do documento em: [http://www.transportes.gov.br/images/SNP/planejamento\\_portuario/planos\\_mestres/versao\\_completa/pm31.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_completa/pm31.pdf) Acessado em 22 de dezembro de 2018.*

Grande São Paulo. Este fato contrasta com a expansão territorial histórica do estado de São Paulo, caracterizada pela formação de eixos inter-regionais de desenvolvimento que partiam da capital para o interior, como no caso dos vetores de desenvolvimento Bandeirantes, entre São Paulo e Campinas, e Vale do Paraíba. Reconhece-se então ser este um:

(...) novo vetor de desenvolvimento econômico, interno à MMP, que, embora permaneça ancorado no tamanho da economia da RMSP, ganha cada vez mais importância e estabelece interfaces relativamente autônomas de desenvolvimento entre as regiões por ele conectadas (EMPLASA, 2015a, p. 25).

Na hipótese de, como afirmado anteriormente, a Macrometrópole Paulista ser a principal aposta para o crescimento econômico estadual, o Vetor de Desenvolvimento Perimetral é o eixo no qual essa política territorial se concretizaria de maneira mais evidente. Enquanto os outros vetores de planejamento têm como foco a organização da ocupação urbana e das infraestruturas territoriais consolidadas, o VDP é o eixo estruturante do “novo” desenvolvimento produtivo, especialmente voltado para os novos setores produtivos de alta tecnologia e à atividade logística.

Os planos para a formação deste vetor ficam mais claros com a quantidade de investimentos estatais neste arco perimetral, como a expansão do Anel Viário de Campinas, a duplicação da rodovia Tamoios (a duplicação do trecho de planalto foi entregue em 2014, e o trecho de serra encontra-se em obras com um custo de aproximadamente R\$ 3,0 bilhões) e o constante investimento na expansão do porto de São Sebastião. Se durante a segunda metade do século XX o vetor territorial formado pelas rodovias Anchieta/Imigrantes e Anhanguera/Bandeirantes - entre o porto de Santos, São Paulo e Campinas em direção à “Dorsal Paulista” - foi o principal eixo de investimentos públicos e de desenvolvimento econômico, o arco territorial entre Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e São Sebastião anuncia-se como tal neste início de século XXI.

São diversos os projetos e obras na infraestrutura do Vetor Perimetral, segundo o Plano de Ações da Macrometrópole Paulista. Dentre elas destacam-se:

#### Na RMVPLN:

- Modernização e ampliação do porto de São Sebastião; Contorno de Caraguatatuba e de São Sebastião;
- Duplicação da Rodovia dos Tamoios; Organização do retroporto de São Sebastião no planalto, para cargas containerizadas;
- Plataforma logística remota em São José dos Campos (porto seco/rodovia/ferrovia/aeroporto);
- Implantação do quarto aeroporto da MMP em São José dos Campos, integrado ao Trem Regional São Paulo-São José dos Campos e à plataforma logística – 2040.

#### Na RMC:

- Contorno norte de Campinas, ligando as Rodovias Dom Pedro I, Anhanguera e SP304.
- Duplicação da SP324, da Rodovia Anhanguera até Viracopos.
- Plataforma logística remota de Campinas (rodovia/ferrovia/aeroporto).
- Expansão do aeroporto de Viracopos.
- Terminal Integrado de Carga e Passageiros de Viracopos (TICPV), dotado de integração com o trem regional São Paulo-Campinas – 2020.
- TICPV integrado à ligação férrea com o porto de São Sebastião – 2040.
- Ampliação da ligação Indaiatuba- Sorocaba.

#### Na RMS:

- Plataforma logística remota de Sorocaba (rodovia/ferrovia).
- Trem regional (de passageiros) Sorocaba – Campinas – 2040.

#### Ao longo do Vetor de Desenvolvimento Perimetral:

- Nova ferrovia para cargas de alto valor agregado – unitizadas e de passageiros: Sorocaba-Campinas, Campinas-São José dos Campos.
- Implantação do trem de alta velocidade (TAV): Rio de Janeiro, São José dos Campos, São Paulo, Campinas.

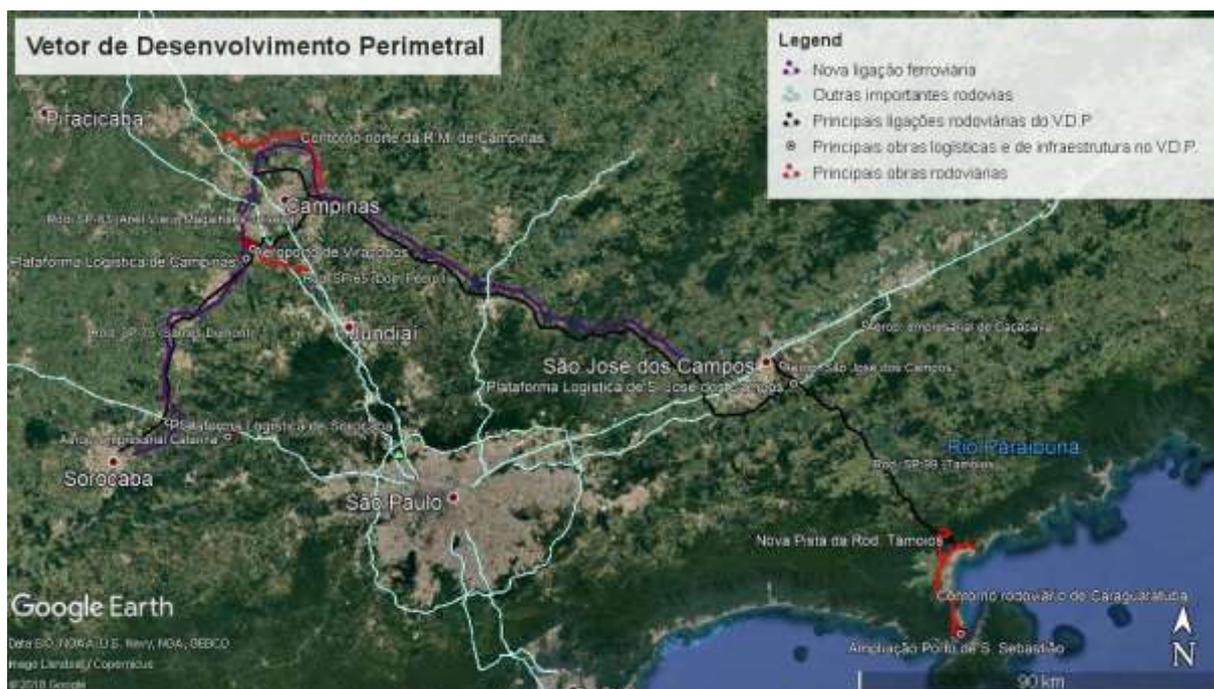


Figura 37: Localização das principais obras infraestruturais no Vetor de Desenvolvimento Perimetral. Elaborado pelo autor, 2018.

Como é comum em diversas obras de infraestruturas divulgadas no país, muitas destas podem levar muito tempo para serem executadas, ou mesmo nunca saiam do papel. Dentre as que atualmente estão em execução destaca-se a duplicação do trecho de Serra do Mar da Rodovia dos Tamoios, uma obra de grande magnitude de investimentos (R\$ 2,8 bilhões em uma série de túneis, semelhante ao realizado na Rodovia dos Imigrantes, com previsão de conclusão para o ano de 2020) para aumentar a quantidade de fluxos em direção ao porto de São Sebastião (SÃO PAULO (ESTADO), 2017). Da mesma forma a ampliação do porto de São Sebastião já se encontra em estágio avançado de projeto (esperando atualmente as concessões ambientais para o início de sua construção), assim como o aeroporto de Viracopos já teve concluída a primeira fase de expansão.

A construção deste conjunto de obras infraestruturais tende a expandir a estrutura produtiva deste vetor. Como aponta a tabela abaixo, apesar de representar apenas pouco mais de 11% do total da população do Estado, as regiões metropolitanas de Campinas, Sorocaba e Vale do Paraíba e Litoral Norte (que são as três principais

regiões que compõem o VDP) somadas apresentam números econômicos bastante expressivos.

*Tabela 6: Relação proporcional entre a população e dados econômicos das três regiões metropolitanas que compõem o Vetor de Desenvolvimento Perimetral e o Total do Estado de São Paulo (SEADE, 2018)*

Localidade	População	PIB total	VAF Indústria	Valor das exportações	Valor das importações	VAF Equip. de escritório e inform.	VAF - Equip. Eletrônicos e de comunic.
R.M. de Campinas	3.021.313	173.002	45.766	3.854.670	12.015.869	1.049.966	3.740.950
R.M. de Sorocaba	1.826.376	88.938	20.385	2.033.961	3.610.523	925.911	500.121
R.M. do Vale do Paraíba e Litoral Norte	2.425.293	102.603	35.888	8.768.400	11.586.045	1.058.961	413.363
<b>Total do Estado de São Paulo</b>	43.046.555	1.939.890	356.649	51.699.458	63.841.322	6.593.290	7.287.073
<b>Participação das três RMs no total do Estado</b>	11.80%	18.70%	28.61%	28.63%	42.62%	46.02%	63.87%

Fonte: SEADE, 2018

\* Todos os dados econômicos em milhares de reais.

\*\* Dados de 2015 para o Produto Interno Bruto, Valor Adicionado Fiscal das Indústrias e Valores de exportação e importação.

\*\* Dados de 2017 para População, VAF de equipamentos de escritório e informática e de equipamentos eletrônicos e de comunicação

O destaque vai para os setores produtivos de maior inovação, que representam grande quantidade de receita e impostos arrecadados pelos municípios. O Valor Adicionado Fiscal do setor de “Máquinas para Escritório e Equipamentos de Informática Material Eletrônico” das três regiões metropolitanas juntas representa mais de 46% do total do Estado de São Paulo, enquanto a proporção de Equipamentos

de Comunicações é de quase um terço do total do Estado. Tal preponderância nos setores mais modernos se reflete também em um alto índice de importações, visto que estes setores produtivos requerem maior importação de matéria-prima especializada, representando então 42,62% do total de valores importados no estado.

Ao contrário do que apontava o senso comum a partir da virada do século, não houve a perda de peso da indústria no desenvolvimento econômico. O que de fato se verifica é uma alteração no perfil industrial dominante, com evidente orientação aos investimentos que beneficiam os setores produtivos de maior tecnologia, afim de se ajustarem às demandas de competitividade exigidas pelo atual paradigma produtivo. Ao passo que outros setores mais tradicionais da indústria, como a metalurgia, tiveram uma queda notável no seu valor de mercadorias produzidas nas últimas duas décadas, os setores mais modernos têm crescido de forma estável neste vetor.

Da mesma maneira, a tendência à formação de um corredor de produção e escoamento de mercadorias, focado nos setores mais modernos da indústria, corresponde às teorias de reestruturação da cadeia produtiva que afirmavam a tendência à uma nova reconcentração das estruturas produtivas após a fase de desconcentração geográfica que marcou a economia mundial a partir da década de 1970. Assim, a aparente fragmentação da cadeia produtiva e da urbanização, na verdade respondem por uma nova concentração, desta vez não mais vinculada à um ponto territorial específico, mas sim à vetores lineares regionais que reúnem simultaneamente as melhores condições para a produtividade e fluidez territorial, correspondendo à dinâmicas de reconcentração econômica prenunciadas nas últimas décadas do século XX (BENKO, 1999; LIPIETZ, 1988).

Assim deriva o reconhecimento por parte do planejamento territorial estadual da potencialidade do Vetor de Desenvolvimento Perimetral. Ao mesmo tempo, este eixo territorial interliga regiões de destaque histórico no processo de desconcentração industrial durante o século passado, tendo reunido importantes parques industriais no período e regiões que contam com importantes centros de pesquisa e produção de conhecimento, como a Unicamp, CPqD (Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em

Telecomunicações), Laboratório de Luz Síncroton, o CIATEC (Companhia de Desenvolvimento do Polo de Alta Tecnologia de Campinas), o Parque Tecnológico de São José dos Campos, entre outros. E, mais importante, possui uma das mais avançadas estruturas de circulação intermodal (aeroporto, rodovias, porto e, em projeto, ferrovias) no país.

A consolidação de um corredor produtivo também se faz sentir nas taxas elevadas de crescimento urbano e populacional nestas regiões, especialmente ao longo da rodovia SP-75 entre Campinas e Sorocaba, regiões que possuem condições topográficas mais favoráveis à expansão urbana em relação ao restante do VDP. Entre 2001 e 2014 houve o crescimento de aproximadamente 90km<sup>2</sup> de área urbana ao longo deste eixo viário, o que representa quase 50% de crescimento em relação ao total do tecido urbano existente até então nos municípios cortados por esta rodovia (Itu, Salto, Indaiatuba e partes de Campinas e Sorocaba), ao passo que o aumento demográfico no mesmo período foi de apenas 34,6%. Estes indicadores reiteram a atual tendência à expansão urbana por meio de tipologias fragmentadas e socialmente segregadas, como os condomínios e loteamentos residenciais fechados e os shopping-centers, tipologias de menor densidade habitacional e construtiva, que atendem especialmente às demandas de mercado em um contexto de maior atração de mão-de-obra qualificada.

Tais características também reforçam as tendências ao crescimento da urbanização dispersa e fragmentada, sobretudo mais presente nos contextos de consolidação de “tecnopolos” (ASCHER, 2010). Em pequena escala, este fenômeno se assemelha à formação de um “mosaico” de pequenos núcleos urbanos encerrados dentro dos próprios muros, segmentados do restante do tecido urbano, relacionando-se diretamente com o espaço regional/macrometropolitano através do acesso direto ao sistema rodoviário inter-regional. Em uma escala mais ampla, este fenômeno induz a formação de um corredor de urbanização quase ininterrupta devido a conurbação entre estes fragmentos urbanos. Esta é, portanto, a forma predominante da urbanização associada à formação dos vetores de desenvolvimento econômico,

quando tanto as novas tipologias produtivas/logísticas quanto as residenciais e comerciais que as seguem, localizam-se prioritariamente ao longo das rodovias atraídos pelas múltiplas possibilidades de circulação e acesso ao espaço da Macrometrópole como um todo.

No que tange especificamente à dimensão espacial do processo de urbanização, é o eixo entre Sorocaba e Campinas que tende a ser o principal vetor de expansão urbana dentro do Vetor de Desenvolvimento Perimetral. Devido às características ambientais, hídricas e de relevo, o vetor entre Campinas e São José dos Campos (área com os principais reservatórios de recursos hídricos do estado), e entre esta última e São Sebastião (trecho de Serra do Mar, área montanhosa de proteção ambiental) apresentam menor potencial para a ocupação urbana. Já o eixo entre Campinas e Sorocaba apresenta as condições ideais, com relevo plano e grandes extensões de área para a expansão urbana.

## **4. Disputa pela produção do espaço no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba**

### **4.1. Expansão industrial e logística no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba**

A evolução das infraestruturas de transporte nas regiões de Campinas e Sorocaba, associada à localização próxima ao maior mercado consumidor do país, tem induzido ao crescimento de atividade logística e de setores industriais modernos, mais dependentes do transporte de peças e mercadorias no processo de produção. Tais tipologias urbanísticas vêm se tornando cada vez mais protagonistas no processo de expansão urbano-regional, especialmente na disputa por territórios tradicionalmente considerados periféricos.

A concentração econômica nestas regiões – bem como em toda a extensão da Macrometrópole Paulista – ocorreu mediante o contínuo investimento estatal em infraestrutura desde a segunda metade do século XX. A alta densidade de rodovias entre Campinas e Sorocaba e a expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos em Campinas são fatores centrais na formação contemporânea de um corredor industrial de alta tecnologia entre as duas regiões. A concentração de multinacionais asiáticas rendeu a alcunha de “corredor asiático” por órgãos de imprensa da região, devido a concentração de multinacionais japonesas, sul-coreanas e chinesas neste vetor territorial (considerando outros municípios das RMs de Campinas e Sorocaba), como a Toyota, Hyundai, Honda, Stanley, Sumitomo, LG, Samsung, Huawei, Lenovo, ZTE, CJ e Ajinomoto (LEITE, 2013).

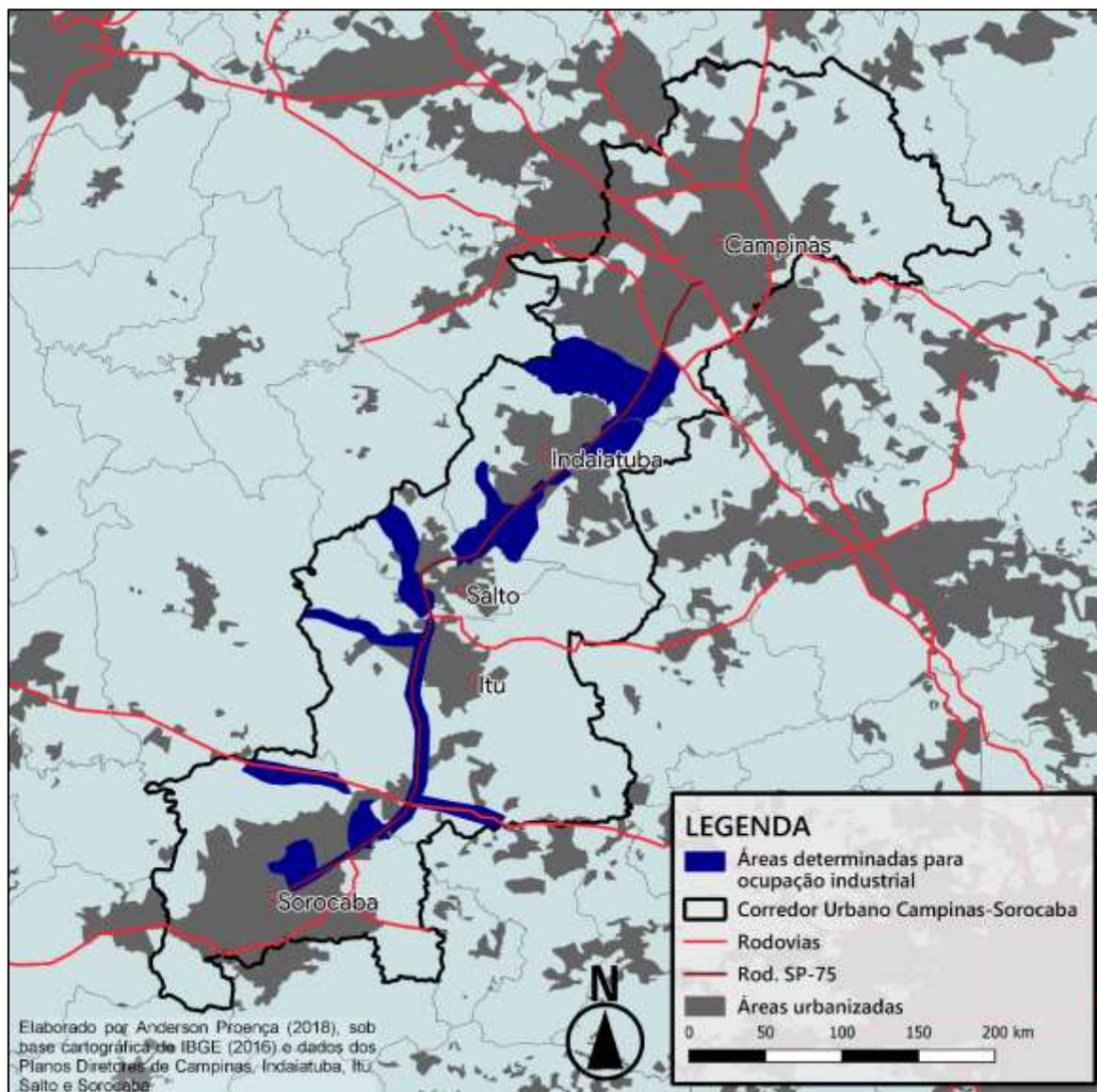


Figura 38: Áreas determinadas para a ocupação industrial segundo o macrozoneamento dos municípios do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba. Elaborado pelo autor em 2018, sob base cartográfica de IBGE, 2016.

A partir da análise e síntese dos documentos de planejamento em nível municipal, como o plano diretor e o macrozoneamento de cada município, foi elaborado o mapa da figura 38, que exhibe a síntese das áreas estipuladas para a ocupação industrial em cada município. Este indicador é importante por demonstrar como cada município compreende quais partes dos seus territórios são mais atrativas à ocupação industrial<sup>47</sup>. Como se observa no mapa, a partir da demarcação de cada

<sup>47</sup> No caso de Campinas foi considerado apenas às áreas próximas à rodovia SP-75, já que há ocupação industrial ao longo da maior parte das diversas rodovias que cortam o município, especialmente da Rodovia Anhanguera (SP-330). O recentemente novo Plano Diretor do Município define como "Macrozona Macrometropolitana" as

município, quase que a totalidade das margens da rodovia SP-75 é determinada como área de ocupação industrial, além das margens da rodovia Castelo Branco entre Sorocaba e Itu, o entroncamento entre a SP-75 e a rodovia do Açúcar em Salto e Itu, e o entorno do aeroporto de Viracopos em Campinas.

Praticamente todas as áreas livres nas margens da rodovia SP-75 foram determinadas como áreas de ocupação industrial nos planos diretores de cada município do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, com a exceção, é claro, das faixas lindeiras já ocupadas por tecidos urbanos tradicionais consolidados. Destaca-se apenas um pequeno trecho da rodovia no município de Salto, que é a principal reserva de terras onde têm se implantado loteamentos e condomínios fechados residenciais no município. Assim, todo o eixo linear da rodovia entre Sorocaba, Itu e Salto foi definido como área de ocupação industrial, bem como uma grande área nos limites entre Salto e Indaiatuba. Em Campinas há o estímulo à ocupação industrial e logística na Macrozona 7, aproveitando-se do potencial que tem o Aeroporto Internacional de Viracopos em conjunto com as rodovias e ferrovias existentes e planejadas para acessar o aeroporto.

No caso de Indaiatuba não foram encontradas diretrizes específicas para as vertentes de expansão urbana do município. No entanto, a leitura da expansão urbana recente, e o documento de zoneamento com os usos existentes no município, indicam que a ocupação industrial predomina na porção sudoeste na direção à divisa com Salto, junto à rodovia SP-75, onde atualmente existem diversos bairros industriais e logísticos na cidade.

Em relação à ocupação industrial recente, Indaiatuba e Sorocaba são os municípios que se destacam no CUCS. Como aponta a tabela 7, as duas cidades são as que concentram a maior quantidade de empresas multinacionais - em grande parte instaladas na última década -, colocando ambas entre as cidades com maior crescimento industrial nos últimos anos em cenário nacional. Contrastam com o

---

*áreas ao longo das rodovias da cidade, e com foco especial nos arredores da Unicamp/Ciatec e do Aeroporto Internacional de Viracopos (CAMPINAS, 2018).*

cenário de Campinas, cujo Distrito Industrial às margens da rodovia SP-75, começou a ser implantado em 1974 e, com seu fracasso comercial, apresenta menor proporção de indústrias recentes no corredor urbano.

*Tabela 7: Lista das principais empresas nacionais e multinacionais instaladas no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba*

<b>Empresa</b>	<b>Município</b>	<b>Ano</b>	<b>Setor</b>	<b>Tipo de unidade</b>	<b>País de origem</b>
Ametek	Indaiatuba	2012	Eletrônico	Planta produtiva	Inglaterra
Benteler	Campinas	1996	Automotivo	Planta produtiva	Alemanha
Canadian Solar	Sorocaba	2016	Equipamentos energéticos	Planta produtiva	Canadá
Case/CNH Industrial	Sorocaba	2010	Tecnologia agropecuária	Planta produtiva/ Centro logístico	Itália
Catalent	Indaiatuba	Déc. 2010	Farmacêutico	Planta produtiva	E.U.A.
Catalent	Sorocaba	Dec. 2010	Farmacêutico	Planta produtiva	E.U.A.
Correios	Indaiatuba	2014	Logística	Centro logístico	Brasil
DHL	Sorocaba	2002*	Logística	Centro logístico	E.U.A.
Flextronic	Sorocaba	2004	Eletrônicos	Planta produtiva	E.U.A.
General Motors	Indaiatuba	1974	Automotivo	Laboratórios/ Centro de testes	E.U.A.
General Motors	Sorocaba	1996	Automotivo	Centro logístico	E.U.A.
Heineken	Itu	Déc. 1990	Alimentício	Planta produtiva	Holanda
Hitachi	Indaiatuba	2014	Tecnologia/variados	Planta produtiva	Japão
Huawei	Sorocaba	2012	Eletrônicos/ Informática	Centro logístico	China
FEMSA/ Imbera	Itu	2010	Refrigeradores	Planta produtiva	México
John Deere	Campinas	2017	Automotivo	Centro logístico	E.U.A.
John Deere	Indaiatuba	2014	Automotivo	Planta produtiva	E.U.A.
Johnson Control	Sorocaba	N/A	Peças automotivas	Planta produtiva	E.U.A.
Lenovo	Indaiatuba	2016	Eletrônicos/Informática	Planta produtiva	China
Lojas CEM	Salto	2002	Mobiliário	Centro logístico e sede nacional	Brasil
Kyocera	Sorocaba	N/A	Eletrônicos	Sede nacional	Japão
Makro	Campinas	2009	Supermercados	Centro logístico	Holanda
Mercedes-Benz	Campinas	1978	Automotivo	Centro logístico e de treinamentos	Alemanha
PepsiCo	Sorocaba	N/A / 2016	Alimentício	Planta produtiva/ Pesquisa e Desenvolvimento	E.U.A.
SEW – Eurodrive	Indaiatuba	2011	Automotivo	Planta produtiva	Alemanha
TecSis	Sorocaba	1990	Equipamentos	Planta produtiva	Alemanha

			energéticos		
Toyota	Indaiatuba	1998	Automotivo	Planta produtiva	Japão
Toyota	Sorocaba	2012	Automotivo	Planta produtiva	Japão
Unilever	Indaiatuba	1983	Químico/Produtos de limpeza	Planta produtiva	Inglaterra
Weishaupt	Indaiatuba	2011	Equipamentos de produção	Sede nacional e planta produtiva	Alemanha
Valeo	Campinas	2011	Automotivo	Sede nacional e planta produtiva	França
Ypê-Química Amparo	Salto	N/A	Químico/Produtos de limpeza	Planta produtiva e centro logístico	Brasil
ZF Aftermarket	Itu	2017	Peças automotivas	Centro logístico	Alemanha
ZF Aftermarket	Sorocaba	1981	Peças automotivas	Planta produtiva	Alemanha
ZTE	Indaiatuba	2012	Eletrônicos/Informática	Planta produtiva	China

Fonte: Sites eletrônicos oficiais das empresas citadas, e matérias dos jornais *O Estado de São Paulo*, *Folha de São Paulo*, *Correio Popular*, *Jornal O Cruzeiro do Sul* e *Jornal do Comércio*, 2018.

N/A: Dado não encontrado.

\*Na falta de uma fonte oficial comprovando a data de inauguração, a mesma foi estimada com base na análise temporal das imagens aéreas históricas disponibilizadas pelo *Google Earth*, 2018.

\*\* Em alguns casos só foram disponibilizados dados sobre a década de implantação, sem informação exata do ano em que a empresa começou a operar.

A duplicação da rodovia SP-75 foi determinante na atração destas empresas e da consequente transformação da paisagem urbana dos municípios do Corredor Urbano, especialmente em Indaiatuba e Sorocaba. São justamente os dois municípios que apresentaram o maior crescimento no total de valor importado e exportado na última década, com um crescimento de aproximadamente quatro vezes em relação à quantidade de valor importado entre 2004 e 2017, como demonstra a tabela, já que são as cidades do CUCS onde mais houve crescimento de novas empresas dos setores mais modernos, que demandam maior importação e exportação de mercadorias. Não coincidentemente o Aeroporto de Viracopos tem se mantido como um dos dois aeroportos com maior movimento de cargas, tanto em valor de exportação quanto importação<sup>48</sup>. Em relação ao valor exportado, Sorocaba teve um crescimento de quase

<sup>48</sup> Viracopos, junto com o Aeroporto Internacional de Guarulhos, lideram o ranking de transporte internacional de cargas, consideravelmente a frente do restante dos aeroportos do país. Em 2012, auge da movimentação de cargas por via aérea no país, Viracopos liderava com 134.865 toneladas importadas, quase 3 vezes mais do que o terceiro lugar, Manaus. Já em relação a cargas exportadas, Viracopos estava em segundo com 72.686

três vezes neste período, superando inclusive Campinas como o município com mais exportações do Corredor Urbano, enquanto Indaiatuba teve um crescimento de aproximadamente quatro vezes, se aproximando de Campinas neste quesito.

*Tabela 8: Lista com indicadores de total de valores em importações e exportações no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba entre 2004/2010/2017*

Localidades	Indicadores (US\$ FOB)	2004	2010	2017
<b>Campinas</b>	Importações	<b>1.233.267.361</b>	<b>2.640.358.342</b>	<b>2.733.100.098</b>
<b>Indaiatuba</b>	Importações	<b>248.666.888</b>	<b>997.027.651</b>	<b>1.000.343.625</b>
<b>Itu</b>	Importações	<b>55.919.305</b>	<b>156.132.707</b>	<b>263.775.294</b>
<b>Salto</b>	Importações	<b>36.843.566</b>	<b>130.795.109</b>	<b>112.623.842</b>
<b>Sorocaba</b>	Importações	<b>563.837.224</b>	<b>2.190.465.685</b>	<b>2.178.216.145</b>
<b>Total do Estado de SP</b>	Importações	<b>27.170.725.195</b>	<b>67.826.890.300</b>	<b>55.301.566.927</b>
<b>Campinas</b>	Exportações	<b>841.039.367</b>	<b>986.840.358</b>	<b>942.385.616</b>
<b>Indaiatuba</b>	Exportações	<b>179.787.809</b>	<b>697.767.577</b>	<b>673.386.490</b>
<b>Itu</b>	Exportações	<b>77.616.260</b>	<b>107.015.763</b>	<b>229.567.318</b>
<b>Salto</b>	Exportações	<b>56.775.250</b>	<b>118.038.910</b>	<b>128.239.473</b>
<b>Sorocaba</b>	Exportações	<b>486.466.248</b>	<b>1.269.354.927</b>	<b>1.339.644.536</b>
<b>Total do Estado de SP</b>	Exportações	<b>34.427.109.694</b>	<b>56.820.326.508</b>	<b>58.559.728.828</b>

*Fonte: SEADE, 2018. Indicadores em US\$ FOB se referem à expressão Free on board, referindo-se a todos os custos de exportação até o ponto de envio designado pelo comprador. O método de pesquisa segue o critério de domicílio fiscal, ou seja, da empresa que emitiu a nota fiscal de exportação das mercadorias, não sendo necessariamente o mesmo que as produziu.*

No crescimento recente da atividade industrial predominam as tipologias de galpões de uso flexível. Esta tipologia construtiva, independente das dimensões, tem como uma das principais características a flexibilidade de usos, por ser constituída por galpões sem divisões estruturais internas e que assim se adaptam aos diversos usos que podem ter ao longo do tempo. Aliado a um contrato de locação de menor durabilidade, permite que as empresas tenham maior liberdade de escolha de suas localizações geográficas, podendo deslocar-se de localizações antigas para novas com relativa facilidade. Por exemplo, um galpão poderia ser inicialmente alugado por uma

---

toneladas, mais que três vezes superior ao terceiro lugar, o aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro. O aeroporto também registrou grande crescimento no volume de passageiros transportados e do número de vôos na última década, especialmente após o início das operações da Azul, empresa aérea que fez de Viracopos um de seus principais *hubs* aéreos. Viracopos passou de aproximadamente 1 milhão de passageiros transportados em 2008, para mais de 9 milhões em 2012, sendo o segundo aeroporto com maior crescimento porcentual de passageiros no mundo neste período (INFRAERO, 2012).

empresa de peças automotivas relacionada à uma montadora localizada nas proximidades, mas que, após a saída desta montadora, poderia passar a ser ocupada por uma empresa de fabricação de circuitos eletrônicos que seria atraída pela existência de uma suposta empresa fabricante de computadores na região.

Alguns movimentos recentes de realocação da produção industrial dentro do próprio Corredor Urbano expressam estes atributos. Um caso emblemático foi o da Lenovo, fabricante chinesa de computadores e equipamentos de informática que transferiu sua fábrica de computadores de Itu para um condomínio industrial em Indaiatuba em 2016, apenas quatro anos após começar as operações em Itu. Esta facilidade de transferência de uma planta produtiva só é possível graças as atuais condições onde as empresas não são as proprietárias de grandes plantas produtivas, como ocorria durante o paradigma fordista de produção industrial, mas sim locatária de galpões industriais que contam com grande flexibilidade de instalação e de tempo de cessão de uso. Segundo nota da própria empresa, os menores custos com aluguel de galpões industriais em Indaiatuba foi um dos motivos para a mudança de localização da empresa, se adaptando à uma crise brasileira e internacional na venda de equipamentos de informática (SAWADA, 2016).

Outro elemento de destaque é a quantidade de empresas que possuem mais de uma sede em diferentes municípios do Corredor Urbano. Este fato representa a atual fragmentação da cadeia produtiva em diversas pequenas plantas produtivas e centros logísticos, especializados na produção e distribuição de determinadas peças. Por outro lado, também demonstra como as economias de aglomeração seguem sendo um fator importante na produção industrial, apoiados nas possibilidades de transporte de pessoas e mercadorias ofertados no Corredor Urbano, tanto dentro da Megalópole do Sudeste por meio das rodovias, quanto com o mercado produtor e consumidor internacional por meio do Aeroporto de Viracopos e Porto de Santos.

Expressa-se assim a concentração de empresas organizadas em distintas cadeias produtivas-logísticas em escala regional, ao longo das principais vias de transporte, em contraste com a antiga concentração geográfica em uma mesma

metrópole, como em meados do século XX. Neste contexto, diversas empresas constroem duas ou mais plantas produtivas em um pequeno raio de distância uma da outra, cada qual especializada na fabricação de peças ou produtos específicos. A montadora japonesa Toyota é um caso icônico, mantendo fábricas de distintos modelos de automóveis no CUCS, fabricando o sedã de porte médio Corolla em Indaiatuba, e o *hatch* de porte pequeno Etios em Sorocaba, com aproximadamente 2.000 trabalhadores em cada uma delas (TOYOTA, 2018). Outras empresas também mantêm duas sedes distintas fragmentando suas plantas produtivas e centros de distribuição logística, como a ZF Aftermarket, com planta de produção de peças de automóveis em Sorocaba, e centro logístico de distribuição de mercadorias em Itu.

Em relação à tipologia urbanística destas empresas, há o predomínio de galpões industriais de maiores dimensões em Sorocaba, a partir da implantação de diversas multinacionais na cidade desde a década de 1990. A partir de então a rodovia SP-75 transformou a dinâmica de localização industrial na cidade, até então concentrada ao longo das vias férreas e da Rodovia Raposo Tavares (SP-270). Assim o eixo nordeste de Sorocaba, área que até então apresentava uma paisagem urbana mista entre a produção agrícola e pequenos núcleos urbanos residenciais históricos, como os bairros Eden e Aparecida, passou a ser disputado também pelas empresas industriais e logística, como apontam as figuras 39 e 40<sup>49</sup>.

---

<sup>49</sup> Na figura 40 foi realizado um mapeamento por compartimentos de paisagem entre o vetor de expansão nordeste de Sorocaba e a região sul de Itu, no entroncamento entre a SP-75 e a rodovia Castelo Branco. Foram classificados em quatro tipos de ocupação do solo de acordo com os interesses desta pesquisa de analisar a disputa pela expansão do espaço urbano-regional: (1) bairro tradicional são os núcleos urbanos predominantemente residenciais, geralmente de existência mais antiga, aberto às vias públicas, e com lotes de menor tamanho (no máximo 360m<sup>2</sup>); (2) ocupação industrial se refere à ocupação, geralmente mais recentes, de galpões destinados à produção industrial e à logística; (3) loteamentos fechados de alta e média renda são os núcleos urbanos residenciais com vias fechadas ao acesso público mediante identificação em uma portaria, composto geralmente por construções isoladas em um lote de grandes dimensões para o padrão urbano brasileiro e; (4) loteamentos fechados de baixa renda são os condomínios de residências multi ou unifamiliares também de acesso fechado, com terreno e lotes de menor dimensão, geralmente financiados por programas habitacionais como o MCMV ou o CDHU.

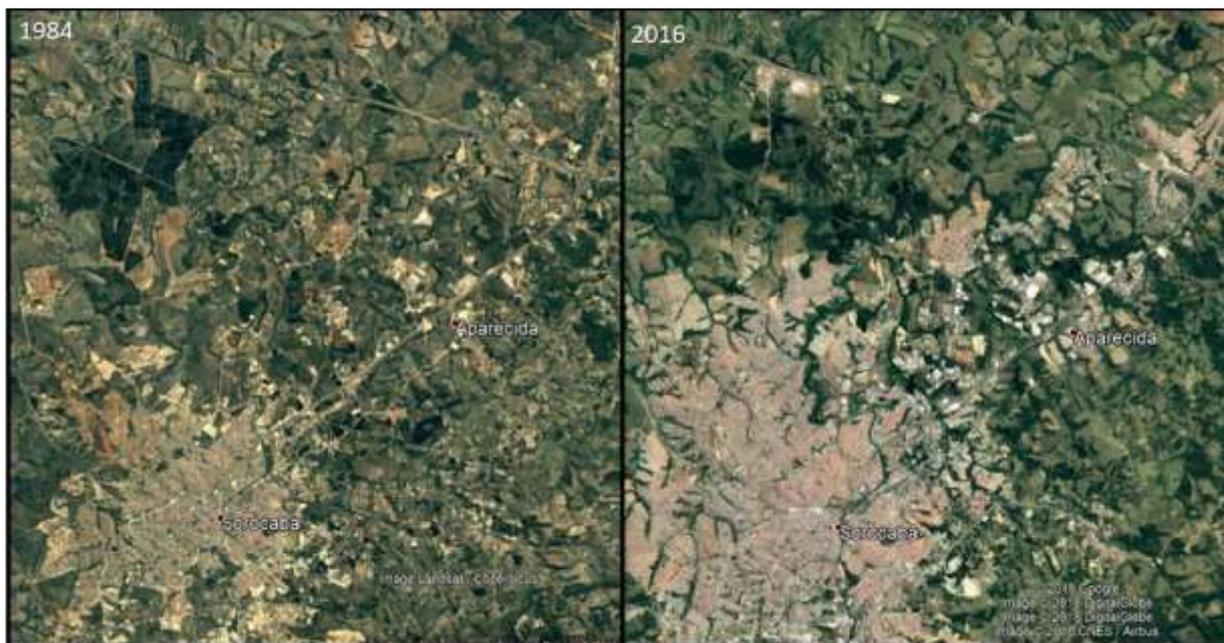


Figura 39: Expansão urbana em Sorocaba entre 1984 e 2016. Fonte: Google Earth/Landsat/Digital Globe/CNES-Airbus, 2016

Em ações conjuntas entre o poder público, tanto em nível estadual e federal ao determinar a localização geográfica das novas infraestruturas de transporte, quanto em esfera municipal ao direcionar a expansão industrial em uma determinada direção via Plano Diretor e Lei de Zoneamento, acaba-se por intensificar a fragmentação socioespacial histórica de alguns núcleos urbanos. Neste cenário, enquanto as empresas recebem condições de localização facilitadas do ponto de vista dos fluxos territoriais podendo ser implantadas na beira da rodovia, um bairro de baixa renda como o Eden continua sem receber investimentos que o integre socioespacialmente ao tecido urbano de Sorocaba, seja com acesso de maior capacidade tanto à SP-75 quanto à área central da cidade<sup>50</sup>. As contradições entre a vigorosa ocupação industrial neste vetor de Sorocaba e as necessidades sociais da população local de tradicionais bairros populares, como o Eden e Aparecidinha, são expostas na dissertação de Silva, que conclui que:

(...) embora haja articulações de movimentos populares em promover transformações locais [no bairro do Eden, sobre as carências de infraestrutura do bairro], as mudanças socioespaciais que prevalecem são as ligadas aos

<sup>50</sup> A [https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-29032012-114233/publico/2011\\_MichelSoaresRodriguesdaSilva\\_VRev.pdf](https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-29032012-114233/publico/2011_MichelSoaresRodriguesdaSilva_VRev.pdf)

projetos de reprodução do capital. Para isso há uma relação de parceria entre os agentes públicos e privados atuando em várias escalas geográficas. (SILVA, 2011, p. 93)

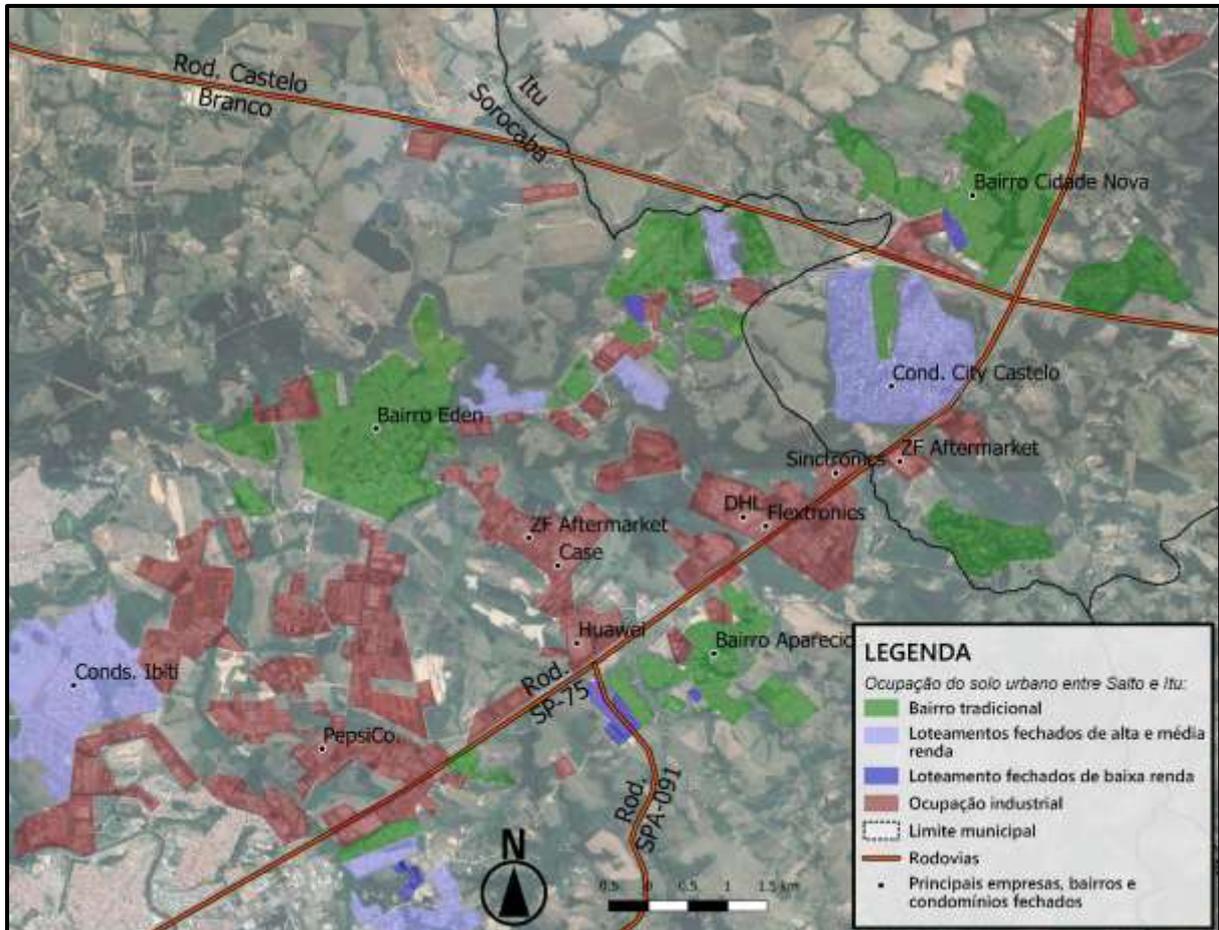


Figura 40: Disputa pelo espaço urbano ao longo do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, no trecho entre as regiões nordeste de Sorocaba e sul de Itu. Elaborado pelo autor, 2018, sob base cartográfica de IBGE, 2016.

Constituiu-se assim, um território altamente retalhado, constituído por bairros residenciais históricos, conglomerados de novos galpões industriais, e loteamentos e condomínios residenciais fechados. A existência de condomínios fechados de alto padrão nesta área remonta à construção do City Castelo há quatro décadas, localizado no entroncamento da SP-75 e Castelo Branco, em Itu. A construção deste condomínio foi uma das primeiras iniciativas no ramo dos condomínios residenciais fechados de grande porte, apostando no produto imobiliário de residências de finais de semana para a população de alta renda da RMS, graças ao rápido acesso proporcionado pela então recentemente inaugurada rodovia Castelo Branco.

Novos condomínios fechados de alto padrão têm sido construídos neste trecho do Corredor Urbano entre o nordeste de Sorocaba e o sul de Itu, relacionados principalmente tanto à residência de final de semana quanto para a moradia de trabalhadores das novas empresas que vêm se instalando ao longo da rodovia SP-75 nas últimas décadas. Entretanto, também houve a construção de alguns condomínios residenciais fechados destinados ao público de menor renda na última década relacionados ao programa Minha Casa Minha Vida, principalmente nas proximidades do tradicional núcleo urbano de Aparecida, em Sorocaba.

Em Indaiatuba, a tipologia predominante é a de novos distritos (nesse caso loteamentos públicos) e condomínios industriais e logísticos (de acesso fechado). Neste caso, de modo geral, os galpões industriais têm menores dimensões por unidade, mais atraentes a empresas de menor porte e à atividade logística<sup>51</sup>. São característicos, nesta cidade, os loteamentos voltados exclusivamente à construção de galpões industriais, apostando – além dos fatores de economia de aglomeração gerados pelas empresas de grande porte já instaladas no município – na implantação de empresas de pequeno porte para a produção de peças e insumos para as grandes indústrias das regiões de Campinas e Sorocaba.

Como aponta a figura 41, a maioria destes loteamentos empresariais se localizam na margem sul da rodovia Santos Dumont (SP-75), junto aos limites do tecido urbano da cidade. Segundo dados de loteamentos da Prefeitura Municipal de Indaiatuba, estes loteamentos começaram no início da década de 2000 nas glebas do sítio Votura, onde atualmente se encontram os distritos industriais American Park, Centro Empresarial Indaiatuba e Distrito Industrial Domingos Giomi, com um novo impulso a partir de 2010 (INDAIATUBA, 2018). Para além do tecido urbano

---

<sup>51</sup> Por esta razão que, no mapeamento da ocupação entre Indaiatuba e Salto na figura 41, foram adicionados mais dois compartimentos de paisagem em relação à figura 40: (1) os loteamentos industriais e logísticos, que se diferenciam da ocupação industrial por terem sido loteados de forma semelhante aos loteamentos residenciais tradicionais, com grandes glebas sendo loteadas em pequenos lotes, divididos em quarteirões acessados por vias públicas, fenômeno particularmente evidente em Indaiatuba, e (2) as indústrias de extrativismo, bastante frequente na divisa entre Indaiatuba e Salto ao longo do rio Jundiá.

consolidado, ao longo da rodovia em direção à Salto, é onde se localizam as indústrias de maior porte tanto de Indaiatuba como de Salto.

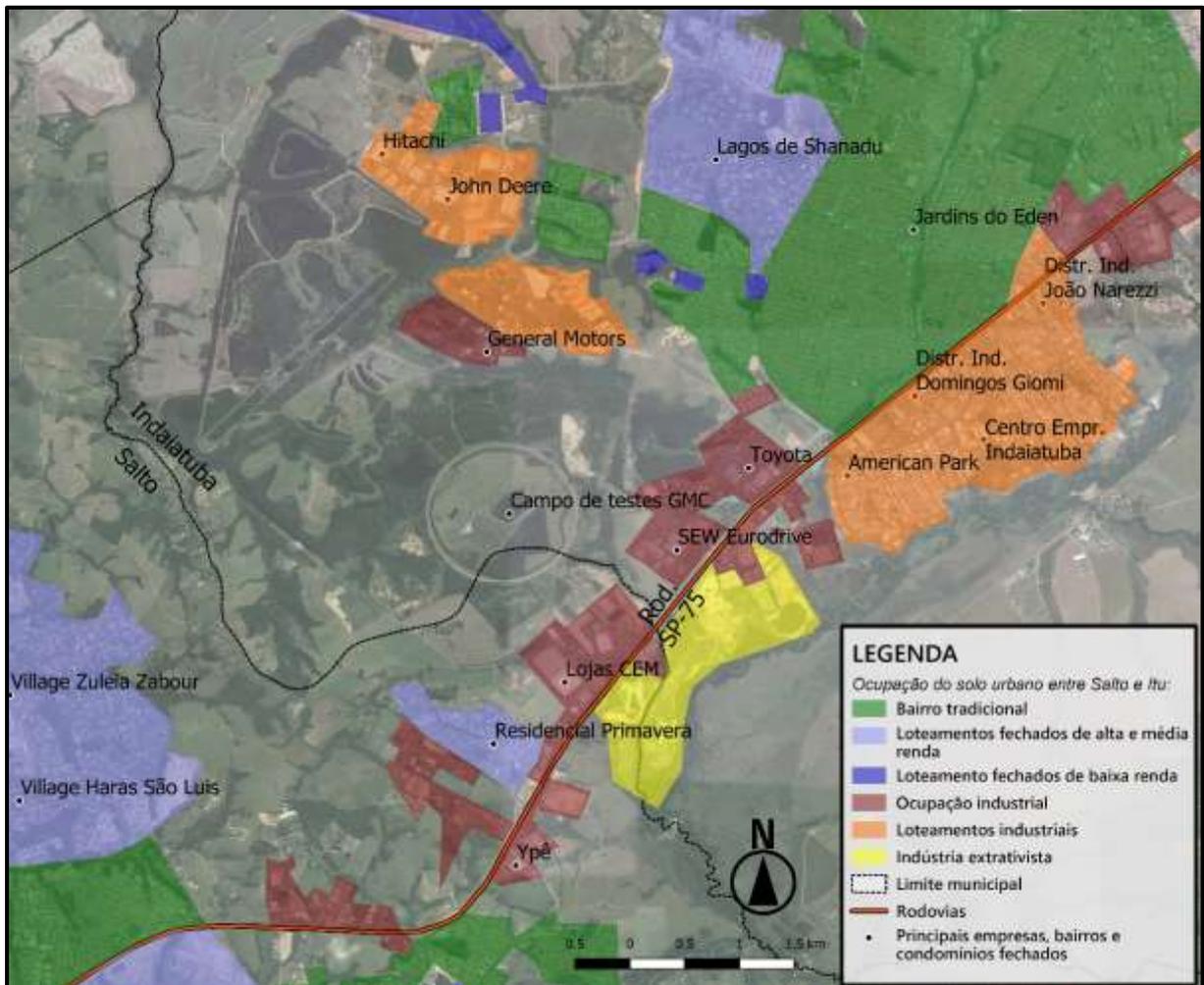


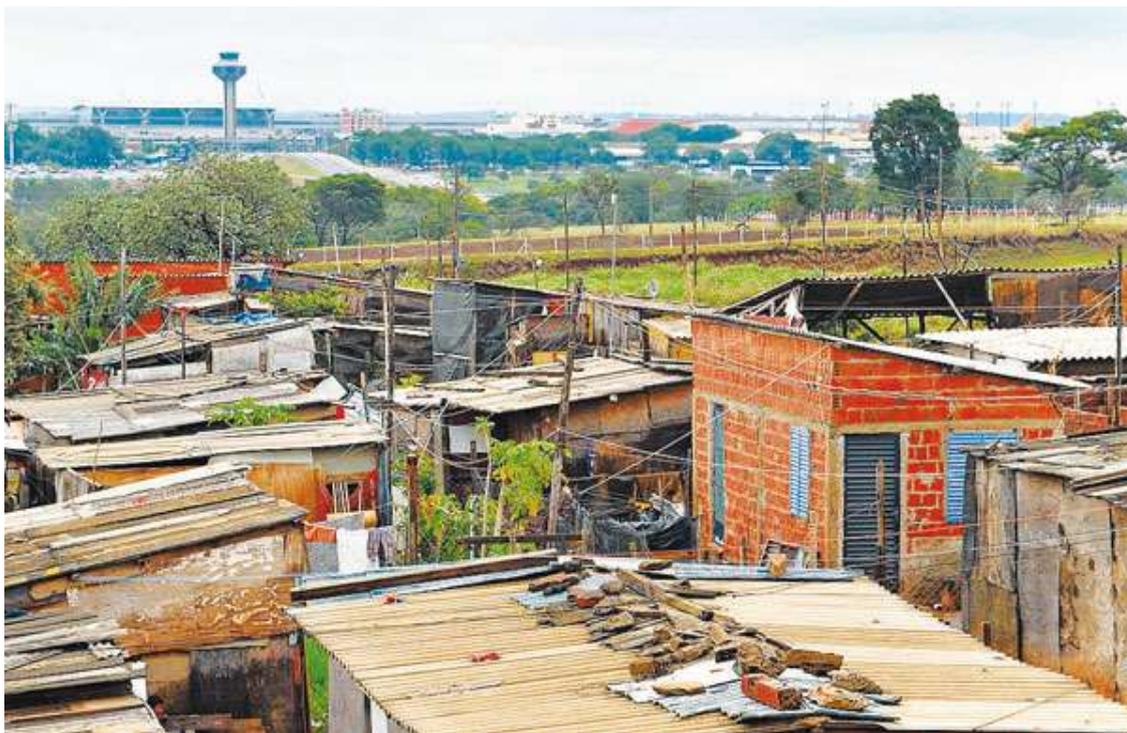
Figura 41: Disputa pelo espaço urbano ao longo do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, no trecho entre Indaiatuba e Salto. Elaborado pelo autor, 2018, sob base cartográfica de IBGE, 2016.

Já nas últimas duas décadas houve o surgimento de alguns condomínios fechados industriais/logísticos à noroeste do tecido urbano de Indaiatuba nos últimos anos, nos quais vêm se instalando empresas de maior porte, como a John Deere e a Hitachi. Este é o vetor com maior disputa territorial neste trecho do CUCS. O extenso condomínio de alto padrão Lagos de Shanadu, implantado na década de 1990, foi o primeiro núcleo urbano dissonante em uma área de tradicional expansão residencial de baixa renda da cidade de Indaiatuba. A partir da década de 2000 aumentou a

heterogeneidade neste trecho do território, com o surgimento de empreendimentos empresariais, de novos loteamentos e condomínios residenciais fechados de alto padrão, além da construção de conjuntos habitacionais destinados à população de menor renda, impulsionados pelo programa MCMV.

Campinas, por sua vez, tem uma produção industrial bastante significativa, mas que está espalhada ao longo das diversas rodovias que cortam o município. No caso do eixo da rodovia SP-75 há uma combinação entre plantas industriais antigas - boa parte abandonadas -, e novos condomínios industriais e logísticos que começaram a ser construídos com o cenário de expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos.

A composição deste território está intrinsecamente relacionada à três fatores: a implantação do Aeroporto de Viracopos, do Distrito Industrial de Campinas (DIC) e dos conjuntos habitacionais populares nesta região. A implantação do DIC ocorreu em 1973 em terreno vizinho ao VCP (este, por sua vez, inaugurado em 1960), como um dos distritos industriais criados no interior a partir da estratégia do planejamento de desconcentração industrial da metrópole paulistana. As diretrizes de planejamento urbano em escala municipal induziram, desde a década de 1980, à criação de diversos conjuntos habitacionais por parte da COHAB e do BNH nesta região de Campinas (MACIEL, 2018). Como apontou Lima, predominou a implantação de unidades habitacionais segregadas sem a oferta adequada de equipamentos públicos e sem a indução de atividade comercial e de serviços na área, levando à consolidação de um vetor de expansão de favelas e loteamentos populares com graves carências de infraestrutura urbana no entorno de Viracopos (LIMA, 2013).



*Figura 42: Ocupação urbana no Núcleo São Domingos, com Aeroporto de Viracopos ao fundo. Fonte: Jornal Correio Popular, 2014.*

Como aponta a tese de Maciel, o projeto de expansão de Viracopos impulsionou uma nova dinâmica de instalação de empresas nas proximidades do aeroporto, revertendo inclusive um cenário de abandono e diminuição de atividades por parte das empresas que estavam instaladas no antigo Distrito Industrial de Campinas (MACIEL, 2018). Com o aumento da capacidade e do número de voos de Viracopos, a região do entorno do aeroporto passou a ser altamente atrativa para as empresas, em especial as que demandam maior volume de importação e exportação.

A localização das novas ocupações é predominantemente ao longo da rodovia SP-75, tanto com o surgimento de condomínios industriais e logísticos como de estacionamentos particulares que servem ao público do aeroporto, além dos casos de empresas que reaproveitam antigas estruturas subutilizadas do Distrito Industrial de Campinas. Utilizando como exemplo o condomínio logístico Flex, construído pela empresa Bresco ao lado de Viracopos, se compreende as principais características que são ofertadas na venda destes produtos imobiliários: “galpões com extrema flexibilidade de ocupação que une a atratividade estética, o conforto e a infraestrutura

dos edifícios de escritório à flexibilidade e ao baixo custo dos condomínios de galpões” (BRESKO, 2018), oferecendo também as vantagens de estar próximos de grandes empresas que já adquiriram unidades no condomínio (como a GolLog, Fiat/Chrysler e Embraer), e as flexibilidades de dimensões, podendo alugar ou adquirir unidades desde 700m<sup>2</sup> até 75 mil m<sup>2</sup> . Módulos a partir de 700 m<sup>2</sup>.



Figura 43: Flex condomínio logístico, atualmente em implantação ao lado do aeroporto de Viracopos. Fonte: BRESKO, 2018, <https://www.bresco.com.br/portfolio/galpao-e-condominio-logistico/flex-viracopos/>. Acesso em 02/05/2018

Neste cenário de expansão do aeroporto e das atividades econômicas associadas a ele, há um cenário de disputa territorial com as ocupações urbanas existentes, principalmente com o núcleo urbano de São Domingos (denominação utilizada como área de Gestão e Planejamento no novo Plano Diretor de Campinas para as ocupações urbanas a sul de Viracopos). A atual expansão do Anel Viário de Campinas entre as rodovias dos Bandeirantes, a SP-75 e o aeroporto, irá incidir diretamente neste núcleo urbano, apesar das promessas do menor número possível de desapropriações<sup>52</sup>. Esta obra é simbólica já que, após anos de estudos sobre

<sup>52</sup> O traçado do projeto de expansão do Anel Viário Magalhães Teixeira ainda é tratado com confidencialidade. As obras começaram em novembro de 2017, e tem previsão de entrega no final de 2019. Um dos itens celebrados pelo governo estadual e pela concessionária Rota das Bandeiras, é o baixo número de desapropriações, afetando apenas 45 propriedades particulares neste trecho (RAMOS, 2017).

diversas possibilidades de traçados e soluções técnicas para a construção da rodovia, nada foi apresentado em relação à uma reurbanização, ou melhoria da infraestrutura urbana precária de São Domingos.

## 4.2. Os núcleos residenciais fechados

Se a expansão regional das novas localizações produtivas e logísticas manifesta a espacialização da atual estrutura fragmentada da cadeia produtiva, a dispersão dos núcleos residenciais fechados é a principal expressão da urbanização dispersa e fragmentada no contexto nacional e paulista. Como afirmou Reis (2006), a “formação de constelações ou nebulosas de núcleos urbanos e bairros isolados” é a principal expressão da urbanização dispersa e fragmentada na Megalópole do Sudeste. Os loteamentos e condomínios fechados podem ser interpretados então como o núcleo tipológico característico da urbanização dispersa megalopolitana, associadas diretamente ao fenômeno formal de esgarçamento das periferias urbanas e metropolitanas, bem definidas até a década de 1970, ao aumento da circulação pendular inter-regional, e à difusão do modo de vida e de consumo metropolitanos, para o interior do Estado de São Paulo (REIS, 2006, p. 13).

A proliferação de loteamentos e condomínios fechados nos últimos anos, tal qual a das novas plantas produtivas abordadas no subcapítulo anterior, são expressões próprias da estruturação urbana contemporânea. Mais do que meras mudanças formais, o êxito destas tipologias urbanas representa a introdução de novas formas de consumo e de mobilidade espacial. A multiplicação destes núcleos urbanos potencializa as dinâmicas urbano-regionais, mais inter-relacionadas à novas centralidades como os *shopping centers* e os condomínios empresariais localizados à beira das rodovias, do que aos centros tradicionais do tecido urbano consolidado.

Como apontou Villaça, as centralidades urbanas não são localizações fixas – embora se deva considerar o fator de inércia urbana –, e sim áreas dinâmicas que se

deslocam espacialmente ao longo do tempo, de acordo especialmente com o deslocamento residencial da população de maior renda, que leva consigo diversas atividades de comércio e serviços (VILLAÇA, 2001). De acordo com esta ideia de que as centralidades estão em constante movimento e transmutação, pode-se compreender a interrelação entre a policentralidade dispersa que caracteriza a urbanização paulista contemporânea, a dispersão de condomínios e loteamentos fechados, e os eixos viários inter-regionais. A visão tradicional das centralidades urbanas, que no papel da urbanização histórica representava os “locais centrais” de confluência de toda a população de uma cidade, se esmaece pois, como apontou Sposito (2013), na urbanização contemporânea, já não há mais “o que é central tanto para uns quanto para outros” (SPOSITO, 2013, p. 140).

A disponibilidade de grandes glebas e a maior densidade de rodovias e vias expressas no interior do Estado explicam o sucesso e a multiplicação dos produtos imobiliários residenciais fechados, tanto como ocorre com os novos galpões industriais e logísticos. A abundância de terras passíveis de urbanização entre as cidades do interior garante que haja uma boa relação entre custo da terra e disponibilidade de infraestrutura urbana para a implantação de grandes loteamentos residenciais. Esta relação é especialmente mais favorável nas regiões de maior desenvolvimento econômico, como no caso do CUCS, locais que também contam com maior porcentagem de população com poder aquisitivo alto e, por conseguinte, principal público-alvo dos loteamentos e condomínios residenciais fechados. Por sua vez, é o potencial de mobilidade inter-regional representado pelas rodovias, no atual contexto de maior popularização dos automóveis, que permite e viabiliza as ocupações urbanas dispersas.

Amplia-se a oferta de produtos imobiliários residenciais com “atrativos irresistíveis” associados principalmente às condições de mobilidade, segurança, tranquilidade e como produto de valorização financeira, itens sob os quais se baseia a publicidade dos loteamentos e condomínios residenciais fechados. Gottdiener (2010) analisa a questão da suburbanização e da localização das indústrias na periferia a

partir tanto do seu valor de uso quanto de seu valor de troca; ou seja, além dos benefícios propagados em relação à localização suburbana, estas tipologias urbanísticas também se consolidam como oportunidades de investimentos financeiros, que rendem uma alta valorização em relativamente pouco tempo (GOTTDIENER, 2010).

Neste contexto, boa parte destes novos empreendimentos está associada diretamente às possibilidades de trabalho, lazer e estudos do contexto inter-regional. Por isso a propensão à localização na beira das rodovias, que é o meio mais rápido e fácil de acesso ao contexto urbano-regional. Amplia-se assim o público-alvo dos loteamentos e condomínios residenciais fechados à escala regional, enquanto nas circunstâncias da urbanização tradicional os empreendimentos residenciais tinham público-alvo limitado aos moradores da cidade em questão, ou no caso das conurbações metropolitanas, às cidades vizinhas situadas até um limite razoável de tempo de deslocamento pendular.

*Tabela 9: Quantidade de loteamentos aprovados em cada um dos municípios do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba entre 2010 e 2018.*

<b>Município</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Campinas</b>	7	3	2	8	6	2	2	3	5	38
<b>Indaiatuba</b>	0	2	6	11	4	7	6	2	0	38
<b>Itu</b>	2	2	1	2	1	5	2	0	0	15
<b>Salto</b>	0	2	3	3	2	1	5	1	1	18
<b>Sorocaba</b>	7	1	3	9	3	3	3	3	0	32

*Fonte: GRAPROHAB, 2018.*

A expansão de loteamentos e condomínios fechados é um fenômeno marcante na urbanização contemporânea no Corredor Urbano. Segundo indicadores do SECOVI-SP, Campinas e Sorocaba foram os municípios com maior Volume Global de Vendas de no interior e litoral Estado de São Paulo nos últimos dois anos. Campinas liderou no quesito em 2018 (até o fechamento desta tese foram disponibilizados os dados até julho de 2018), com R\$ 730 milhões, enquanto Sorocaba é a segunda com R\$ 707,9

milhões. Em 2017 as posições eram invertidas, com R\$ 786,9 milhões de Volume Global de Vendas imobiliárias em Sorocaba, e R\$ 574,5 milhões em Campinas (SECOVI, 2018). Os dois municípios estiveram entre os que menos apresentaram queda de vendas durante a crise econômica dos últimos anos, em contraste com regiões como Baixada Santista e Litoral Norte que, dependendo do turismo como uma das principais atividades econômicas, sofreram grande queda de venda imobiliária nos anos recentes.

Segundo o mesmo levantamento pode-se interpretar a existência de duas lógicas de implantação de núcleos residenciais fechados, os condomínios e os loteamentos fechados. Particularmente em Campinas tem sido comum a implantação direta de condomínios fechados, no qual a gleba é parcelada em grandes lotes que variam de pouco mais de 1.000,00 m<sup>2</sup> até aproximadamente 20.000,00m<sup>2</sup> (a legislação estipula como 30.000m<sup>2</sup> o limite para uma unidade condominial autônoma), de acordo com o porte pretendido para o condomínio. Estes grandes lotes são subdivididos em frações ideais para a construção de casas individuais, de forma semelhante ao que ocorre nos condomínios de prédios verticais e tal qual prevê a lei de condomínios especiais, nº 4.591/64 (BRASIL, 1964). Por lei, os condomínios devem construir tanto a infraestrutura comum quanto as individuais antes de sua comercialização, ou seja, o que se compra é a construção e uma fração ideal do lote urbano (que é o condomínio como um todo), e não um lote individual (OLIVEIRA, 2008).

*Tabela 10: Quantidade de lotes individuais aprovados em cada um dos municípios do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba entre 2010 e 2018.*

<b>Município</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Campinas</b>	2.540	807	4	1.890	767	7	288	773	414	7.490*
<b>Indaiatuba</b>	0	1.106	3.232	4.720	2.219	2.851	2.629	454	0	17.211
<b>Itu</b>	467	597	256	575	454	2.062	1.057	0	0	5.468
<b>Salto</b>	0	540	2.365	1.401	1.470	323	1.874	639	756	9.368
<b>Sorocaba</b>	1.534	825	1.375	5.434	1.041	1.507	475	908	0	13.099*

Fonte: GRAPROHAB, 2018.

*\* Em Campinas foi verificada a implantação direta de condomínios fechados em todos os anos levantados, o que diminui a quantidade de lotes aprovados em relação à real quantidade de "unidades habitacionais construídas". Este fato também ocorreu em loteamentos de Sorocaba em 2012 e 2015.*

Já no caso dos loteamentos fechados o produto imobiliário em si é o lote, dado que são regidos pela mesma lei de parcelamento do solo para os loteamentos tradicionais, nº 6.766/99. A mesma prevê que as ruas e áreas de lazer sejam públicas, mesmo que posteriormente seja aprovada a construção de muros e segurança privada no loteamento, pois “considera-se loteamento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes” (BRASIL, 1979, p. s/n).

Apesar de Itu e Salto terem menor quantidade absoluta tanto de lotes individuais quanto de loteamentos, foi neste trecho do CUCS que a implantação de núcleos residenciais fechados foi mais impactante na estruturação do tecido urbano-regional. Em ambos os municípios há menor presença de novos galpões industriais, sendo mais predominante a expansão de loteamentos e condomínios residenciais fechados nos últimos anos, que apresentam uma clara tendência à localização nas margens do tecido urbano consolidado de ambas as cidades, principalmente ao longo da rodovia SP-75. O fato de serem núcleos murados e fechados ao acesso público e não terem uma padronização tipológica contribuem para a crescente fragmentação do tecido urbano nas duas cidades - há condomínios fechados de diversas dimensões e padrões tipológicos, desde os que são caracterizados por construções isoladas em lotes de grandes dimensões e com área total de loteamento acima de 6km<sup>2</sup>, como no caso do Terras de São José em Itu, até os condomínios residenciais de pequeno porte, mais incrustados no tecido urbano consolidado, e com menor quantidade e área tanto dos lotes individuais quanto do empreendimento como um todo.

O município de Itu, inclusive, destaca-se por ter sido onde foi implantado o primeiro condomínio residencial fechado de alto padrão no Brasil, em 1974. Como demonstra a figura 44, a rodovia não exercia tanto poder de atração – até mesmo porque a SP-75 ainda era uma via de pista simples na década de 1970 – no momento de implantação do condomínio, o que explica o mesmo ter sido implantado em continuidade com o tecido urbano consolidado de Itu (porém, de fácil acesso tanto a SP-75 quanto à rodovia Castelo Branco). Desde então a cidade recebeu diversos condomínios de alto padrão, dinâmica em um primeiro momento relacionada especialmente às demandas da capital paulista por residências de lazer e finais de semana (SAVIOLI, 2012).

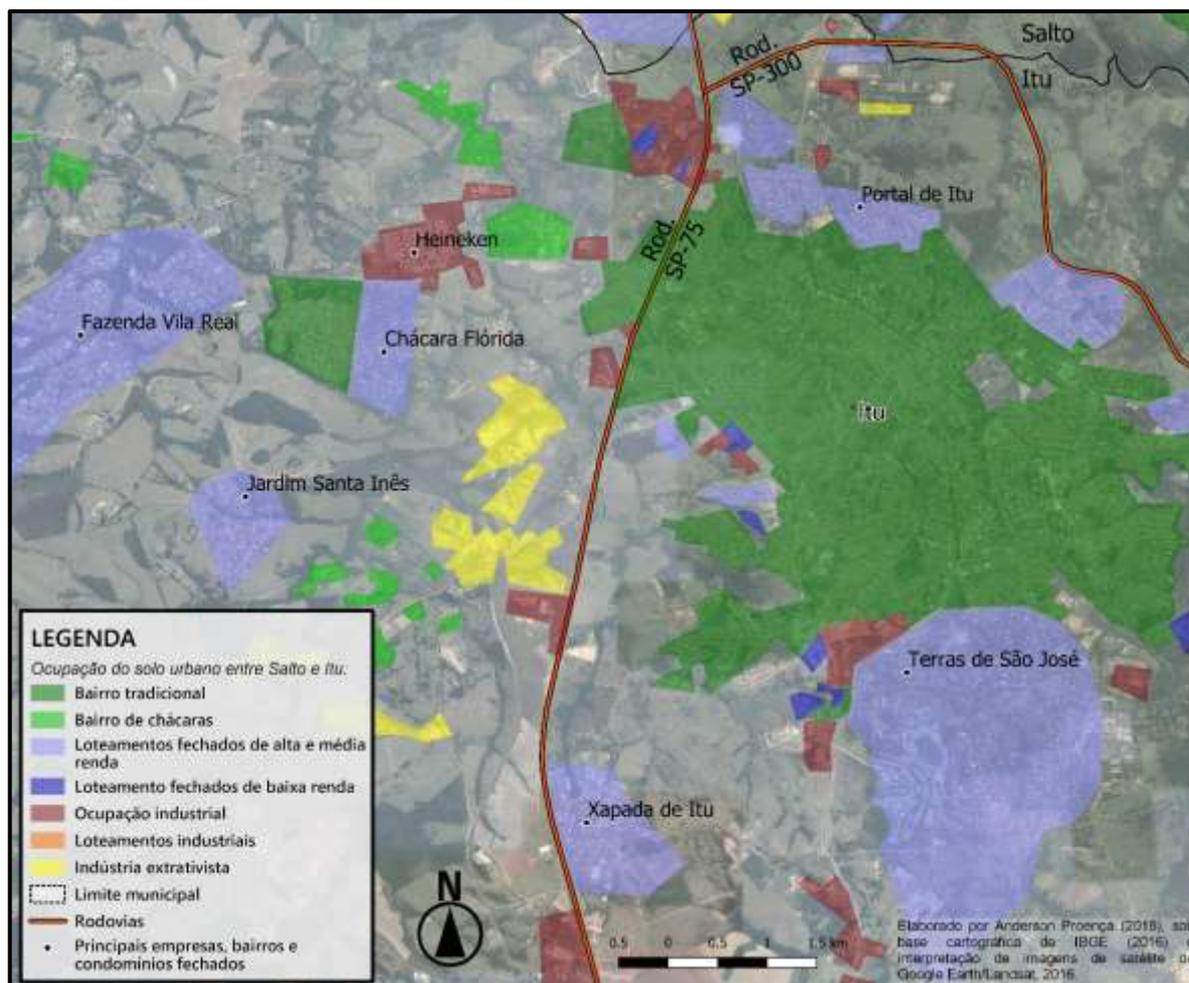


Figura 44: Disputa pelo espaço urbano ao longo do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, no trecho de Itu. Elaborado pelo autor, 2018, sob base cartográfica de IBGE, 2016.

Há uma distinção clara, neste trecho, entre os empreendimentos construídos voltados à demanda da capital e outras regiões do Estado, via de regra localizados próximos à rodovia SP-75 e de forma fragmentada em relação ao tecido urbano tradicional, e os empreendimentos destinados mais aos habitantes de Itu, construídos de forma contínua à malha urbana da cidade. Isto fica claro no discurso entre os diferentes condomínios fechados, como no caso do *Xapada de Itu*, localizado logo às margens da rodovia SP-75, cuja propaganda menciona; “adquira um terreno e viva a paz do interior à 50 minutos de São Paulo (...) e a 20 minutos do aeroporto de Viracopos” (GRUPO SENPAR TERRAS DE SÃO JOSÉ, 2018, p. s. n.). Já o condomínio Portal de Itu, implantado à norte do tecido urbano consolidado de Itu, tem como propaganda de vendas a “ótima localização ente Itu e Salto (...) a 5 minutos do centro

de Itu e 15 minutos do centro de Salto” (SILVANA CARVALHO ASSESSORIA IMOBILIÁRIA, 2018, p. s.n.).

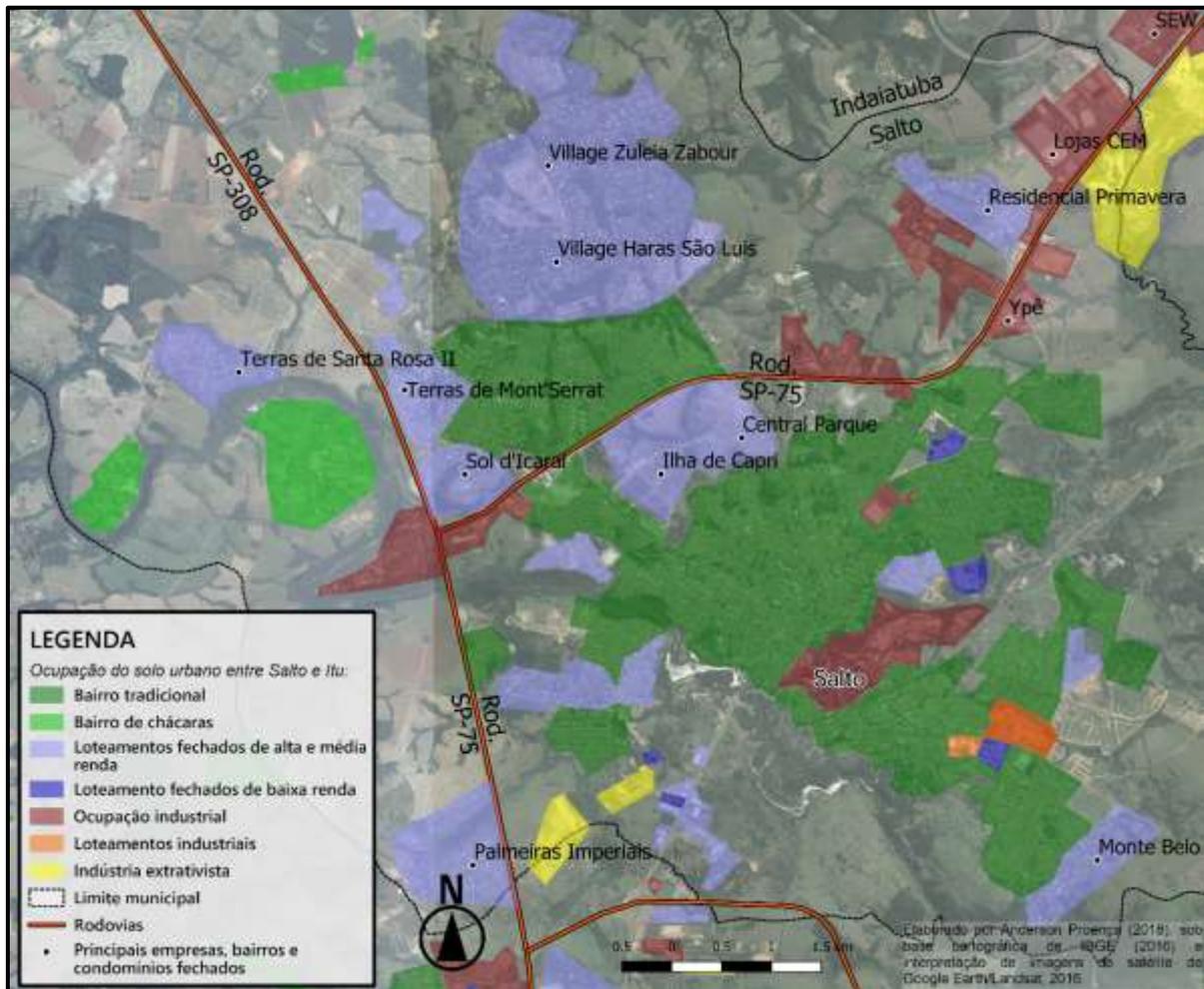


Figura 45: Disputa pelo espaço urbano ao longo do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, no trecho entre Itu e Salto. Elaborado pelo autor, 2018, sob base cartográfica de IBGE, 2016.

A existência de loteamentos residenciais dedicados às habitações de lazer e de final de semana não são uma novidade, e estão representados pela existência de bairros de chácaras há várias décadas em Itu e Salto. Contudo, estes eram bairros com arruamento público, afastados do perímetro urbano e que, todavia, mantinham atividades agropecuárias em muitos casos. A particularidade dos empreendimentos atuais é a tipologia fechada com vias internas de circulação privada, e o grande impacto que gera na expansão do tecido urbano no CUCS devido tanto à quantidade de novos loteamentos fechados, quanto à área de cada um deles em muitos casos.

Tal dinâmica também tem se espalhado por Salto, com o notável crescimento de condomínios e loteamentos residenciais fechados nas últimas duas décadas na cidade. Como demonstra a figura 45, a localização dos condomínios e loteamentos fechados em Salto se concentra à oeste e, principalmente, à norte do tecido urbano consolidado da cidade, tendo sido a principal tipologia responsável pela ocupação quase que completa das margens da rodovia SP-75 nos limites do município. A somatória dos loteamentos e condomínios fechados, especialmente os de maior porte localizados à norte da centralidade histórica da cidade, como o Village São Luiz e o Ilha de Capri, já é quase das dimensões do tecido urbano tradicional de Salto.

No caso de Salto, a expansão recente dos núcleos residenciais fechados é o principal responsável pela atual conurbação tanto com Itu à sudoeste quanto com Indaiatuba à nordeste. No trecho sudoeste de Salto predominam núcleos urbanos de menores dimensões, enquanto a noroeste há uma concentração de loteamentos de maiores dimensões, no entroncamento das rodovias SP-75 e a SP-308 (também conhecida como rodovia do Açúcar). Em direção à Indaiatuba, ao longo da rodovia SP-75, é onde se localizam a maior parte das indústrias do município, como a fábrica da indústria química *Ypê*, e o centro logístico das *Lojas Cem*.

### **4.3. Tendências de organização socioespacial do tecido urbano no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba**

O quadro apresentado nos dois subcapítulos anteriores aponta para a preponderância da expansão de núcleos urbanos fechados, seja de uso industrial ou residencial, na urbanização contemporânea no Corredor Urbano Campinas Sorocaba, em um contexto de mudança no planejamento regional que atua como mais como potencializador das atividades econômicas privadas do que na regulação da ocupação territorial. Do ponto de vista do interesse público inerente às cidades, questiona-se como estas dinâmicas podem impactar na organização do espaço urbano tradicional

que é negligenciado no processo de constituição de um fenômeno urbano-regional, ou seja, da população que vive mais a cidade do que o corredor urbano. Formar-se-á um vetor linear de conurbação homogênea entre Campinas e Sorocaba, composto pela sucessão de núcleos urbanos fechados destinados às rendas mais altas e à indústria moderna, ou a tendência é a formação de um fenômeno urbano-regional mais complexo, a partir da mescla entre as novas e as velhas urbanizações?

A resposta para tais questionamentos compreende uma ressignificação dos conceitos de centro e periferia, principalmente em relação ao intensificado processo de disputa de espaços que desde a perspectiva intra-urbana eram considerados “periféricos”, e na atual dinâmica urbano-regional passaram a ser locais “centrais”. Se, como apontou a Villaça a centralidade não é um ponto estático e sim um elemento dinâmico que se transforma principalmente de acordo com as melhores condições de acessibilidade e mobilidade territorial (VILLAÇA, 2001), no panorama da urbanização extensiva as centralidades deixam de ser pontos claramente delimitados e se diluem ao longo das rodovias, elementos que promovem a mobilidade em escala metropolitana e regional. Este fato é mais evidente no interior de São Paulo devido à maior quantidade e qualidade técnica de suas rodovias, que são incorporadas no processo de expansão urbana ao permitirem a fácil e rápida acessibilidade ao contexto regional<sup>53</sup>.

Para demonstrar este processo foram selecionados os indicadores de crescimento demográfico, de distribuição de renda e de vulnerabilidade social para embasar a produção cartográfica por setores censitários, e assim mostrar um panorama mais detalhado entre as diferentes áreas internas do CUCS.

---

<sup>53</sup> *Explica-se assim porque o fenômeno da urbanização dispersa é tão característica do interior paulista. Em áreas metropolitanas mais densas e de maiores dimensões, como a Região Metropolitana de São Paulo, o fenômeno de dispersão urbana não é tão intenso porque as melhores condições de mobilidade e acessibilidade estão relacionadas à fatores como proximidade ao centro expandido (local que concentra as atividades terciárias) e às linhas de metrô – embora também existam núcleos urbanos fechados próximos às rodovias, como os condomínios de Alphaville e de Granja Viana). No contexto europeu, por exemplo, onde o transporte inter-regional ferroviário também é forte, há um movimento de dispersão menos difusa e mais concentrada em torno das estações de trem, como apontam Portas e Travassos (2012).*

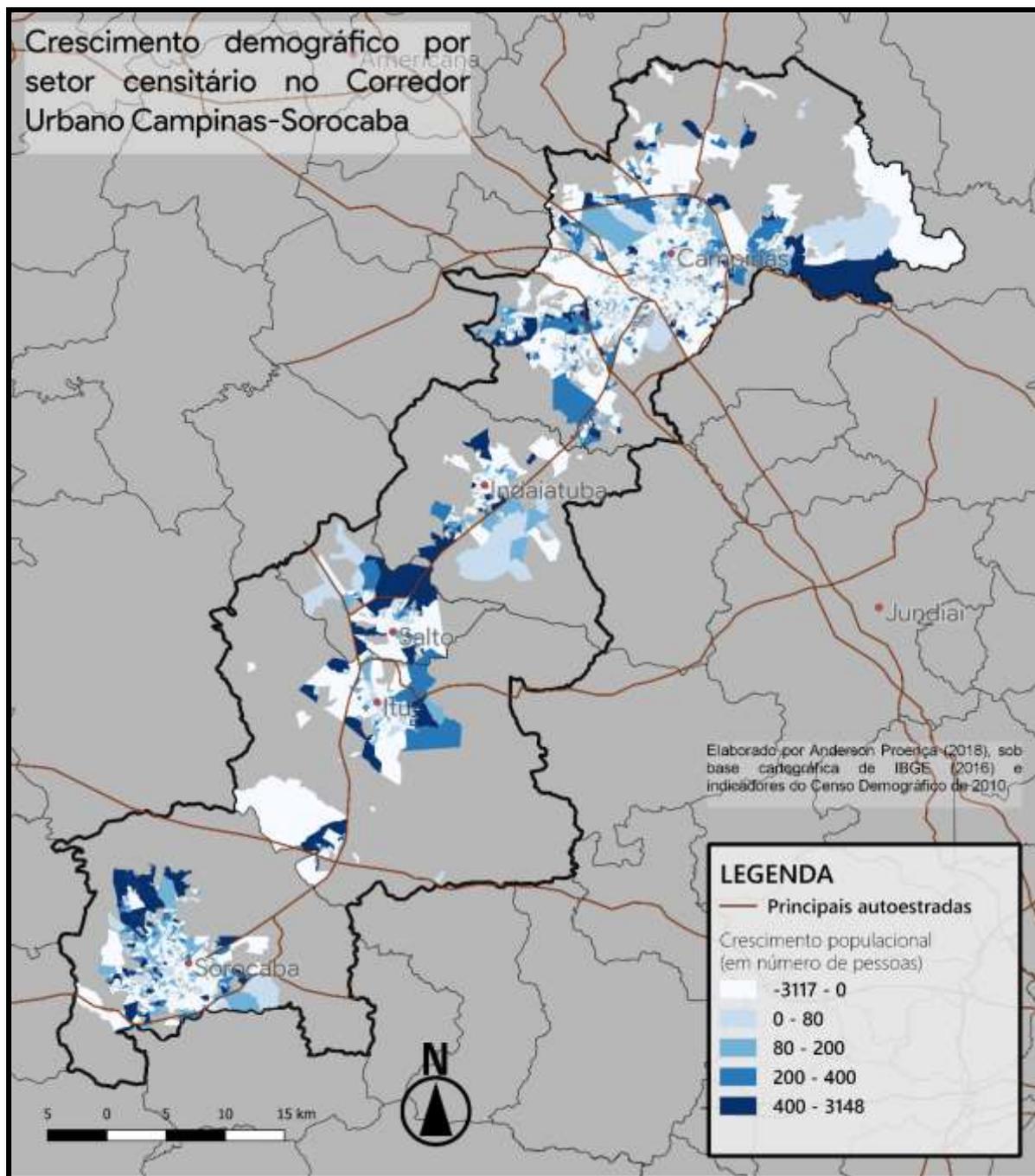


Figura 46: Crescimento demográfico por setor censitário no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba. Elaborado pelo autor, 2018, sobre base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores estatísticos do IBGE/Censo Demográfico de 2000/Censo Demográfico de 2010.

Como aponta a figura 46, o crescimento populacional no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba entre 2000 e 2010 foi maior nos setores censitários das áreas intersticiais entre os cinco municípios, ao longo da rodovia SP-75. Destaca-se a área entre Salto e Indaiatuba onde, como apontado no subcapítulo anterior, houve a

implantação de diversos loteamentos e condomínios fechados de grande porte no mesmo período. Infelizmente não foram disponibilizados indicadores demográficos detalhados nos setores censitários rurais no Censo Demográfico de 2000, o que impede a elaboração de um mapa que apresente o crescimento populacional das áreas agrícolas que foram urbanizadas entre 2000 e 2010.

Cruzando os indicadores de crescimento demográfico com o de renda per capita por setor censitário, como mostra o mapa da figura 48, conclui-se que, de modo geral, os locais de maior crescimento populacionais foram os mesmos que apresentam menor renda per capita. Confirma-se assim o histórico padrão de desigualdade socioespacial da urbanização brasileira, com maior proporção de crescimento urbano em áreas mais pobres.

Contudo, algumas exceções são particularmente notáveis por apresentar tendências próprias da urbanização contemporânea paulista. Mesmo que se mantenha o padrão de maior crescimento populacional das áreas mais pobres, modifica-se o padrão de desigualdade socioespacial. O fato mais destacável é que, de modo geral, os setores censitários com maior renda per capita estão nos arredores dos núcleos centrais de cada cidade, especialmente em Sorocaba, Salto e Indaiatuba. Ou seja, verifica-se uma inversão do tradicional padrão urbano brasileiro de *centro concentrador de riquezas, e periferias de pobreza*.

É o caso das “áreas intersticiais” entre Itu e Sorocaba, e Itu e Salto, que apresentam altas taxas tanto de crescimento demográfico quanto de renda per capita (fenômeno semelhante também ocorre entre Indaiatuba e Salto, área que tem sido alvo da implantação massiva de condomínios e loteamentos residenciais fechados, mas que são mais recentes ou ainda estão em vias de implantação). Demonstra-se assim o impacto da expansão de loteamentos e condomínios fechados de alto padrão, já que Itu é a localidade onde tal tipologia urbanística é mais antiga e está mais consolidada entre os municípios do CUCS. Explicita-se assim a transformação em curso do perfil socioeconômico de áreas até então consideradas “periféricas”, onde muitas já apresentam altos níveis de renda per capita, simultaneamente aos altos

índices de crescimento populacional dos bairros mais pobres que permanecem nessas áreas.

Como aponta a figura 48, os municípios de Campinas e Sorocaba são os que apresentam cenários nos quais os setores de maior renda per capita são mais correspondentes aos vetores tradicionais de expansão das classes de renda mais alta. Estas são cidades de urbanização mais antiga e tradicional em relação à Indaiatuba, Salto e Itu e, sob a ótica da formação socioespacial de cada município, apresentam maior inércia urbana em relação aos padrões de divisão de classes sociais na expansão urbana. No caso de Campinas a expansão das classes de maior renda está na direção nordeste e leste da área central, enquanto em Sorocaba está na direção sul, próximo ao limite territorial com Votorantim. Entretanto, em Sorocaba também se observa um incipiente crescimento de renda nos setores censitários na direção nordeste, justamente ao longo da rodovia SP-75.

Na cidade de Campinas os indicadores refletem a concentração histórica da população mais pobre nas regiões sudoeste e noroeste do tecido urbano. De modo geral, são as áreas que concentram a maior parte do crescimento populacional do município, em especial ao longo da Avenida John Boyd Dunlop (vetor noroeste), e nos arredores do Aeroporto de Viracopos (vetor sudoeste). Esta última área, como abordado no subcapítulo anterior, apresenta uma intensa dinâmica de disputa territorial entre empresas que buscam se localizar próximas ao aeroporto, e os bairros e favelas do Núcleo São Domingos às margens da rodovia SP-75, que vêm crescendo vertiginosamente nas últimas décadas, como demonstra claramente a figura 47.



Figura 47: Imagem comparativa mostrando o crescimento urbano do Núcleo São Domingos entre 1984, 2002 e 2018. Elaborado pelo autor sobre base de imagens de satélite de Google Earth/Landsat/Copernicus/Digital Globe, 2018.

Em Itu, Salto e Indaiatuba, a composição de renda per capita é mais homogênea em várias direções do tecido urbano. Em Indaiatuba é onde se apresenta um quadro mais fragmentado com setores de maior renda per capita (acima de R\$ 1.800,00 por habitante) em toda a área circundante ao núcleo central, devido à grande quantidade de condomínios e loteamentos residenciais fechados que se instalaram em praticamente todos os setores da cidade. Itu, por sua vez, apresenta um cenário de notável desigualdade de renda per capita entre as distintas áreas da cidade, o que explicita que há entre os condomínios residenciais de alto padrão e o restante do tecido urbano.

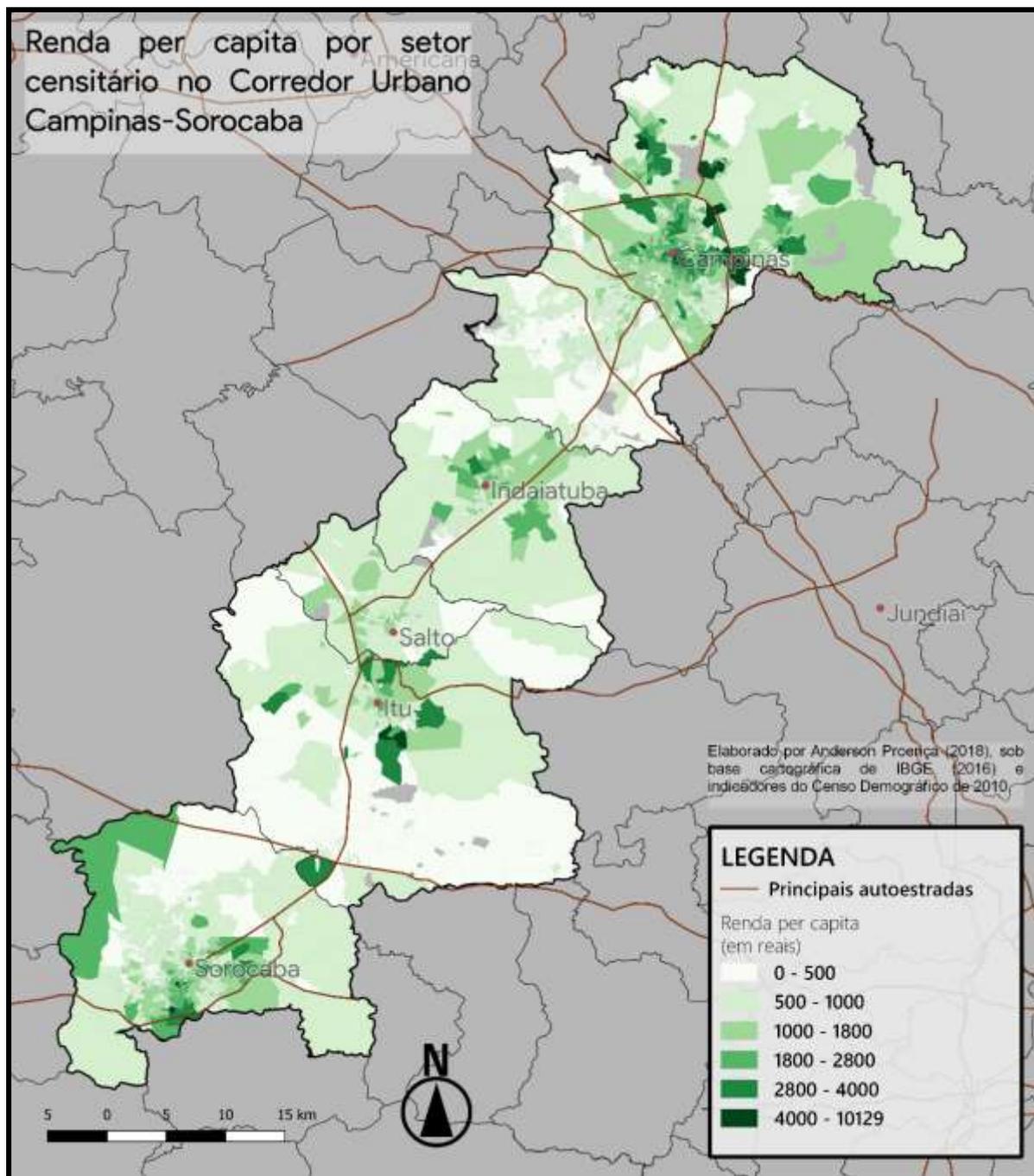


Figura 48: Renda per capita por setor censitário no Corredor Urbano Campinas-Sorocaba. Elaborado pelo autor, sob base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores estatísticos do IBGE/Censo Demográfico de 2010.

Analisando os indicadores de renda per capita em conjunto com os do índice paulista de vulnerabilidade social, apresentado na figura 49, compreende-se com mais clareza as atuais tendências de urbanização no CUCS. O ponto mais interessante é verificar o cruzamento de indicadores entre as áreas de tradicional ocupação das

classes sociais de alta renda (casos das áreas leste/nordeste de Campinas e sul de Sorocaba), com os locais de ocupação mais recente de condomínios e loteamentos residenciais fechados.

Verifica-se que, enquanto nos bairros onde a ocupação de alta renda é mais antiga os índices de vulnerabilidade social são mais baixos, o quadro é distinto no caso das áreas de expansão urbana mais recente. Em muitos casos os índices de vulnerabilidade social são mais altos justamente nos locais onde foram implantados condomínios residenciais de alto padrão, como entre Indaiatuba e Salto e entre Sorocaba e Itu. Portanto, apontam-se os efeitos das transformações espaciais geradas pela disputa pelo espaço urbano por parte dos novos agentes econômicos (tanto o mercado fundiário e imobiliário quanto as empresas produtivas) nas áreas intersticiais do Corredor Urbano.

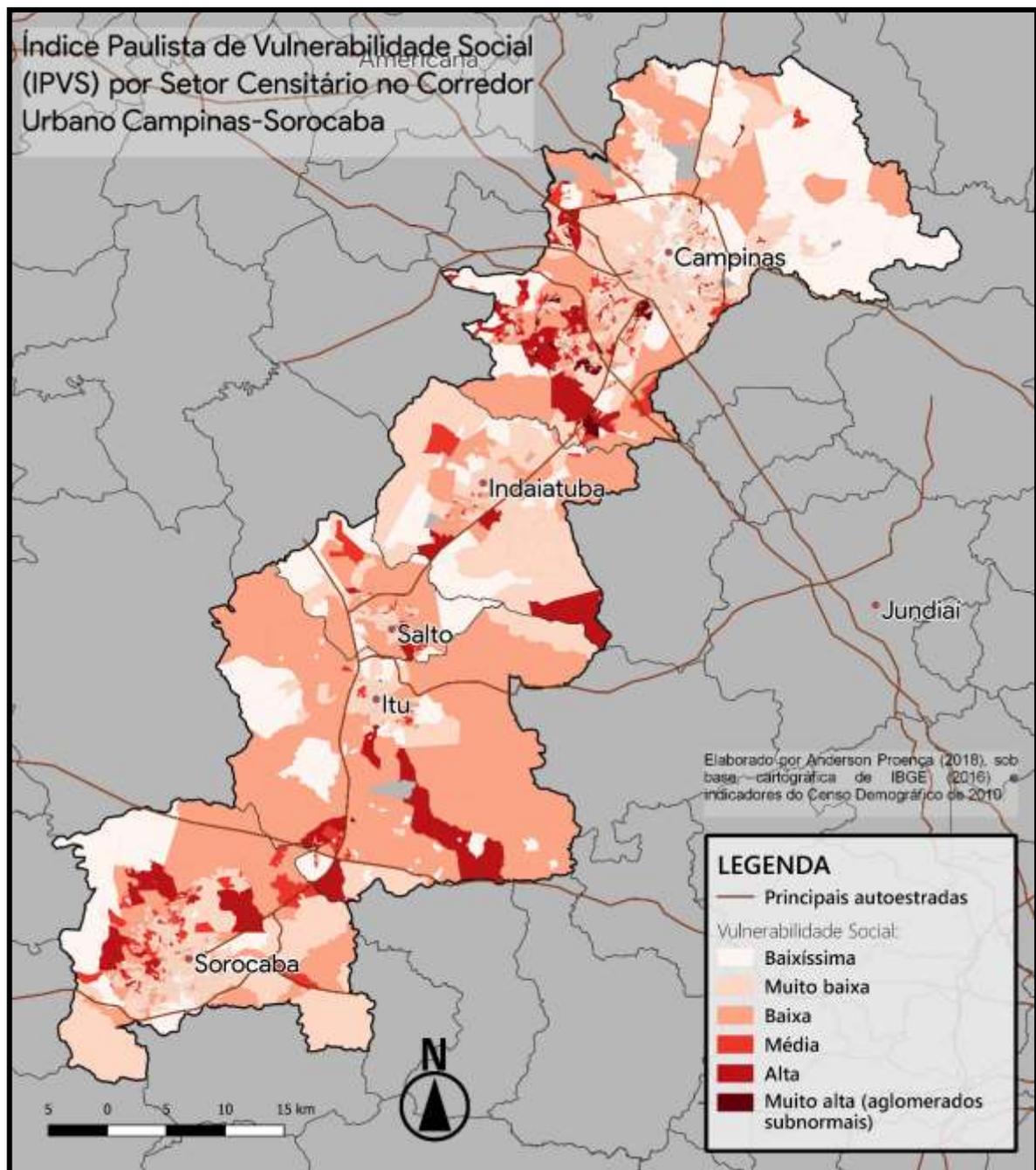


Figura 49: Índice Paulista de Vulnerabilidade Social por setor censitário no Corredor Urbano Campinas Sorocaba. Elaborado pelo autor sobre base cartográfica de IBGE, 2016, e indicadores estatísticos do IBGE/Censo demográfico de 2010

Os indicadores evidenciam o padrão contemporâneo de segregação socioespacial no contexto urbano-regional, formado pela dialética entre a expansão de tipologias “hegemônicas” e a resistência local de populações que, tanto sob a ótica da urbanização tradicional quanto do urbano-regional, são mantidas à margem das

dinâmicas urbano-econômicas dominantes. A multiplicação recente de loteamentos residenciais fechados e de novos centros produtivos/logísticos apoiados na rodovia SP-75 indica a intensa transformação das áreas entre os municípios do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba, com a difusão das residências das classes de maior renda sem, contudo, diminuir as desigualdades socioespaciais e as precariedades urbanísticas nestes locais. A produção de novos padrões de desigualdade socioespacial está, portanto, associada à apropriação pela expansão urbana das infraestruturas de transporte regional, como aponta Martner:

(...) Vislumbra-se novas formas de concentração difusa e novas desigualdades sobre uma configuração territorial certamente inovadora, sustentada fortemente pela intensificação da mobilidade da população mediante o desenvolvimento de extensos sistemas regionais de transporte<sup>54</sup> (MARTNER, 2014, p. 56, tradução nossa).

Portanto, a curto prazo apresenta-se à formação de “cidades de muros” (CALDEIRA, 2000) nos territórios localizados entre os núcleos centrais das cidades ao longo do CUCS, com condomínios de luxo e bairros pobres ocupando espaços fisicamente próximos, mas afastados simbólica e socialmente pelos altos muros e pelo altamente controlado acesso dos condomínios e loteamentos fechados. Com isso mostra-se que não há lisura na formação do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba em particular, e dos fenômenos urbano-regionais contemporâneos, no geral. Retomando conceitos de Milton Santos, os fenômenos de disputa pelo espaço urbano-regional representam as rugosidades territoriais formadas pelas interrelações entre os processos verticais e horizontais que conformam o território contemporâneo (SANTOS, 2008).

Tal condição dialética que sustenta a formação socioespacial do espaço urbano é o que propicia diversas leituras possíveis sobre as atuais tendências de urbanização neste território. Uma leitura mais imediata aponta que, à médio e longo prazo, deve-se aprofundar os processos de transformação urbano-regional, como apontados nesta

---

<sup>54</sup> (...) se atisban nuevas formas de concentración difusa y nuevas desigualdades sobre una configuración territorial ciertamente novedosa, sostenida fuertemente en la intensificación de la movilidad de la población mediante el desarrollo de extensos sistemas regionales de transporte (MARTNER, 2014, p. 56)

tese. Significaria a vitória dos agentes vinculados à economia globalizada e à escala regional, sobre os agentes que todavia resistem e persistem no território em escala local, como os bairros de baixa renda e os pequenos produtores rurais. É o que mostra o icônico caso do Núcleo São Domingos em Campinas, que sofre pressão tanto por parte do poder público (na remoção em função das obras de expansão do anel viário, por exemplo), como pelos agentes privados nas áreas de maior interesse por parte do mercado, na beira da rodovia (tanto para a expansão do aeroporto, quanto na implantação de empresas ligadas à logística produtiva).

A problemática urbana relacionada ao entorno de Viracopos e ao Núcleo São Domingos é o principal ponto de disputa territorial pela produção do espaço urbano no CUCS, envolvendo a expansão do aeroporto em si e a implantação de empresas associadas em uma área onde historicamente se localizam núcleos residenciais de baixa renda e micro produtores rurais. O que se verifica é uma articulação do poder público e dos agentes privados em prol da viabilização do projeto hegemônico em torno da expansão do aeroporto, com nenhuma ação efetiva que vise a requalificação urbanística do Núcleo São Domingos. O Plano Urbanístico do Entorno de Viracopos apresentado à Câmara Municipal no final de 2015, teve como principal ganho, segundo o próprio documento, ter conseguido reduzir a curva de ruído do aeroporto e com isso manter mais de 7 mil famílias que teriam de ser removidas da região (COSTA, 2015).

Do mesmo modo, o caráter sigiloso do plano (tudo que se sabe são as notícias vinculadas em jornal, nas quais constam as falas dos representantes do poder público municipal) é um fator que enuncia o caráter excludente do planejamento municipal. O próprio discurso do prefeito Jonas Donizete em uma matéria jornalística explicita a ausência de um plano de requalificação urbana para as pessoas que moram na área, com o objetivo claro de, por via das dinâmicas econômicas do mercado, transformar a ocupação da região:

três pontos estão sendo fundamentais na definição das regras de ocupação do entorno do terminal aeroportuário: a preservação total das nascentes do Rio Capivari; o menor índice de remoção de famílias e a qualificação para a

logística naquela área. “Isso irá valorizar muito as terras e as pessoas poderão vendê-las, com ganhos” (COSTA, 2015)

Neste cenário se confirma a atuação do Estado como facilitador das dinâmicas de mercado. O poder público arca com o mínimo possível de desapropriações e, de maneira indireta, atua em prol das dinâmicas de transformação do espaço urbano operadas pelo mercado que, com pressão econômica das empresas e do mercado imobiliário, acaba adquirindo as melhores terras da população residente.

Estes projetos contemporâneos estreitamente vinculados ao funcionamento da cadeia produtiva em escala global, como no caso da expansão do Aeroporto de Viracopos, expressam claramente os fenômenos espaciais de “(...) violenta transformação das áreas onde se estabelecem os novos projetos expulsa os residentes e implanta um padrão estético homogêneo” (CARLOS, 2015, p. 27). Este fenômeno não é nenhuma novidade em si, visto as sucessivas dinâmicas de expulsão populacional e gentrificação urbana em áreas das cidades brasileiras e mundiais.

A especificidade do fenômeno retratado aqui é a disputa por um espaço distante do núcleo urbano central e que está até além do tecido urbano da cidade, de um local destes locais que tradicionalmente compunha o “espaço que sobrava” para a ocupação da população mais pobre. O núcleo de São Domingos é um local que se começa a se formar à margem da urbanização tradicional nas décadas de 1970 e 1980, e segue assim no contexto da urbanização regional, sendo agora tratados como entrave para a expansão do aeroporto e do anel viário de Campinas (MACIEL, 2018). De maneira semelhante ocorre com os núcleos do Eden e Aparecida em Sorocaba, que também sofrem pressão tanto das empresas quanto dos condomínios residenciais que têm se instalado nestas áreas (CELI, 2012). São locais que, periféricos do ponto de vista da urbanização tradicional e, todavia muito atrelados aos serviços urbanos oferecidos pelas centralidades tradicionais de suas cidades, encontram-se excluídos das oportunidades promovidas pela formação do corredor urbano.

Concluindo, mais do que uma questão formal, o que se apresenta com o Corredor Urbano Campinas-Sorocaba é uma intensa dinâmica de expansão urbana em território regional que, em escala local, geram novos processos de disputa territorial em áreas até então de pouco valor econômico. A atual agenda política de viabilização dos Vetores de Desenvolvimento da Macrometrópole Paulista atua em consonância com os interesses dos agentes econômicos globais, na conformação de um eixo de produção voltados especialmente à importação e exportação de mercadorias entre Campinas e Sorocaba. A associação entre Estado e capital, como apontou Castro (2017):

(...) funciona como garantidor para o capital, ao mesmo tempo executando a função regulatória, para que os conflitos presentes na arena metropolitana sejam dirimidos e contidos pela força deliberativa e executiva do poder estatal, exercendo assim a coerção como método para conformar diferenças e escamotear divergências (CASTRO, 2017)

Neste cenário há uma evidente desigualdade de condições no processo de expansão urbana. Tanto os núcleos residenciais de baixa renda quanto os pequenos agrupamentos rurais são negligenciados no processo de planejamento territorial, sendo tratados, via de regra, como núcleos que “se interpõem” à expansão das infraestruturas regionais, especialmente as rodovias, portos e aeroportos. Contudo, mesmo omitidos do processo de formação do corredor urbano, estes locais continuam resistindo e persistindo como têm feito há décadas.

## Considerações finais

As três últimas décadas do século XX foram marcadas por intensas transformações sociais, econômicas e culturais que, do ponto de vista urbanístico, produziram transformações morfológicas nos padrões predominantes de urbanização em diversas partes do mundo. Data deste período o início de estudos de fenômenos como a dispersão e fragmentação do tecido urbano, gentrificação de bairros centrais e formação de cidades-globais, dinâmicas primeiramente notadas em países capitalistas centrais durante as décadas de 1960 e 1970, e posteriormente difundidas por outras partes do globo (GUEVARA, 2015).

Destaca-se o processo de difusão urbana como um fenômeno que, a princípio, pensava-se representar o fim do duplo processo simbiótico entre industrialização e urbanização, como conceituado por Léfèbvre (2001), “ um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social” (LÉFÈBVRE, 2001, p. 9). A expansão aparentemente sem limites do espaço urbano geraria:

(...) então o período em que a cidade em expansão prolifera, produto das periferias distantes (subúrbios), invade os campos. Paradoxalmente, nesse período em que a cidade se estende desmesuradamente, a forma (morfologia prático-sensível ou material, forma de vida urbana) da cidade tradicional explode em pedaços. O processo duplo (industrialização–urbanização) produz o duplo movimento: explosão-implosão, condensação-dispersão (estouro) já mencionado. É, portanto ao redor deste ponto crítico que se situa a problemática atual da cidade e da realidade urbana (do urbano) (LÉFÈBVRE, 2001, p. 72).

Diversos autores colocam os fenômenos de dispersão urbana como símbolos de uma quebra de paradigmas que daria início à um novo período histórico na urbanização, a pós-modernidade, em oposição à racionalidade e estabilidade da urbanização moderna, ideia presente nos trabalhos de Ascher (2010), Harvey (1996) e Soja (1993), entre outros importantes autores internacionais do urbanismo no final do século XX. Contudo, se de fato a urbanização contemporânea gerou novos fenômenos morfológicos espaciais como os arranjos urbano-regionais estudados nesta tese, a

estreita relação entre a urbanização e a industrialização - em um novo período em que, associado às tecnologias de informação e comunicação, as estruturas produtivas se tornam mais livres para se dispersar territorialmente - se mantém como um elemento determinante na organização espacial, visto que são justamente as “novas regiões produtivas” que apresentam maiores taxas de urbanização.

Defende-se aqui, portanto, que não se trata de uma suposta “irracionalidade” ou “imprevisibilidade” da urbanização contemporânea, e sim da formação de outros padrões de expansão urbana distintos do período anterior. A generalização das dinâmicas de dispersão urbana com a proliferação das novas tipologias urbanas – com destaque para as tipologias de acesso fechado - responderiam justamente às novas necessidades das empresas produtivas que, como apontou Carlos (2009):

(...) por sua vez, exigem fluidez e flexibilidade enquanto as áreas tradicionais se encontram densamente ocupadas e o sistema viário congestionado. Na metrópole capitalista, densamente edificada, a expansão dessa área não se fará sem problemas. A superação dessa situação requer a construção de um “novo espaço” (como movimento de reprodução da totalidade da metrópole), como área de expansão do centro, porque a centralidade é fundamental para estas atividades. (CARLOS, 2009, p. 29)

Neste sentido, como defende Marshall Berman, as transformações sociais, econômicas e culturais contemporâneas são empreendidas pela mesma classe que consolidou as bases da modernidade e, desta forma, a pós-modernidade não existiria senão enquanto discurso ideológico. Assim consolidou-se um aparato cultural-ideológico em torno da segurança e do “retorno à natureza” que, por sua vez, justificam e valorizam os recentes produtos imobiliários criados com a urbanização contemporânea. A aparente desordem e fragmentação pós-moderna se constituem, portanto, como uma nova face de um novo estágio do projeto modernizador, uma adaptação político-ideológica do projeto desenvolvimentista de modernização das sociedades que tem a mesma finalidade de contínua expansão das forças produtivas e do acúmulo de capital (BERMAN, 1986).

Isto ficou claro na análise realizada nesta tese sobre o processo histórico de modernização paulista. Como defendemos aqui, é a mesma lógica de modernização do território objetivando primordialmente à reprodução de capital empreendido pela elite econômica-política no Estado de São Paulo, desde a consolidação do complexo cafeeiro até a implantação da atual política de vetores de desenvolvimento regional. Por isso decidimos dedicar um capítulo inteiramente ao histórico de evolução do território paulista, com o propósito de evidenciar que a urbanização contemporânea da qual o Corredor Urbano Campinas-Sorocaba é fruto, é um novo estágio de um processo de modernização territorial que tem raízes históricas. Neste sentido, a conformação de vetores lineares de conurbação ao longo das autoestradas neste início de século XXI representa fenômenos paralelos à consolidação de polos regionais onde se localizavam os principais nós da rede ferroviária que promovia o escoamento da produção cafeeira do Estado no final do século XIX.

O trabalho aqui concluído trouxe a formação do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba como um dos principais vetores de reconcentração urbana e produtiva no território megalopolitano. De acordo com o que se pôde extrair a partir da análise da gestão territorial do Governo do Estado na elaboração do Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista, e da expansão dos novos núcleos urbanos fragmentados, conclui-se que o eixo entre Campinas e Sorocaba tende claramente à concentração de empresas dos setores produtivos mais modernos. Como apontado, esta tendência territorial está estreitamente vinculada ao grande aporte de investimentos públicos e privados realizados recentemente com o objetivo de expandir a capacidade de fluxos das infraestruturas de transporte deste vetor, mais precisamente nas autoestradas, no Aeroporto Internacional de Viracopos e no porto de São Sebastião.

Entende-se a configuração de um corredor urbano entre Campinas e Sorocaba, como a manifestação da regionalização em “função dos sistemas de engenharia” (SANTOS, 2007), redefinindo as tradicionais relações regionais baseadas numa hierarquia rígida entre a cidade-polo e sua área de alcance regional. Não que

Campinas e Sorocaba deixam de exercer influência em suas respectivas regiões, mas que o próprio eixo passa a ser o principal organizador das relações intra e inter-regionais, e não mais os polos urbanos. Trata-se, portanto, de uma nova articulação urbano-regional própria do atual período de globalização que, do ponto de vista da organização territorial paulista, corresponde ao processo de “fragmentação das unidades regionais historicamente construídas”, de acordo com a “lógica da constituição do meio técnico-científico-informacional”, configurando “territorialidades contínuas, horizontalidades para a interação técnico-econômica do novo mercado” (SILVA NETO, 2003, p. 14).

É evidente, portanto, que a atual dinâmica socioespacial urbana transcende os limites da regionalização existente, sejam as das regiões administrativas e de governo, ou as metropolitanas. A tradicional organização regional baseada na influência hierárquica dos principais polos urbanos - que correspondem à formação histórica socioespacial paulista - passa a coexistir com novas articulações regionais horizontais organizadas ao longo de eixos de circulação. A evolução do planejamento territorial da Macrometrópole Paulista evidencia isto; das propostas de divisões regionais no início da década de 1990 ainda baseadas em núcleos regionais (EMPLASA, 1993), passa-se à uma visão mais sistêmica de um complexo metropolitano, e de seus principais eixos de expansão urbana (EMPLASA, 2015b).

A mudança conceitual do planejamento territorial paulista em favor dos vetores de desenvolvimento interregionais ratifica a insuficiência da regionalização tradicional, como as regiões metropolitanas, perante a dinâmica urbana econômica contemporânea. Confirma assim o papel do Estado de fornecedor de infraestrutura territorial para dar suporte à instalação das grandes empresas, em especial as multinacionais que, estas sim, acabam por desenhar as novas relações regionais de acordo com as suas estratégias de localização geográfica. Neste sentido enfraquecem-se as tradicionais regionalizações à medida em que tais empresas passam a tecer relações diretas com sua rede globalizada de produção e distribuição graças, claro, a difusão das tecnologias de informação (BENKO, 1999). Enfraquece-se o papel das

centralidades urbanas tradicionais na proporção em que se fortalece a atribuição dos grandes suportes de logística e circulação.

No entanto, ainda que se tenha mudado a estratégia de planejamento territorial, permanece a mesma lógica que historicamente cria as assimetrias entre as regiões ganhadoras e as regiões perdedoras no Estado de São Paulo. A análise feita nos subcapítulos 2.5 e 2.6 sobre os índices econômicos e sociais segundo distribuição regional aponta que, se por um lado a “grande diagonal paulista”<sup>55</sup> perdura como recorte que abrange as regiões de maior desenvolvimento econômico no estado, caso de Campinas e Sorocaba, não há uma correlação direta destes locais com os melhores índices sociais de saúde e educação no Estado. Conclui-se com a confirmação das hipóteses de que, ao mesmo tempo que o atual modelo de crescimento político e econômico gera maiores desigualdades sociais internas mesmo nos locais de maior desenvolvimento, se está se consolidando uma dinâmica de reconcentração urbana e econômica ao longo das principais rodovias estaduais.

Neste contexto, demonstra-se que a ainda vigente criação de regiões metropolitanas enquanto estratégia de regionalização é insuficiente para a atuação nos territórios onde há um elevado nível de interação técnica que leva à formação de conurbações que extrapolam a escala de metrópole. A criação de regiões metropolitanas neste cenário tende a ser – ainda mais – um fator que atende mais a fatores políticos que territoriais.

Por outro lado, o reconhecimento das articulações urbano-regionais como organizadores do território por parte de órgãos públicos, como fez a EMPLASA ao reconhecer os Vetores de Expansão da Macrometrópole Paulista, é um elemento que incide diretamente no planejamento do território. Este fato contradiz até mesmo o que foi colocado no subcapítulo 3.1 em relação à crise do planejamento urbano nos tempos atuais, pois esta visão da EMPLASA é uma ação clara de planejamento do território que, no caso do Vetor de Desenvolvimento Perimetral como foi

---

<sup>55</sup> Recorte territorial denominado por Claudio Manetti, que compreende os principais vetores de ocupação urbana do Estado de São Paulo, entre Santos e São José do Rio Preto/Barretos/Ribeirão Preto (MANETTI, 2013)

demonstrado, se expressa em diversas obras infraestruturas que visam ampliar a capacidade de fluxos e de produção deste eixo territorial.

O que se questiona é justamente a natureza e os objetivos deste planejamento, que possui uma evidente tendência economicista e negligencia os aspectos locais do planejamento territorial. Assim, potencializa a ação local dos agentes de mercado na produção do espaço intraurbano, atraídos pela enorme acessibilidade regional promovida pelo Corredor Urbano – ou seja, pela ampliação de escala das possibilidades de residência, consumo, trabalho e lazer que as rodovias promovem para a população de renda mais alta -, disputando a produção do espaço urbano com localidades que historicamente eram a periferia pobre da cidade tradicional.

A intensificação da desigualdade social advinda da disputa pela produção do espaço urbano não é, contudo, uma consequência inerente do projeto de modernização e expansão econômica, mas sim a manifestação da contradição de um tipo específico de desenvolvimento econômico que tem sido implantado historicamente no Brasil e, em particular, no Estado de São Paulo. Ou seja, a ideia de que todo processo dialético gere contradições, não justifica que o atraso social e a pobreza sejam resultados naturais do desenvolvimento produtivo e econômico.

Portanto, a segregação socioespacial não é reflexo da consolidação de um vetor de concentração econômica e produtiva entre Campinas e Sorocaba, mas sim o resultado dos “por quem” e “para quem” do processo político no estado e no país. Estes são fenômenos que resultam, como apontou esta tese no caso do CUCS, de uma agenda política historicamente voltada quase que de forma exclusiva a fomentar a inserção e ação dos agentes privados que, por sua vez, concentram ainda mais poder político e econômico nas mãos de uma elite minoritária.

Para diversos autores, na urbanização contemporânea há um acirramento da aliança entre poder público e empresários imobiliários que estariam ampliando as desigualdades sociais nas cidades brasileiras, como afirmou Reis (2006):

Os empresários (imobiliários) estão substituindo os poderes públicos na definição dos rumos da urbanização. Estão assumindo o controle das diretrizes de desenvolvimento urbano dos municípios. Para os setores de renda média e alta, estão oferecendo infraestrutura urbana e serviços reclamados por esses setores sociais, os mesmos que as administrações públicas vêm enfrentando dificuldades para oferecer os níveis adequados de operação (REIS, 2006, p. 161)

Entretanto, cabe o questionamento se em algum período da história urbana do país as políticas de desenvolvimento urbano não estiveram estreitamente associadas aos interesses imobiliários e fundiários particulares. Ou seja, esta crítica está alinhada à um pensamento teórico centrado em contextos internacionais, especialmente europeus, onde durante boa parte do século XX perduraram políticas urbanas realizadas por um Estado de maior poderio econômico e político que de fato planejou e construiu espaços urbanos de interesse público. Em relação à urbanização brasileira, historicamente marcada por políticas urbanas insuficientes em relação ao planejamento e construção de cidades inclusivas como um todo, é preciso entender as particularidades contemporâneas na disputa pelo território urbano-regional.

No contexto urbano-regional a distância entre os mais ricos e mais pobres não se materializa mais, predominantemente, a partir da lógica de periferização dos mais pobres e destinação aos mais ricos das áreas centrais, as melhores dotadas de meios de consumo coletivo (infraestruturais, equipamentos e serviços urbanos). A valorização da terra ao longo das rodovias, mesmo que distantes das centralidades tradicionais, gera uma nova dinâmica de expansão urbana nos espaços intersticiais entre os tecidos urbanos existentes, como se verificou em toda a extensão da rodovia SP-75 no CUCS. Disputa-se assim locais que tradicionalmente eram moradas da população de menor renda, por ser os espaços que sobravam na cidade tradicional.

São bilhões de reais de orçamento público gastos em infraestruturas territoriais com o propósito de atrair empresas e desenvolvimento econômico ao longo dos vetores de expansão territorial. No atual contexto dos arranjos urbano-regionais, são as mesmas infraestruturas que são apropriadas pelo mercado fundiário

e imobiliário na recente proliferação de loteamentos e condomínios fechados residenciais, e conjuntos de galpões industriais logísticos.

Ocorre então a potencialização do dinheiro público investido, que acaba sendo usufruído majoritariamente pela minoria que possui poder aquisitivo suficiente para ter acesso à estas novas formas de morar e se deslocar no espaço urbano-regional - independentemente da crítica que cabível enquanto espaço urbano que, como tal, deveria reforçar o caráter público de convivência na cidade. Embora não seja uma novidade, já que historicamente se concentram investimentos públicos nas áreas centrais e de maior renda das cidades, o que há de novo é a intensidade desta dinâmica no contexto urbano-regional. Neste modelo político que favorece à reconcentração econômica em vetores inter-regionais, tanto os investimentos ocorrem em maiores proporções, quando se trata de infraestruturas de porte regional como no caso do CUCS, quanto os setores urbanos mais pobres se tornam mais vulneráveis.

No processo político de estruturação dos projetos estratégicos para a consolidação do Vetor de Desenvolvimento Perimetral, como na expansão das infraestruturas rodovias e do aeroporto de Viracopos abordados nesta pesquisa, a urbanização tradicional é negligenciada. Especialmente nos casos dos núcleos de maior vulnerabilidade, como o Núcleo São Domingos em Campinas, e os bairros do Eden e Aparecida em Sorocaba, vistos como barreiras à expansão dos novos espaços hegemônicos.

Conclui-se assim que a consolidação do Corredor Urbano Campinas-Sorocaba intensifica o que o contexto das megarregiões no geral, e da urbanização brasileira em particular, tem de melhor e pior em relação ao estabelecimento de lugares de inovação que promovem o crescimento econômico ao mesmo tempo que, sob a atual perspectiva política nacional, amplia as desigualdades sociais em um contexto de ineficiência geral de iniciativas de construção de espaços pensados por e para as pessoas.

## Bibliografia

- ACIOLY, C.; DAVIDSON, F. **Densidade Urbana - um instrumento de planejamento e gestão urbana**. Rio de Janeiro: Mauad, 2011.
- ARRAIS, T. A. A cidade e a região/a cidade-região: reconhecer processos, construir políticas. **Cadernos metrópole**, São Paulo, v. 20, n. 2, p. 91-91, 2008.
- ASCHER, F. **Los nuevos principios del urbanismo**. Madrid: Alianza ensayo, 2010.
- BAENINGER, R. Região Metropolitana de Campinas: expansão e consolidação do urbano paulista. In: HOGAN, D. J., et al. **Migração e Ambiente nas Aglomerações Urbanas**. Campinas: MPC, 2001.
- BAIGENT, E. Patrick Geddes, Lewis Mumford and Jean Gottmann: divisions over 'megalopolis'\*, v. 28, n. 6, p. 687-2000, 2004.
- BAUDELAIRE, C. **O pintor da vida moderna**. São Paulo: Autêntica, 2010.
- BENFATTI, D. M.; QUEIROGA, E. F.; SILVA, J. M. P. Transformações na Metrópole Contemporânea: Novas dinâmicas espaciais, esfera da vida pública e sistemas de espaços livres, v. 12, n. 1, p. 29-43, maio 2010.
- BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. São Paulo: Hucitec, 1999.
- BERMAN, M. **Tudo que é sólido se desmancha no ar - A aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BODDY, M. Reestruturação Industrial e novos espaços industriais: uma crítica. In: PRETECEILLE, E.; VALADARES, L. **Reestruturação Urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990.
- BRASIL. LEI Nº 4.591, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1964. **Dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias**, 16 dez. 1964. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/CCivil\\_03/Leis/L4591.htm](http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/L4591.htm)>. Acesso em: nov. 2017.
- BRASIL. LEI Nº 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979. **Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá Outras Providências**, 19 dezembro 1979. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L6766.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6766.htm)>. Acesso em: nov. 2017.
- BUGANZA, C. P. **Estudo da situação pré-metropolitana de Sorocaba: características e perspectivas**. São Paulo: Dissertação (mestrado em planejamento urbano e regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2010.
- CALDEIRA, T. P. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: EdUsp, 2000.
- CAMPINAS. Lei Complementar nº189 de 08 de janeiro de 2018. **Dispõe sobre o Plano Diretor Estratégico do município de Campinas**, Campinas, 08 jan. 2018. Disponível em: <[http://suplementos.campinas.sp.gov.br/admin/download/suplemento\\_2018-01-09\\_cod473\\_1.pdf](http://suplementos.campinas.sp.gov.br/admin/download/suplemento_2018-01-09_cod473_1.pdf)>. Acesso em: jun. 2018.
- CANO, W. Concentração e desconcentração econômica regional no Brasil: 1970/85. **Economia e Sociedade**, Campinas, 1997. 101-141.
- CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Campinas: Instituto de Economia/Unicamp, 2007.
- CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Campinas: Instituto de Economia/Editora da Unicamp, 2007.
- CANO, W. **Ensaio sobre a crise urbana do Brasil**. Campinas: Editora da Unicamp, 2011.
- CARLOS, A. F. A. A metrópole de São Paulo no contexto da urbanização contemporânea. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 23, n. 66, p. 303-314, 2009.
- CARLOS, A. F. A. **Crise Urbana**. São Paulo: Contexto, 2015. 25-35 p.

- CARRIÓN-FLORES, C.; IRWIN, E. Determinants of Residential Land-Use Conversion and Sprawl at the Rural-Urban Fringe. **Am. J. Agr. Econ.**, v. 86, n. 4, p. 889-904, 2004.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CASTELLS, M.; MOLLENKOPF, J. **Dual City: Restructuring New York**. Nova Iorque: Russel Sage Foundation, 1992.
- CASTRO, H. R. D. **Coerção e coesão territorial na gestão metropolitana contemporânea**. Campinas: Tese (Doutorado em Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2017.
- CELI, A. **Evolução urbana de Sorocaba**. Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo. 2012.
- CORDOVIL, F. C. D. S.; CESTARO, L. R. DAS UTOPIAS COMUNITÁRIAS À MODERNIZAÇÃO DO ESTADO: O PLANEJAMENTO REGIONAL EM SÃO PAULO E NO PARANÁ, BRASIL, A PARTIR DA ATUAÇÃO DA SAGMACS (1950-1960). **XIV Colóquio Internacional de Geocrítica**, Barcelona, p. 1-26, 2016.
- CORRÊA, R. L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Editora Ática, 2000.
- CORREIA, T. D. B. A indústria e o urbano: aglomerações geradas por fábricas no Estado de São Paulo. **Oculum ensaios**, Campinas, v. 10, n. 1, p. 29-42, jan.-jun. 2013.
- COSTA, G. M. Construções teóricas da problemática urbana brasileira: rupturas, permanências, transcendências e convergências. In: COSTA, G. M., et al. **Teorias e práticas urbanas - condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015. p. 19-40.
- COSTA, M. T. Plano garante famílias no entorno de Viracopos. **Correio Popular**, Campinas, 27 setembro 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/09/capa/campinas\\_e\\_rmc/387012-plano-garante-familias-no-entorno-de-viracopos.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/09/capa/campinas_e_rmc/387012-plano-garante-familias-no-entorno-de-viracopos.html)>. Acesso em: 07 agosto 2017.
- DOSTOIÉVSKI, F. **Crime e Castigo**. São Paulo: Martin Claret, 2013.
- EIGENHEER, D. M. **Sistema Anhanguera / Bandeirantes**. São Paulo: Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2011.
- EMPLASA. **Dinâmica da Macrometrópole - análise introdutória**. Emplasa/Secretaria do Estado de Planejamento e Gestão/São Paulo [estado]. São Paulo. 1993.
- EMPLASA. **Emplasa 40 anos de planejamento metropolitano**. Emplasa/Secretaria Estadual da Casa Civil/São Paulo [estado]. São Paulo. 2014.
- EMPLASA. **Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013 : 2040 - O futuro das metrópoles paulistas**. Emplasa/Secretaria Estadual da Casa Civil/São Paulo [estado]. São Paulo. 2015a.
- EMPLASA. **Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013 : 2040 - Uma visão da Macrometrópole**. Emplasa/Secretaria da Casa Civil/São Paulo [estado]. São Paulo. 2015b.
- ESTALL, R. C.; BUCHANAN, R. O. **Atividade industrial e geografia econômica**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1971.
- FERREIRA, E. R.; ALVES, F. D. ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA CANA-DE-AÇÚCAR NO ESTADO DE SÃO PAULO: Uma análise evolutiva. **V Encontro do Grupo de Pesquisa "Agricultura, Desenvolvimento Regional e Transformações Socioespaciais**, Santa Maria, 2009.
- FERREIRA, J. S. W. Globalização e urbanização subdesenvolvida. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 14, n. 4, out./dez. 2000.
- FERREIRA, J. S. W. **São Paulo: o mito da cidade-global**. São Paulo: Tese, Doutorado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2003.

FERREIRA, J. S. W. O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço terciário em São Paulo. **Pós.Revista do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU/USP**, São Paulo, v. 16, p. 26-48, 2005.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EdUsp, 2010.

GRUPO SENPAR TERRAS DE SÃO JOSÉ. Parque Ytu Xapada, 2018. Disponível em: <<http://www.senparterras.com.br/parque-ytu-xapada/>>. Acesso em: 02 ago. 2018.

GUEVARA, T. Abordajes teóricos sobre las transformaciones sociales, económicas y territoriales en las ciudades latinoamericanas contemporáneas. **EURE**, Santiago, v. 41, n. 124, p. 5-24, setembro 2015.

HALL, P. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 1996.

HARVEY, D. **Espaços de esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HOTZ, E. F. A organização metropolitana pós-constituição de 1988, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 91-98, 2000.

INDAIATUBA. **Prefeitura Municipal de Indaiatuba**, 2018. Disponível em: <[www.indaiatuba.sp.gov.br/downloads/39619](http://www.indaiatuba.sp.gov.br/downloads/39619)>. Acesso em: 02 jun. 2018.

JARAMILLO, S. Recuperación de plusvalías en Colombia: reflexiones sobre su desarrollo histórico. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, p. 9-26, 2006.

KLINK, J. **A cidade-região - regionalismo e reestruturação do grande ABC paulista**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2001.

LACERDA, N. Fragmentação e integração: A metrópole hoje. In: RIBEIRO, A. C. T.; LIMONAD, E.; GUSMÃO, P. P. **Desafios ao Planejamento**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.

LÉFÈBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LÉFÈBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITE, A. Polo Campinas-Sorocaba já é 2º maior PIB: Eixo conhecido por "corredor asiático" supera estados como Minas e Rio. **Estado de São Paulo**, São Paulo, 20 abr. 2013.

LENCIONI, S. Uma Nova determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. **Dilemas Urbanos: Novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003.

LENCIONI, S. O processo de metropolização do espaço: uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, S. (. ). **Globalização e Estrutura Urbana**. São Paulo: Fapesp/Hucitec, 2004.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão. **Scripta Nova - Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. XI, n. 245, agosto 2007.

LENCIONI, S. A FORMAÇÃO DE UMA MEGALÓPOLE EM CURSO? RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO. **XIII Seminário Internacional da Red Iberoamericana de Investigadores**, Salvador, setembro 2014.

LENCIONI, S. Urbanização difusa e a constituição de megaregiões. O caso São Paulo-Rio de Janeiro. **e-metropolis**, Rio de Janeiro, v. 22, n. 6, p. 6-15, setembro 2015.

- LIMA, I. **Conjuntos habitacionais e segregação socioespacial: o Distrito Industrial de Campinas (DIC)**. Campinas: Dissertação (Mestrado) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, 2013.
- LIMONAD, E. Urbanização dispersa: mais uma forma de expressão urbana? **Formação**, Presidente Prudente, v. 1, n. 14, p. 31-45, 2011.
- LIPIETZ, A. **O capital e seu espaço**. São Paulo: Nobel, 1988.
- LOURENÇO, J. M. **Expansão Urbana - gestão de planos-processo**. Lisboa: Fundação Calouste Gubekian, 2003.
- MACIEL, C. F. **As Aerotropolis e a reestruturação do território metropolitano: O caso do Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP)**. Campinas: Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2018.
- MAGALHÃES, F. **Transformações socioespaciais na cidade-região em formação: a economia geopolítica do novo arranjo espacial metropolitano**. Belo Horizonte: Dissertação (Mestrado, Geografia) – Instituto de Geociências, UFMG, 2008.
- MANETTI, C. **Um "olhar" sobre o território: análise territorial e estudo prospectivo sobre a "grande diagonal paulista"**. Campinas: Dissertação (Mestrado em urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2013.
- MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- MARTNER, C. Expansión dispersa, ciudad difusa y transporte: el caso de Querétaro, México. **EURE**, Santiago de Chile, v. 42, n. 125, p. 31-60, maio 2014.
- MARX, K.; ENGELS, F. **O manifesto comunista**. São Paulo: Paz e Terra, 2013.
- MENDES, A. A.; SAMPAIO, S. S. Implantação industrial em Sumaré: origens, agentes e efeitos, contribuição ao estudo da interiorização da indústria no Estado de São Paulo. **Geografia (Rio Claro)**, Rio Claro, v. 1, n. 17, 1992.
- MONBEIG, P. O estudo geográfico das cidades. **Revista Científica**, Presidente Prudente, v. 1, n. 1, 2004.
- MONTE-MÓR, R. L. O que é o urbano, no mundo contemporâneo. **Revista paranaense de desenvolvimento**, Curitiba, n. 111, p. 09-18, jul/dez 2006.
- MOURA, R. Arranjos urbano-regionais no Brasil: especificidades e reprodução de padrões. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. XVI, n. 923, 15 de maio 2011.
- MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- NASCIMENTO, E. Região Metropolitana de Campinas (SP): cinco décadas de expansão urbana. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 6, n. 1, p. 67-91, 2016.
- NEGREIROS, R. **Políticas de Crescimento da Macro Região e a Integração dos Modos de Transporte**. Emplasa. São Paulo. 2010.
- NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.
- NETO, P. N.; MOREIRA, T. A.; SCHUSSEL, Z. D. G. L. Conceitos divergentes para políticas convergentes: descompassos entre a Política Nacional de Habitação e o Programa Minha Casa, Minha Vida. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 14, n. 1, p. 85, maio 2012.
- OLIVEIRA, F. D. O vício da virtude: Autoconstrução e acumulação capitalista no Brasil. **Novos estudos CEBRAP**, São Paulo, n. 74, p. 67-85, março 2006.
- OLIVEIRA, G. B. D. Loteamento, desmembramento, desdobro, loteamento fechado, condomínio geral, condomínio edilício, condomínio horizontal de lotes e condomínio urbanístico: noções básicas. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, v. 13, n. 1688, 2008.

- ONU. **Global Cities in 2016**. United Nations (ONU). [S.l.]. 2014.
- PORTAS, N.; TRAVASSOS, N. As transformações do espaço urbano, estruturas e fragmentos. In: PORTAS, N.; DOMINGUES, Á.; CABRAL, J. **Políticas Urbanas II, transformações, regulações e projetos**. Lisboa: Gulbenkian, 2012. p. 161-229.
- PRETECEILLE, E.; VALADARES, L. **Reestruturação Urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990.
- PROENÇA, A. **O Eixo Anhanguera: Urbanização e transformações produtivas na Região Metropolitana de Campinas** (dissertação). Campinas: Dissertação (Mestrado em Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2014.
- QUEIROGA, E. **A Megalópole e a Praça: O espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa**. São Paulo: Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2001.
- RAMOS, C. S. Prefeitura de Campinas libera obra no Anel Viário. **Correio Popular**, Campinas, 23 fev. 2017.
- RANDOLPH, R. Avanços da metropolização e formação de novas fronteiras: investigações sobre trajetórias da urbanização em torno das metrópoles. **Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. XVI, n. 418 (43), novembro 2012.
- REIS, N. G. **notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.
- ROLNIK, R. et al. O Programa Minha Casa Minha Vida nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas: aspectos socioespaciais e segregação. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 17, n. 33, p. 127-154, maio 2015.
- ROLNIK, R.; SOMEKH, N. Governar as metrópoles: dilemas da recentralização, São Paulo, v. 2, n. 8, p. 105-117, 2002.
- ROSSETO, P. F. Reconstituição do traçado da “estrada dos Goiases” no trecho da atual mancha urbana de Campinas. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 14, n. 2, p. 141-191, jul-dez 2006.
- SAES, F. A. M. D. **As ferrovias de São Paulo 1870-1940**. São Paulo: HUCITEC/INL-MEC, 1981.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: HUCITEC, 1998.
- SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1998.
- SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Edups, 2007.
- SANTOS, M. **Espaço e método**. São Paulo: EdUsp, 2008.
- SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: EdUsp, 2012.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SÃO PAULO [ESTADO]. **Complexo Metropolitano Expandido de São Paulo - apresentação geral**. Governo do Estado de São Paulo/Secretaria dos Transportes Metropolitanos/Emplasa - Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo SA. São Paulo. 2001.
- SASSEN, S. **The Global City: New York, London, Tokyo**. New York: Princeton University, 2001.

- SAVIOLI, G. F. **Condomínio residenciais fechados**: um estudo de caso no município de Itu-SP. Trabalho de conclusão de curso (bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Instituto de Geociências e Ciências Exatas: [s.n.], 2012.
- SAWADA, T. Lenovo vai fechar fábrica de PCs em Itu. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 17 maio 2016.
- SCHIFFER (ORG.), S. **Globalização e estrutura urbana**. São Paulo: Fapesp/Hucitec, 2004.
- SECCHI, B. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- SECOVI. **Estudo de Mercado Imobiliário do Interior**. SECOVI - Departamento de Economia e Estatística. São Paulo. 2018.
- SELINGARDI-SAMPAIO, S. **Indústria e Território em São Paulo**: a estruturação do multicomplexo territorial industrial paulista (1950-2005). Campinas: Alínea, 2009.
- SERRA, G. **Urbanização e centralismo autoritário**. São Paulo: EDUSP/Nobel, 1991.
- SILVA NETO, M. L. D. Regionalização histórico-administrativa versus. **X Encontro Nacional da Anpur**, Belo Horizonte, 2003. 1-17.
- SILVA NETO, M. L. D. Novas regiões, outros desafios: a regionalização do novo mercado em São Paulo e suas implicações no planejamento urbano-regional. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, p. 49-75, jan-jul 2006.
- SILVA, M. S. R. D. **Eden**: Paraíso industrial em Sorocaba ou purgatório social? São Paulo: Dissertação (Mestrado em Geografia), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/Programa de Pós Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, 2011.
- SILVA, V. D. Produção do espaço urbano: condomínios horizontais e loteamentos fechados em Cuiabá-MT. **Revista Geográfica de América Central**, Costa Rica, v. Número Especial, p. 1-17, 2011.
- SILVANA CARVALHO ASSESSORIA IMOBILIÁRIA. Condomínio Portal de Itu, 2018. Disponível em: <<https://www.silvanacarvalho.com.br/condominio/condominio-portal-de-itu-condominio-portal-de-itu-itu/1930086>>. Acesso em: 03 ago. 2018.
- SILVEIRA, J. A. R. D. Urban sprawl, periferação e bordas urbanas. **Vitruvius - minha cidade**, v. 164, n. 07, março 2014.
- SINGER, P. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense/Cebrap, 1973.
- SOJA, E. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.
- SOJA, E. **Postmetropolis**: Critical Studies of Cities and Regions. Oxford: Blackwell Publishers, 2000.
- SOUSA, R. M. D. A expansão urbana do plano diretor de Palmas: uma análise jurídica acerca da disputa do espaço urbano em Palmas/TO. **Vertentes do Direito**, Palmas, v. 2, n. 2, dez. 2015.
- SOUZA, C. Federalismo, desenho constitucional e instituições federativas no Brasil pós-1988. **Revista de Sociologia Política**, Curitiba, v. 24, p. 105-121, jun. 2005.
- SOUZA, M. A. A. D. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: CSABA DEAK, S. R. S. ( . ). **O processo de urbanização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010. Cap. 4, p. 111-143.
- SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. ( . ). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2013. p. 123-145.
- TAVARES, J. C. Planejamento Regional no Estado de São Paulo: Polos, Eixos e a Região dos Vetores Produtivos. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 20, n. 2, p. 344, mar. 2018.

THÉRY, H. Chaves para a leitura do território paulista. In: SEADE **Atlas Seade da economia paulista**. São Paulo: Seade, 2006.

TOLEDO, R. P. D. **A capital da solidão - uma história de São Paulo das origens a 1900**. São Paulo: Objetiva, 2003. Não paginada.

TOPALOV, C. Fazer a história da pesquisa urbana: a experiência francesa desde 1965. **Espaço & Debates**, v. 23, p. 5-31, 1988.

TOYOTA. Nossas fábricas, 2018. Disponível em: <<https://www.toyota.com.br/programa-de-visitas/nossas-fabricas>>. Acesso em: 02 abril 2018.

UN-HABITAT. **State of the World's Cities 2010/2011**. London/Sterling. 2008.

VIDAL-KOPPMANN, S. Ciudades privadas del siglo XXI. Nuevas estrategias del mercado inmobiliario en la periferia metropolitana de Buenos Aires, Nuevo León, México, v. VI, n. 6, p. 69-86, setembro 2012.

VILLAÇA, F. **O espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

WOMACK, J. P.; JONES, D. T.; ROSS, D. **A máquina que mudou o mundo**: baseado no estudo do Massachusetts Institute of Technology sobre o futuro do automóvel. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.