

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E URBANA
NO ESTADO DE SÃO PAULO:
O PAPEL DE MOGI GUAÇU E MOGI MIRIM NA
COMPLEXA REDE URBANA PAULISTA**

ULYSSES MELO CARVALHO

ORIENTADOR: PROF. DR. OSCAR ALFREDO SOBARZO MIÑO

Porto Alegre, setembro de 2013

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E URBANA
NO ESTADO DE SÃO PAULO:
O PAPEL DE MOGI GUAÇU E MOGI MIRIM NA
COMPLEXA REDE URBANA PAULISTA**

ULYSSES MELO CARVALHO

**Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-Graduação em
Geografia da Universidade
Federal do Rio Grande do Sul,
como requisito para obtenção do
título de Mestre em Geografia**

Porto Alegre, setembro de 2013

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

Reitor: Carlos Alexandre Netto

Vice-Reitor: Rui Vicente Oppermann

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

Diretor: André Sampaio Mexias

Vice-Diretor: Nelson Luiz Sambaqui Gruber

Carvalho, Ulysses

Reestruturação econômica e urbanano estado de São Paulo o papel de Mogi Guaçu e Mogi Mirim na complexa rede urbana paulista. / Ulysses Carvalho. - Porto Alegre: IGEO/UFRGS, 2013. (124 f.) il.

Dissertação (Mestrado).- Universidade Federal do Rio Grande do Sul.Programa de Pós-Graduação em Geografia.Instituto de Geociências. Porto Alegre, RS - BR,2013.

Orientador(es):Oscar Alfredo Sobarzo Miño

1.Reestruturação urbana e econômica.2.Aglomeração Urbana.3.Mogi Guaçu.4.Mogi Mirim.I. Título.

CDU 911

Catálogo na Publicação
Biblioteca Instituto de Geociências - UFRGS
Alexandre Ribas Semeler CRB 10/1900

RESUMO

CARVALHO, U. M. **REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E URBANA NO ESTADO DE SÃO PAULO: O PAPEL DE MOGI GUAÇU E MOGI MIRIM NA COMPLEXA REDE URBANA PAULISTA**. 2013, 120 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Rio Grande Do Sul, Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Porto Alegre, 2013.

A complexidade, que a rede urbana paulista apresenta hoje, é resultado principalmente da reestruturação urbana e econômica, ocorrida na década de 1970, que provocou um rearranjo das estruturas produtivas e também das relações das cidades e seus fluxos. Todas essas mudanças provocaram a promoção da cidade de São Paulo ao patamar de Metrópole Nacional e cidades como Campinas obtiveram também destaque e começaram a ser foco de pesquisas desde então. Porém, com a consolidação das metrópoles e a ascensão do papel das cidades médias, outras cidades de porte médio também começam a ter evidência, apresentando uma economia diversificada (principalmente no setor de serviços) e dinamismo com cidades ao seu redor, apresentando inclusive uma centralidade relevante. Mas qual seria o papel dessas cidades e sua relevância num espaço tão denso? A aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim, no estado de São Paulo, é o objeto empírico desta pesquisa, pois afinal vem apresentando uma centralidade, mesmo estando tão próximas de Campinas e São Paulo. O objetivo principal desta pesquisa é compreender se essa aglomeração apresenta características próprias de sua dinâmica territorial ou se apenas reproduz as “vibrações” da metrópole.

Palavras-Chave: Reestruturação urbana e econômica; Metrópole; Aglomeração Urbana; Mogi Guaçu; Mogi Mirim.

ABSTRACT

CARVALHO, U. M. **URBAN AND ECONOMIC RESTRUCTURING IN STATE SÃO PAULO: THE ROLE OF MOGI GUAÇU AND MOGI MIRIM IN COMPLEX NETWORK OF SÃO PAULO**. 120 f. Dissertation (Master in Geography) - Federal University of Rio Grande do Sul, Institute of Earth Sciences, Pos Graduate Program in Geography, Porto Alegre, 2013.

The complexity of the urban network São Paulo presents today is mainly the result of the decade of 1970's urban and economic restructuring that caused a rearrangement of productive structures, and also of the relationship of cities and their flows. All these changes led to the promotion of the city of São Paulo to the level of National Metropolis, and cities like Campinas also obtained prominence and began to be the focus of researches since then. However, with the consolidation of cities and the rise of the role of medium-sized cities, other mid-sized cities also begin to have evidence, presenting a diversified economy (especially in the service sector) and dynamism with cities around them, including presenting a relevant centrality. But what is the role of these cities and their relevance in such a dense space? The urban agglomeration of the cities of Mogi Guaçu and Mogi Mirim, in the State of São Paulo, is the empirical objective of this study, once they are presenting certain centrality even being so close to Campinas and São Paulo. The main objective of this research is to understand whether this agglomeration presents characteristics of its territorial dynamics or merely reproduces the "vibrations" of the metropolis.

Keywords: Urban and economic restructuring; Metropolis; Urban Agglomeration; Mogi Guaçu, Mogi Mirim.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Esquematização das mudanças econômicas sobre o espaço.....	35
Figura 2 - Esquemas das relações entre as cidades (adaptado)	36
Figura 3 - Urbanização à partir da cidade de São Paulo	61
Figura 4 - Rede urbana e de influência de São Paulo – 1978.....	67
Figura 5 - Rede urbana e de influência de São Paulo - 1993.....	68
Figura 6 - Região de influência de Campinas.....	94
Figura 7 - Distâncias entre Mogi Guaçu a Campinas e São Paulo.....	103

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Destino das exportações totais do estado de São Paulo 1900-1960	56
Tabela 2 - Perfil econômico regional do estado de São Paulo	82
Tabela 3 - População e taxas de crescimento populacional dos municípios da região de Campinas 1960/1980 – (1000 hab.)	89
Tabela 4 - Grau de urbanização	92
Tabela 5 - Evolução da população de 1970 a 2010	108
Tabela 6 - Taxa anual de crescimento	109

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Rede urbana brasileira - 1966	43
Mapa 2 – Rede urbana brasileira - 1978	44
Mapa 3 – Rede urbana brasileira – 1993	45
Mapa 4 – Rede urbana brasileira - 2007	46
Mapa 5 – Rede urbana e de influência de São Paulo – 1978	67
Mapa 6 – Rede urbana e de influência de São Paulo - 1993	68
Mapa 7 – Rede urbana e de influência de São Paulo – 2007	69
Mapa 8 – Rede urbana paulista - 2010	70
Mapa 9 – Antiga rede ferroviária paulista	71
Mapa 10 – Mapa rodoviário de São Paulo	76
Mapa 11 – Complexo metropolitano expandido - 2010	78
Mapa 12 – Região de governo de Campinas	87
Mapa 13 – Região administrativa de Campinas e regiões de governo	88

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. SOBRE A REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E URBANA, UMA DISCUSSÃO GERAL	19
2.1 As cidades como forma produtiva e espaço de fluxos.....	23
2.2 Estruturação e reestruturação urbana e econômica.....	29
2.3 A dinâmica urbana e das redes no contexto brasileiro	37
2.4 O sudeste brasileiro como precursor da industrialização	48
3. A DINÂMICA ECONÔMICO INDUSTRIAL FRENTE À REESTRUTURAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO	52
3.1 A industrialização de São Paulo	54
3.2 A evolução e densificação da Rede Urbana Paulista	66
4. A REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS	80
4.1 O Município de Campinas e sua região, aspectos históricos e evolução	84
4.2 Panorama geral da Região Metropolitana de Campinas	91
5. MOGI-GUAÇU E MOGI MIRIM: EXCEÇÕES DA METRÓPOLE	96
5.1 O recorte empírico.....	98
5.1.1 Características e evolução histórica de Mogi Guaçu.....	100
5.1.2 A emancipação de Estiva Gerbi	104
5.1.3 Características e evolução histórica de Mogi Mirim.....	104
5.1.4 Aspectos históricos de Itapira.....	105
5.2 Dinâmica econômica e urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim.	106
5.3 A influência das metrópoles sob Mogi Guaçu e Mogi Mirim	111
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	117
REFERÊNCIAS	121
ANEXO 1 – Carta de Intenções dos prefeitos da Região de Governo de Campinas	129

Aos meus queridos pais: Benedito e Adenize, exemplos de luta e coragem em todos os momentos da vida. Heróis que foram responsáveis por tornarem meus sonhos uma realidade, independente da situação. Agradeço também aos meus amigos, professores e a todos que de alguma forma me apoiaram e souberam dizer aquilo que precisava ser dito. E aos envolvidos não apenas neste trabalho, mas aos que me mostraram que a felicidade existe e que todas as formas de amor são possíveis, pois o importante é viver, sonhar e ser feliz. Assim, agradeço a quem propiciou este “meu novo mundo”.

AGRADECIMENTOS

Inicialmente meus agradecimentos ao Professor Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño, que colaborou fundamentalmente para a concretização deste trabalho, através de orientações e sugestões. Agradeço às longas conversas que tivemos ao longo dos anos, pelas cobranças, à liberdade dada no decorrer da pesquisa e principalmente pela paciência e persistência que teve diante da complexidade em que me encontrava.

Agradeço também aos amigos professores: Juleusa M. Theodoro Turra, Eliseu S. Sposito, Abimael C. Júnior, Denise Bomtempo, Virgílio Garcia, Aldenilson dos Santos e José A. R. Fernandes que tanto me auxiliaram nesta trajetória. Além de Hans Born e Tomiko Born, pessoas simplesmente especiais.

À minha família, não somente meus pais Benedito, Adenize e Uynne e meus avós, mas todos que sempre estiveram presentes em todos os momentos, principalmente nos mais difíceis, apoiando e motivando para a superação de obstáculos não somente no decorrer da vida acadêmica, mas em toda a vida.

Aos professores da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em especial ao Professor Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares, e Dr. Álvaro Luiz Heidrich, que compartilharam tantos conhecimentos, experiências e que acreditaram no meu potencial.

As minhas grandes amigas Flaviene Valcorte e Josiane Ramos Ribeiro que se tornaram essenciais para a concretização da academia, conversando e estando ao meu lado em momentos difíceis. Ao meu “manim” Jackson Pereira, mais que um amigo, um irmão que conseguiu mostrar o caminho correto a ser seguido.

Agradeço em especial ao Julio Cesar que, embora o tenha conhecido há pouco tempo, tornou-se uma pessoa única, mais que especial fez descobrir o significado da palavra felicidade no seu sentido mais puro e que um lindo sonho pode tornar-se uma linda realidade ou a realidade tornar-se um lindo sonho (*vivre son revê*).

Agradeço principalmente a Deus que diante de todas as adversidades está sempre ao meu lado.

***"Gosto de imaginar que o mundo é uma grande máquina.
Você sabe, máquinas nunca tem partes extras.
Elas têm o número e tipo exato das partes que precisam.
Então imagino que se o mundo é uma grande máquina,
eu também estou nele por algum motivo.
E isso significa que você também está aqui por alguma razão."
Selznick, Brian.***

1. INTRODUÇÃO

O átomo é o passado. O símbolo da ciência para o próximo século é a Rede dinâmica [...] Enquanto o átomo representa uma clara simplicidade, a Rede canaliza o poder confuso da complexidade. A única organização capaz de crescimento sem preconceitos e aprendizagem sem guias é a Rede. Todas as outras topologias são restritivas. Um enxame de Redes com acessos múltiplos e, portanto, sempre aberta a todos os lados [...] Na verdade, a Rede é a organização menos estruturada da qual se pode dizer que não tem nenhuma estrutura... De fato, uma pluralidade de componentes realmente divergentes só pode manter-se coerente em uma Rede. Nenhum outro esquema – cadeia, pirâmide, árvore, círculo, eixo - consegue conter uma verdadeira diversidade funcionando como um todo. Kevin Kelly¹

Esta epígrafe demonstra o período no qual estamos vivendo, onde todo o planeta está interconectado, interdependente, ou seja, uma rede. E não somente uma rede e muito menos uma rede qualquer, mas múltiplas redes com múltiplas funções e tipologias, sejam elas materiais e/ou imateriais.

Vivemos num período onde as cidades estão cada vez mais interconectadas umas às outras, formando redes cada vez mais complexas, dinâmicas e apresentando cada vez mais novos espaços, novos papéis e novas formas de relações. É neste contexto que será discutido este trabalho, afinal é a partir das transformações que assolaram todo o mundo, além da inserção cada vez maior da informação e da globalização, que o espaço muda e a própria homogeneidade que o espaço traz, também proporcionando heterogeneidades. Desta forma, os espaços têm que se impor perante aos outros para poder se discernirem dos demais, adquirindo novas funções, não para se tornarem sujeitos, mas para adquirir unicidade.

Logo, o espaço é contemplado neste trabalho como dinâmico, retomando o objeto empírico que parte de uma discussão mais antiga, advinda de questionamentos de um trabalho anterior. A monografia teve como pontos principais uma discussão geral a respeito de qual é o papel de Mogi Guaçu no espaço onde está inserido, bem como questões intraurbanas e interurbanas, sempre tentando vincular ao conceito de cidade média, uma *urbe* intermediária entre o tempo rápido da metrópole e o tempo lento da pequena cidade.

¹ KELLY, Kevin. The Rise of Neo-biological Civilization. Menlo Park, CA: Addison-Wesley. 1995:25-7. (apud CASTELLS, 1999:85, V.1)

Desde as discussões para a conclusão da monografia na PUC – Campinas, em 2008, quanto na própria banca, surgiu por dos examinadores a dúvida a respeito de como compreender cidades que possuem certo grau de centralidade e influência, mas que se localizam próximas às metrópoles. Como compreender tal “façanha”? Dois anos após a conclusão da graduação, mais uma pesquisa relacionada ao tema, imbricada na rede de relações, fluxos e pessoas, ou seja, a rede urbana, com a mesma pergunta. E, observando o que viria a ser o objeto empírico, mostrando um crescimento econômico, com um salto de recebimento de investimentos, IDH elevado, novas indústrias se instalando, não indústrias de transformação apenas, mas de alta tecnologia, como químicas e informacionais, o questionamento aguçou.

Analisando os comentários da banca da monografia, dos congressos, na elaboração do anteprojeto e, posteriormente, o projeto do mestrado, nota-se a ausência de bibliografia para uma questão tão específica, pois há muitas pesquisas para as metrópoles que são o *lócus* mais atrativo de uma sociedade cada vez mais urbana e integrada ao capitalismo, e, por conseguinte agregada ao processo de metropolização, transformando e acrescentando tudo e todos a esta rede intrincada e densa. Além das metrópoles, as cidades médias conseguiram tornar-se um expoente na pesquisa urbana brasileira atual. Cidades que fazem um papel de intermediação entre a pequena e a grande cidade e, por estar a certa distância física das metrópoles, conseguem construir uma rede de influência considerável. E por último e não menos importante, as cidades pequenas que apresentam características únicas e que também desempenham um papel muito importante nesta rede.

Porém, existem certas cidades que possuem um pouco de cada característica, ou seja, estão recebendo e criando indústrias com elevado grau tecnológico, com demandas de mão de obra qualificada, ampliando seu setor de serviços, além de possuir uma boa qualidade de vida e uma centralidade em relação às cidades em seu entorno. No caso do recorte empírico desta pesquisa, é possível se questionar se essas características surgiram pela dinâmica própria das cidades ou apenas receberam as “vibrações” das grandes cidades e das metrópoles.

Esses questionamentos vêm seguindo uma compreensão de que existe mais de uma categoria de cidades que precisam ser mais estudadas, diante de todas as transformações urbanas que vem ocorrendo, principalmente após 1970, com o processo de reestruturação econômica e urbana que modificou as formas de

trabalho, de relação com o território e com o urbano. Logo, toda uma rede de cidades se altera em função de uma cidade polo, como São Paulo, onde concentram as indústrias, mas que atualmente concentra também o capital financeiro, especulativo e também o terceiro setor, o setor de serviços. Nas outras cidades, o que é observado, é a chegada de investimentos advindos dessa metrópole e uma reorganização para melhor atender estes atores e uma especialização dessa urbe que agora é o *lócus* mais intenso da produção do capitalismo, uma produção cada vez mais integrada e diversificada para a acumulação do capital.

Contudo, não é cidade média, não é metrópole, não faz parte de uma região metropolitana, mesmo estando próxima. Como definir o papel deste tipo de cidades na rede, não uma rede qualquer, mas a rede urbana paulista totalmente densa e intrincada?

Estas são as razões da escolha do recorte empírico, ou seja, a aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim, localizada a menos de 60 quilômetros de Campinas e 100 quilômetros de São Paulo. Cidades que passaram por uma grande transformação, a partir da segunda metade do século passado, recebendo indústrias e alterando seus papéis, ou seja, atualmente tornando-se um pólo regional de acordo com o último estudo da Região de Influência das Cidades - REGIC (2008).

Partindo do objetivo principal, que busca a compreensão de qual é a centralidade da região mogiana, compreendida pela aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim (conurbadas), além de Itapira e Estiva Gerbi numa rede marcada pela proximidade de duas regiões metropolitanas (São Paulo e Campinas). Além de buscar também a compreensão de:

1. Analisar a dinâmica da rede urbana paulista, em especial da Região Metropolitana de Campinas, a partir do processo de desconcentração da cidade de São Paulo;
2. Compreender o papel da aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim na rede em que está inserida;
3. Avaliar se o termo aglomeração urbana é condizente com as cidades de Mogi Guaçu, Mogi Mirim, Itapira e Estiva Gerbi que estão muito adjacentes a duas metrópoles ou se há uma tipologia mais pertinente neste caso.

Debater o objeto proposto demanda um arcabouço teórico-metodológico que dê subsídio à compreensão do *lócus* de concentração de homens, onde se reproduz

a sociedade e onde se concentra a produção, ou seja, a cidade. Contudo, este trabalho quer compreender as redes e as dinâmicas espaciais interurbanas neste período técnico-científico e informacional. Para nortear o trabalho, são levantados alguns conceitos na busca da compreensão do objeto: espaço, reestruturação econômica e urbana, redes urbanas e aglomeração. É um estudo que compreende as dinâmicas e processos do espaço em análise, numa articulação com o tempo, vinculando a história do espaço às transformações espaciais iniciadas a partir de 1970.

Os procedimentos metodológicos desenvolvidos para a realização dessa pesquisa foram:

- Revisão de Bibliografia Técnica: Pesquisa documental para reconstituição do processo de formação e produção das áreas estudadas. Pesquisa junto aos órgãos municipais e/ou estaduais competentes (Companhia de Processamento de Dados Municipais, Secretaria de Finanças, Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento). Levantamento da existência e abrangência de jornais e revistas de Mogi Guaçu e Mogi Mirim, além de uma análise evolutiva dos estudos da REGIC (1972, 1987, 2000 e 2008) IPEA (2001) e EMPLASA (2002 e 2011) sobre a rede urbana paulista.
- Revisão de Bibliografia Teórica: A pesquisa de textos teóricos visou propiciar um maior embasamento teórico-metodológico acerca dos processos e fenômenos ocorridos no espaço. Isso contribui para a apreensão e o entendimento dos processos de reestruturação econômica e urbana e para a compreensão da rede urbana.
- Pesquisa de Campo: A pesquisa de campo teve como objetivo de observar as áreas de estudo (Mogi Guaçu, Mogi Mirim, Estiva Gerbi e Itapira), caracterizando-as e catalogando as atividades, fluxos e interações entre as cidades, através de anotações e produção de tabelas e gráficos. Os trabalhos de campo realizados foram principalmente para a coleta de dados sobre jornais e transportes rodoviários, presença de estruturas diferenciadas, como bancos para uma clientela específica, e visitas a algumas indústrias.

Para esta fase, foi necessário um momento para:

- Levantamento e caracterização da área – esta ação teve o objetivo de registrar quais as interações e fluxos nas áreas de pesquisa, bem como catalogar e enumerar as produções e atividades econômicas;
- Análise e interpretação dos dados coletados: foram agrupados e tabulados todos os dados, com o intuito de comparar e compreender os mapas, tabelas e gráficos.

Este trabalho está estruturado em quatro capítulos, além das considerações finais. Os capítulos abordam escalas de análise diferentes, partindo de uma escala geral buscando uma discussão sobre a reestruturação econômica e urbana, em que é apresentada uma visão global sobre o processo que alterou as relações produtivas no espaço, em especial, o urbano.

No segundo capítulo, todas as considerações levantadas, no capítulo inicial, são discutidas no espaço do estado de São Paulo, no qual o objeto empírico está inserido. Seu objetivo é categorizar a reestruturação, que alterou o espaço paulista, transformando-o num espaço ainda mais denso e complexo.

No terceiro capítulo, a escala é menor, as discussões centram-se apenas na região de Campinas, abordando as características principais desta metrópole regional e sua zona de influência, que vem sendo alargada nas últimas décadas, embora sofrendo uma influência direta da cidade de São Paulo. Também é comentada a formação da Região Metropolitana de Campinas, todas as suas implicações e objetivos, e inclusive a busca de Mogi Mirim e Mogi Guaçu pela inserção nesta regionalização. A partir daí é apresentado o objeto empírico e suas relações com a metrópole regional campineira.

O quarto capítulo é dedicado ao objeto empírico, numa escala ainda menor, apresentando dados principais de cada município: sua economia; evolução econômica e populacional e principalmente, sua relação com os municípios à sua volta, tentando demonstrar sua grande centralidade regional. Tentando buscar uma relação com toda a discussão à luz dos três capítulos anteriores, ou seja, como a reestruturação urbana no estado de São Paulo, principalmente na região de Campinas, alterou toda a função destas cidades, como todas as transformações propiciaram uma dinâmica econômica e reforçaram uma centralidade.

Diante da discussão apresentada, ao longo dos quatro capítulos, as considerações finais estarão dispostas a fim de demonstrar um fechamento desta análise, não como uma conclusão final deste trabalho, mas uma ponderação de tudo

aquilo que foi apresentado, pois o recorte empírico não é uma cidade isolada, mas uma cidade pertencente a uma rede que está num constante processo de mudanças ditadas pela globalização.

2. SOBRE A REESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E URBANA, UMA DISCUSSÃO GERAL

Entre as barracas e os primeiros prédios da cidade, como uma terra-de-ninguém, separando duas facções enfrentadas, há um largo espaço despejado de construções, porém, olhando com um pouco mais de atenção, percebe-se no solo uma rede entrecruzada de rastros de tratores, certos alisamentos que só podem ter sido causados por grandes pás mecânicas, essas implacáveis lâminas curvas que, sem dó nem piedade, levam tudo por diante, a casa antiga, a raiz nova, o muro que amparava, o lugar de sombra que nunca mais voltará a estar. No entanto, tal como sucede nas vidas, quando julgávamos que também nos tinham levado tudo por diante e depois reparávamos que afinal nos ficara alguma coisa, igualmente aqui uns fragmentos dispersos, uns farrapos emporcalhados, uns restos de materiais de refugo, umas latas enferrujadas, umas tábuas apodrecidas, um plástico que o vento trás e leva, mostram-nos que este território havia estado ocupado antes pelos bairros de excluídos. Não tardará muito que os edifícios da cidade avancem em linha de atiradores e venham assenhorear-se do terreno [...] (SARAMAGO, 2000, p. 16).

Neste pequeno trecho, da obra de José Saramago, há a descrição de uma mudança no espaço onde ocorre sua narrativa, ou seja, tudo o que remete ao passado e ao atraso é substituído pelo novo ou pela modernidade regida pelo capitalismo. O livro propõe várias interpretações, referenciando não somente ao mito da caverna de Platão² e a Le Corbusier³, mas também a uma parábola da sociedade que se funda no poder da tecnologia e inovação. A transformação das estruturas e do trabalho, para se adequar ao novo, é conduzida pelo modo de produção capitalista, o qual provoca mudanças profundas no espaço, pois a sociedade não apenas age no espaço, mas ela também é o espaço, um híbrido (SANTOS, 2009).

De todo modo, no trecho de Saramago, há ênfase no registro de que resta sempre alguma coisa quando tudo muda, atrelada à dinâmica da diferenciação; condição apropriada para se pensar na sucessão dos meios geográficos propostos por Santos e Silveira (2001). Iniciado no pós-guerra, mas concretizado nas décadas seguintes, o período *técnico científico e informacional* provocou intensa reorganização do espaço⁴. Houve uma adaptação a um novo modelo econômico

² O mito de Platão é recobrado em Saramago para discutir o capitalismo em uma sociedade, cujas pessoas tornam-se profissões (sombras).

³ Arquiteto e urbanista francês, de origem suíça que a partir do livro **Vers une architecture** lançou as bases do movimento moderno de características funcionalistas da arquitetura, propondo uma nova forma de enxergar a forma arquitetônica baseado nas necessidades humanas (LARROUSE CULTURAL, 2000)

⁴ Esta reorganização do espaço foi um processo acelerado resultante do crescimento econômico, onde o capital comanda o território e o trabalho. É o que Milton Santos (2009) chama de tempo hegemônico único, a passagem do tempo lento para o tempo rápido.

internacional, provocando uma modernização a qualquer preço, ultrapassando o domínio do industrial, impondo-se em todos os setores.

A propagação, do meio *técnico científico e informacional* nas últimas décadas do século XX, impõe novos comportamentos, principalmente na fluidez da produção, do capital, da inovação e das informações, provocando uma reestruturação do espaço. Assim, os territórios se reestruturam baseados na infraestrutura que sustentam as redes de circulação, interação e de informação.

As mudanças, as quais podemos nomear de *modernidade*, geradas pelo desenvolvimento do capitalismo, descritas no trecho de Saramago, também ocorrem no cotidiano, sobretudo nas cidades, onde atualmente se concentra a maioria da população mundial, tornando-se cada vez mais o *lócus* da reprodução do capital.

A cidade preexiste ao capitalismo e traz consigo este germe de mudança que, ao longo da história, apenas foi se arraigando e tornando a relação entre cidade e capitalismo mais intrincada, e a urbanização passou a estar vinculada cada vez mais ao capital. O desenvolvimento do urbano é causado por transformações e descobertas ao longo do tempo. Por exemplo, Virílio (1998) destaca tais transformações que o desenvolvimento trouxe de um modo diferente, fazendo uma apologia à história do cinema e os *cinco motores da história mundial* que modificaram as relações sociais e produtivas, proporcionando uma evolução, são eles: **Motor a vapor** – que alterou as relações de trabalho e tempo, proporcionando o surgimento do trem e de cidades ao longo de suas ferrovias, além de seu adensamento onde havia recursos; **Motor a explosão** – com a descoberta do petróleo e logicamente do motor, a explosão da velocidade de circulação se intensifica e as cidades passam a acontecer em entroncamentos rodoviários; **Motor elétrico** – proporcionou com a eletricidade e posteriormente a turbina o fim da escuridão, bem como, com esse desenvolvimento, os dois últimos motores advindos da história recente: o **Computador** e a **Informática**. Desse modo fica claro a evolução que cada descoberta trouxe e todas as suas implicações para o espaço, também fica evidente que esse desenvolvimento é dinâmico e promove sempre novas dinâmicas no território. Essas alterações são vislumbradas a partir das mudanças das formas, fluxos e interações entre as cidades, pois há uma interconexão entre elas, uma relação de interdependência, caracterizada principalmente pelos fluxos de produção, comunicação e pessoas.

Toda esta complexidade⁵ do processo urbano mundial contemporâneo,⁶ em sua totalidade, é fruto dessas mudanças supracitadas, das inovações tecnológicas, da financeirização da produção e do uso cada vez mais descabido dos recursos naturais.

Essas transformações são muito evidenciadas, se compreendermos o acesso e a relação entre o urbano e a cidade, quando tomada pela indústria e, conseqüentemente, tornando-se *lócus* da produção, do trabalho e sobretudo um espaço de poder. Assim, a urbanização se estabelece além das cidades, promovendo uma associação dos espaços rurais e urbano-industriais por meio da relação de produção (MONTE-MÓR, 2006). A partir da cidade industrial, surge uma nova forma de urbanização que se estendeu e integrou o espaço (LEFEBVRE, 1969 e 2004).

Todavia é importante deixar claro que cada cidade tem seu próprio processo de formação, transformação, crescimento e desenvolvimento, pois as forças produtivas e a globalização agem de formas diferentes sobre o espaço da redes e das cidades (FERNANDES, 2003).

A cidade é onde se realiza o poder urbano, poder exercido pelos agentes sociais dominantes, “que controlam os cidadãos, produzem as condições de acumulação para o capital” (ROLNIK, 1995, p.70). Esse controle e as condições para a acumulação do capital também sofrem mudanças, ditando um novo poder e uma nova configuração às cidades.

Nos últimos trinta anos, esse novo poder existente sob a cidade, não parte apenas do Estado, aliás, este não é mais o único protagonista das ações que determinam a dinâmica das cidades. O poder econômico surge das grandes corporações após o estabelecimento do período *técnico científico e técnico científico e informacional* como proferem Santos e Silveira (2001). A partir daí, ocorre a mudança de toda a estrutura das cidades, não sendo mais necessário que a produção esteja muito próxima a um grande centro consumidor. Desse modo o Estado não é mais o grande e único protagonista.

⁵ A complexidade compreendida pela especificidade, ou seja, singularidades, contradições e conflitos, da cidade (MORIN, 2000).

⁶ A contemporaneidade no urbano vai muito além do atual, ela é como um arcabouço hiante e muito dinâmico, que promove grandes transformações e tensões em todas as relações sociais e produtivas (GIDDENS, *et al.* 1997; GIDDENS, 2005).

Com o aperfeiçoamento das tecnologias de informação e transportes, a “distância” e o “tempo” se tornam relativos e não mais absolutos, causando uma flexibilização locacional de empresas para outras cidades, aliada ao oferecimento de benefícios e competição fiscal entre as mesmas.

Nesse contexto, as cidades ficam à mercê do capital, reféns da lógica econômica e, por conseguinte, há uma competição entre estas que se tornam um negócio. Este mercado de cidades apenas evidencia a importância do espaço no atual período (LENCIONI, 2008a).

A reestruturação urbana que, em poucas palavras, compreende-se por um processo de transformação econômica mais profunda da cidade, abarca e promove novas relações econômicas, políticas e sociais, promovendo a efetivação do espaço num outro patamar, ou seja, o espaço não apenas como mercadoria, mas integrante de uma escala mundial, afinal as formas geográficas do espaço estão conectadas. Portanto, tomadas em conjunto, essas transformações tem o sentido de estabelecer novas formas de (re)organizar e (re)configurar o espaço da cidade, e este, quando concretizado implicará em uma nova relação da rede de cidades, modificando toda a lógica econômica e política preexistente.

Essa reestruturação é resultado da mudança do sistema econômico fordista para a acumulação flexível, que realiza mudanças nos papéis das cidades, ou seja, um (re)arranjo nesses papéis e em toda divisão do trabalho (MOREIRA, 2003). Porém, tais alterações nas cidades não são isoladas, mas interdependentes, afinal não existem cidades isoladas, pois mesmo a metrópole depende de toda força de trabalho e produção de cidades menores. Assim, a rede de cidades torna-se mais evidente e intrincada. Estudar uma cidade requer também estudar as cidades ao seu redor e toda a hierarquia de relações e fluxos existentes entre elas.

Em vista disso, neste capítulo introdutório propõe-se uma discussão geral sobre o processo de reestruturação urbana e econômica diante de mudanças que estão em curso nas cidades e modificam o seu espaço e relações. Desse modo, o presente trabalho parte de uma concepção econômica das cidades, das redes urbanas para a compreensão do conceito de reestruturação e como esse (re)arranjo do espaço modificou a dinâmica das cidades no sudeste do Brasil, para que no segundo capítulo haja uma discussão mais profunda à respeito desta dinâmica no estado de São Paulo.

Este capítulo de caráter teórico e introdutório é um suporte para estabelecer escopo no desenvolvimento dos capítulos seguintes, onde serão discutidos esses conceitos, mas numa outra escala de abordagem, para discernir o recorte empírico proposto.

2.1 As cidades como forma produtiva e espaço de fluxos

As cidades devem ser compreendidas não apenas como um espaço para a produção, mas também como um espaço produtivo e de centralização de poder. A cidade é como uma *forma produtiva*⁷ (LEVY, 1999).

Elas representam a primazia do capitalismo no espaço e vão se “metamorfisando” diante das mudanças do próprio capitalismo, que sempre vai se adequando ao surgimento de novas técnicas, por exemplo: as cidades industriais, a partir da Revolução Industrial ou as cidades informacionais diante das novas tecnologias de informação (CASTELLS, 1999).

As cidades são produzidas principalmente a partir do capital, ou seja, dos sistemas mundiais de produção e/ou circulação de mercadorias que vão se renovando e, por consequência, a produção e reprodução do urbano é relacionada à dinâmica do capitalismo. Nesta dinâmica, as mudanças estão atreladas às variações e oscilações desse sistema, vinculadas à reprodução do capital. Assim, as cidades vão se redimensionando pelo capitalismo (MARX, 2010).

Esses espaços, ao longo da evolução, vão se tornando ainda mais importantes na difusão e reprodução do capital, pois o poder político e econômico estão presentes e, a partir deles, as decisões de investimentos e fixação de empresas são concebidas. Além disso, são também espaços de inovação, uma vez que centros e institutos de pesquisa estão sempre presentes.

É importante salientar que, ao longo da história, as cidades passam de reduto da burguesia (burgos), local de moradia conjuntamente com o trabalho de artesãos e comerciantes, para o lugar onde a relação tempo e espaço passa a se transformar com o advento energia (animal e posteriormente a vapor); centralização do poder e hoje, com a supremacia do mundo do consumo, à mercantilização do seu espaço.

⁷ Ou como será citado adiante a cidade como *força produtiva*.

As cidades não são algo definido, mas um processo, como afirma Carlos (1992, p.57) “as formas, que a cidade assume, ganham dinamismo ao longo do processo histórico”. Sua história não é inerte, mas dinâmica ao longo do tempo.

O significado e o âmago das cidades vão sofrendo profundas mudanças diante da “dinâmica global redefinida localmente e que juntas determinam as tendências destas transformações” (SANTOS, 2000, s/p.). Ou seja, essas mutações, no espaço da cidade, são resultado da ação de vetores econômicos que agem sobre o espaço e o modificam.

Contudo, essa dinâmica não se insere nas cidades de forma homogênea, diferenciando-as. É um processo dialético, pois a “dinâmica global” articula-as e redefine-as, mas com intensidades diferentes. Santos (2008, p.32) afirma que “quanto mais os lugares se mundializam, mais se tornam singulares e específicos, isto é, únicos”. Logo, as cidades sofrem de formas diferentes as mudanças ocorridas ao longo do tempo e vão se adequando às suas maneiras, adquirindo graus de centralidade diferentes.

A partir de uma rede urbana já existente, vetores, como a globalização e a economia, vão causando mudanças e alterações no espaço, provocando inclusive transformações nas relações entre as cidades e na sua hierarquia, desde as metrópoles nacionais e regionais às pequenas cidades e vilas; mas sempre interagindo através de fluxos materiais (produção, pessoas, etc.) e imateriais (informação, ideias, etc.) neste tempo marcado pela fluidez. A acumulação flexível promoveu uma maleabilidade geral dos processos de produção aos produtos de trabalho e padrões de consumo. Castells (1999) afirma que a flexibilidade gerou várias tendências organizacionais que evoluíram do processo de reestruturação capitalista à transição industrial, originando um espaço de fluxos.

Este espaço de fluxos é compreendido por Castells (1999):

[...] proponho a ideia de que há uma nova forma espacial característica das práticas sociais que dominam e moldam a sociedade em rede: o espaço de fluxos. O espaço de fluxos é a organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam por meio de fluxos. Por fluxos, entendo as sequências intencionais, repetitivas e programáveis de intercâmbio e interação entre posições fisicamente desarticuladas, mantidas por atores sociais nas estruturas econômicas, política e simbólica da sociedade. (CASTELLS, 1999, p.501)

Porém, estes fluxos também são diferenciados entre as cidades, pois algumas polarizam e ainda são o foco de produção e dispersão de novas

tecnologias. A dependência do mercado consumidor e a proximidade da matéria-prima não têm a mesma relevância que no passado, pois nestes locais são produzidas as *novas dinâmicas geográficas* relacionadas ao período *técnico científico e informacional*, onde o tempo e espaço convergem (SANTOS, 2005), ou seja, a distância é relativa diante das novas técnicas de transporte e telecomunicações, além da contração do tempo devido às novas tecnologias. Tudo isso é decorrente da etapa atual do capitalismo que traz mudanças muito mais abrangentes e densas, além de possuir velocidade incomparável.

As centralidades promovidas pelos fluxos tornam algumas cidades mais influentes perante as outras, desde escalas regionais a nacionais. Elas também podem representar um “nó”, uma conectividade global, são as chamadas “cidades globais” (SASSEN, 1991). Caracterizadas por papéis essenciais de produção pós-industrial como, por exemplo: a produção de informação, o setor financeiro e de serviços especializados, concentração de funções de comando, além de se tornarem mercados multinacionais (SASSEN, 1998).

Outras cidades adquirem outros papéis nesse emaranhado de fluxos, sempre intermediando umas as outras, numa relação de interdependência. Deduz-se que metrópoles regionais, centros menores e pequenas cidades também estão conectados às redes e são influenciados pelos pontos de centralidade.

Essas influências entre as cidades, mencionadas anteriormente, representam as centralidades das redes, ou “nós”, definidas pelo estudo Regiões de Influência das Cidades, com base na Teoria dos Lugares Centrais de Christaller⁸, porém apresentando transformações advindas pela globalização, por exemplo. Assim, segundo a REGIC (2000), as centralidades são formadas nas diferentes escalas da rede urbana, porém a sua importância é que determinará sua rede de influência, ou seja,

independentemente de seus respectivos tamanhos, todo o núcleo de povoamento é considerado uma localidade central, equipado de funções centrais. Essas funções seriam as de distribuição de bens e serviços para a população externa à localidade, residente em sua área de mercado ou região de influência. A centralidade de uma localidade seria dada pela importância dos bens e serviços – funções centrais – oferecidos. Quanto maior fosse o número de suas funções, maior seria a centralidade, sua área de influência e o número de pessoas por ela atendida. (IBGE, 2000, p.17).

⁸ Walter Christaller, a partir de sua tese de doutorado “Die Zentralen Orte in Suddeutschland” em 1933, desenvolveu a Teoria dos Lugares Centrais, criando parâmetros de variabilidade de funções e uma metodologia para a compreensão de centralidades.

A localização de bens e serviços provoca a demanda da população que, conforme a frequência de deslocamento, também produz a centralidade e a diferenciação entre os lugares.

Um fator importante na definição da maior relevância na hierarquia é a intensidade dos fluxos, diante dos avanços tecnológicos que a globalização propiciou, como a *convergência dos momentos* e a *unicidade do tempo* (SANTOS, 2005), caracterizada pela alteração do tempo e espaço a partir das novas tecnologias neste período *técnico científico e informacional*.

Com a mundialização do capital, as ligações entre as cidades tornaram-se mais densas, apesar de heterogêneas, devido às centralidades existentes, havendo a composição das redes, que vão se tornando mais intrincadas com a velocidade e quantidade dos fluxos.

É importante destacar que, no passado, a autonomia e o poder estavam presentes no campo, enquanto as cidades eram totalmente dependentes e isoladas, porém, ao longo do tempo, há uma inversão de papéis, ou seja, a soberania da cidade sobre o campo.

Pensar as cidades, hoje, nos remete a discorrer dentro de um espaço dinâmico, comandado pela mundialização do capital, além de questões relacionadas às novas formas de organização territorial, gerenciamento e controle de operações (SASSEN, 1998). Assim, formam-se e consolidam-se as redes, diante da transformação e da necessidade de interação entre os diversos pontos do território e da organização espacial dos fluxos. Elas se constituem, pela lógica de reprodução do capital, numa necessidade de arquitetar meios que barrem a desvalorização do espaço, a partir do custeio da circulação.

Afinal, as cidades não estão mais isoladas, elas compõem um “espaço-rede”, composto por diversos pontos e “nós” que se integram pela mobilidade dos fluxos materiais e imateriais numa relação de interdependência.

Desse modo, as redes, num contexto geral, são as relações entre os fixos e fluxos, compreendendo os fixos como o espaço objeto e as formas e, os fluxos como aqueles que envolvem todas as dinâmicas espaciais, ou seja, espaço ação, todos relacionados com a divisão territorial do trabalho, pois a mesma torna-se condição, através de funções articuladas entre as cidades.

Pelas redes e pela concentração de fluxos em alguns pontos, o espaço acaba tornando-se desigual. Como afirma Corrêa (2006, p.26) “é via rede urbana que o mundo pode tornar-se, simultaneamente, desigual e integrado”. E devido a essas centralidades (cidades globais e metrópoles) que a divisão territorial do trabalho fica dependente, ou seja,

[...] através dela, decisões, investimentos e inovações circulam descendentemente, criando e transformando, constante e desigualmente - de acordo com uma dinâmica interna ao capitalismo-, atividades e cidades. A rede urbana é um reflexo, na realidade, dos efeitos acumulados da prática de diferentes agentes sociais, sobretudo corporações multifuncionais e multilocalizadas que, efetivamente, introduzem, tanto na cidade como no campo, atividades que geram diferenciações entre os centros urbanos (CORRÊA, 2006, p.27).

Essas diferenciações entre as cidades são condicionadas à lógica da implantação das atividades em apenas alguns centros, provocando seu desenvolvimento ou contração. Deste modo, entende-se a motivação e os conflitos de interesse dos atores sociais na inserção de novos meios de produção no espaço.

Diante dessas dinâmicas, é possível compreender um modelo de funcionalidade urbana e a constituição de diversas formas de centros urbanos,

[...] evidenciando as práticas que viabilizaram a articulação entre os distintos centros urbanos e suas hinterlândias, bem como compreender a inércia que, pelo menos durante certo tempo, cristaliza um determinado padrão espacial de funcionalidades urbanas (CORRÊA, 2006, p.27).

Com a centralização de atividades (indústrias, serviços e infraestruturas) em apenas alguns pontos, isto é, de forma concentrada, consolida-se logicamente a influência destes pontos, ou “nós” da rede em relação a outros pontos.

Rochefort (1998, p.19) afirma que a localização de atividades, em “diversas cidades maiores ou menores e cada ponto do espaço, dependem de um ou outro dos centros, de acordo com o serviço a que deve recorrer”. Assim, as atividades fixadas em pontos estratégicos vão firmando espaços de dependência e centralidades.

Esta desigual distribuição interurbana provoca a formação de diferentes níveis de organização na hierarquia da rede, que “[...] constitui-se uma forma de organização do espaço vinculada ao capitalismo [...]”, estabelecendo “[...] uma cristalização material necessária [...]” (CORRÊA, 2010, p.32), para a reprodução do capital.

Nessa hierarquia da rede, uma cidade maior concentra uma quantidade maior de serviços que uma cidade menor e essa própria diferenciação de tamanhos entre elas, já é decorrente da concentração ou não de atividades. Caravaca Barroso (1998) afirma que:

Dado que la intensidad y frecuencia de interacción entre dos puntos o nodos de una red es más corta, frecuente o intensa si ambos pertenecen a la misma, resulta fundamental la forma en que cada ámbito se incluye o excluye en el espacio de las redes [...] las relaciones de polo a polo, las relaciones horizontales, describen mejor la realidad actual que las relaciones verticales, jerárquicas entre el polo y su hinterland. El espacio organizado según la distancia es continuo y jerarquizado. El espacio organizado en redes es discontinuo y fragmentado. (CARAVACA BARROSO, 1998, p. 10).

O que a autora descreve é uma transformação das relações entre as cidades, ou seja, as relações verticais da cidade e sua hinterlândia que geravam uma organização hierárquica as quais deram lugar às relações horizontais, que provocaram e provocam a reestruturação hierárquica das cidades. Assim sendo, uma nova composição funcional urbana é formada, gerando um rearranjo de relações que passam a ser mais dinâmicas e diretas.

A reestruturação econômica e urbana promove a adequação das redes às novas formas de reprodução do capital. É que diante da globalização e com o crescente papel dos grandes mercados, além da urbanização cada vez mais presente em todo o mundo, provocaram-se nas redes de escalas locais e regionais uma integração com o “sistema mundo”. No entanto, esse fenômeno não é atual, seu diferencial é a velocidade que se aplica (BRUYELLE, 1994), pois hoje a fluidez é mais exigida, tornando-se um dos elementos básicos do meio *técnico científico e informacional*. Segundo Santos (2009)

[...] uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado. (SANTOS, 2009, p.274)

Atualmente tudo é feito para favorecer a fluidez, desde rodovias a aeroportos, e os locais providos destas infraestruturas estão mais propícios a receber mais investimentos e mais destes objetos, promovendo a reprodução do capital numa velocidade jamais pensada há algumas décadas atrás.

Portanto, as redes se configuram a partir das mudanças das forças produtivas e estas (re)configurações promovem uma nova versatilidade e complexidade. E é nessa complexidade que vivemos uma sociedade constituída, como afirma Castells (1999), em uma “sociedade em rede”.

2.2 Estruturação e reestruturação urbana e econômica

Quando é observado, o quadro atual do urbano – compreendido como uma “teia” que nasce e se estende a partir das cidades – conclui-se brevemente que existe um processo e um padrão comum de cidades em qualquer lugar do planeta, guardadas as devidas proporções diante da dinâmica da diferenciação. Há um exemplo, na própria introdução deste capítulo, em que Saramago descreve um lugar com altos edifícios e máquinas; trazendo o novo, tal local poderia ser uma grande cidade de qualquer lugar do mundo.

Grandes estruturas sempre nos remetem ao desenvolvimento, como grandes edifícios, *shoppings*, conglomerados empresariais e industriais, além de lojas de marcas mundialmente conhecidas – independentes do setor. Esse padrão é possível devido às adequações do espaço das cidades e de toda a rede urbana ao modo de produção econômica vigente, diante de todas as mutações ocorridas ao longo do tempo.

François Ascher (2004) nos alerta sobre esta fase atual, marcada por uma nova modernidade e propõe mudanças no conceito de produção e gestão das cidades e dos territórios, para tentar dominar esta “revolução urbana” e limitar possíveis prejuízos. Porém, quais são as causas que atingem este novo urbano?

O avanço e o desenvolvimento tecnológico dos últimos tempos pode ser a resposta, afinal, as distâncias não são mais tão relevantes como no passado, a ampliação da informação chegou a um ponto nunca antes pensado, além do avanço científico como um todo.

Todas estas questões nos levam a esta nova forma de capitalismo atual; embora fosse diferente há algumas décadas. Alguns exemplos são os sistemas de transportes e informações que não eram tão eficientes; não havia a mobilidade industrial entre os países como atualmente; as empresas comandavam sua cadeia de produção, etc.

As mudanças ocorridas no setor econômico afetaram e provocaram mudanças nas cidades e na rede de cidades. A essas transformações profundas dá-se o nome de reestruturação, a qual provocou a “deslocalização” da produção com relação à gestão, mudanças no papel do Estado e do planejamento regional e urbano. De acordo com Moreira (2003), esta também pode ser compreendida como:

[...] uma expressão que se refere ao estabelecimento de novas formas e escalas de espaço-tempo, com fito de configurar um novo modo de organização de espaço para as sociedades modernas, mudando-as na forma como até então haviam se ordenado. (MOREIRA, 2003, p.7)

Desse modo, ela não é algo pronto, mas um processo de adequação a um novo modelo econômico, promovendo uma reconfiguração e organização do espaço. Ou seja, compreendendo-a como uma ruptura e uma transformação a uma nova ordem econômica e política, num processo de desconstrução e reconstituição do espaço (SOJA, 1993).

São mudanças intensas ocorridas nas cidades e que estão associadas ao embate entre as estruturas vigentes e o novo, compreendido pelo crescimento urbano e o progresso, como afirma Soja (1993), com o exemplo de Los Angeles.

Mas é importante deixar claro o que entendemos por “estrutura urbana” e “estruturização”. A estrutura urbana é o conjunto de infraestruturas que formam o espaço urbano e também o conjunto das instalações dos processos de produção e reprodução que ocupam taticamente aquele espaço. Todavia, elas não são estáticas, estão sempre em um processo de mutação condicionantes à reprodução social (DEÁK, 1985).

Assim, a estruturização é o movimento de orientação às lógicas das quais a estrutura urbana se organiza. E contraditoriamente, a reestruturação é o rompimento desta estruturização, provocando redefinições nos espaços urbanos e uma nova estruturização (SPOSITO, 2004).

A partir dessas concepções, o termo “reestruturação” deve ser aplicado nos períodos em que os processos de mudança são profundos e que reorientam os processos de estruturização das cidades, tornando possível então a compreensão das mudanças ocorridas na transição da economia fordista para um regime de acumulação flexível, ou como afirma Moreira (2003, p.14): “a reestruturação é esta transição do industrial ao rentismo pós-industrial”.

As mudanças do sistema produtivo e da estrutura da sociedade, que ocorreram nas últimas décadas do século XX, foram intensas em toda a dinâmica mundial, pois o modelo keynesiano e fordista, que imperava até então, começou a ser questionados pela própria dinâmica capitalista, ou seja, a crise de superacumulação (HARVEY, 2010). Logo, desenvolveu-se um novo modelo de produção, o modelo flexível. A situação econômica, que predominava até meados da segunda metade do século XX, era a rigidez dos mercados e a falta de flexibilidade, uma contradição do próprio capitalismo.

[...] de modo mais geral, o período de 1965 a 1973 tornou cada vez mais evidente a incapacidade do Fordismo e do Keynesianismo de conter as contradições inerentes ao capitalismo. Na superfície, essas dificuldades podem ser melhor apreendidas por uma palavra: rigidez. Havia problemas com a rigidez dos investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo em sistemas de produção em massa que impediam muita flexibilidade de planejamento e presumiam crescimento estável em mercados de consumo invariantes. Havia problemas de rigidez nos mercados, na alocação e nos contratos de trabalho (especialmente no chamado setor “monopolista”). (HARVEY, 2010, p.135)

A década de 1970 foi marcada por crises e questionamentos deste modelo tão rígido, principalmente nas nações mais industrializadas como os Estados Unidos.

No entanto, no Japão havia outro modelo mais flexível na produção, e que tinha capacidade de replicar às novas exigências de um mercado em declínio. Comparando estes dois modelos econômicos, Harvey (2010) afirma que:

[...] a acumulação flexível, como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimentos de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. (HARVEY, 2010, p.140).

As mudanças estruturais são profundas entre os dois modelos econômicos (Quadro 1) e a reestruturação econômica que afetou todo o planeta, comandada pela produção flexível, começou a deixar marcas a partir da década de 1970, por exemplo: uma tendência cada vez maior a uma internacionalização e integração econômica.

Quadro 1 - Diferenças Básicas entre a Modernidade Fordista e a Pós-Modernidade Flexível

Modernidade Fordista	Pós-Modernidade Flexível
Produção em massa	Produção de pequenos lotes
Uniformidade e Padronização	Produção flexível em pequenos lotes de uma variedade de tipos de produto
Grandes estoques	Sem estoque
Voltada para os recursos	Voltada para a demanda
Realização de uma tarefa pelo trabalhador	Múltiplas tarefas
Organização vertical do trabalho	Organização mais horizontal do trabalho
Divisão espacial do trabalho	Integração espacial
Distribuição em escala mundial de componentes e subcontratantes	Proximidade espacial de firmas verticalmente quase integradas
O Estado/Cidade “subsidiador”	O Estado/ Cidade “empreendedor”
Centralização	Descentralização e agudização da competição inter-regional/ interurbana
Políticas regionais nacionais	Políticas regionais “territoriais”

Fonte: Adaptado de: HARVEY, D. A condição pós-moderna. São Paulo: Edições Loyola, 2010.

Essas mudanças adentram a década de 1980, que presencia o surgimento de uma “hegemonia financeira” (MOREIRA, 2003). No decorrer dessa década, novas formas de acumulação surgem e uma nova sociedade do trabalho passa a existir:

[...] a sociedade industrial se transforma numa sociedade de serviços creditícios, centrada no domínio das instituições do dinheiro. A sociedade do trabalho do mundo industrial se dissolve num mundo do trabalho mais plural, diferenciado e multiforme [...] Institui-se o modelo de acumulação rentista. Um modo de acumulação financeiro se abanca, internacionaliza-se e globaliza o mercado e o espaço nacional, por conta do qual a bolsa e o crédito abrem para a financeirização e a securitização do sistema (MOREIRA, 2003, p.11).

O que resulta destas mudanças (Quadro 1) é uma sociedade de economia aberta, uma flexibilização dos meios de produção, a diminuição da importância das fronteiras no espaço, a abertura dos países ao capital internacional e o desenvolvimento dos sistemas de informação, o que juntamente promoveu um rompimento do valor das divisões políticas e das distâncias, ou como Santos (2009) conceituava de *capitalismo sem fronteiras*.

Com todas essas transformações na economia e no próprio Estado, as cidades são muito afetadas; então, a reestruturação não é apenas econômica, mas

urbana também, em escalas intra-urbana e interurbana, das quais vamos tratar no capítulo 2⁹.

A reestruturação urbana teve início a partir dos efeitos do novo modelo produtivo flexível, caracterizado pela horizontalização da produção, fazendo com que os grandes conglomerados industriais, que eram responsáveis por toda a linha de produção até então, fossem fragmentados territorialmente. As empresas não necessariamente precisavam mais estar centralizadas em um só local e novas filiais começam a se espalhar pelo mundo.

Por conseguinte, há uma descentralização e uma competição entre os lugares em busca de todas as vantagens que a fixação das empresas pode alavancar. Afinal, este *período técnico científico e informacional* é marcado pela “competitividade e a especialização dos territórios” (SPOSITO, 2007, p. 236), ou seja a especialização que está definindo o espaço, não apenas para a promoção da rivalidade entre os lugares, mas também pela complementaridade.

Desse modo, há uma tendência para uma expansão da divisão territorial do trabalho, pois, além da especialização, ocorre também um processo de intensificação das relações entre as cidades. Logo, o espaço se torna cada vez mais polarizado e menos homogêneo, revelando um território competitivo e, ao mesmo tempo, complementar.

O espaço se transforma não apenas na sua produção, mas também em sua função, conforme Sposito (2007, p. 236) “este é o espaço das regiões polarizadas e não mais das regiões homogêneas, ou seja, a especialização passou a se definir em territórios intra-regionais e até intra-urbanos, impondo não só a competitividade, mas também a complementaridade” entre as diversas escalas de cidade.

O espaço urbano passa a ser cada vez integrador, provendo uma interessante forma de ligação e complementação entre cidades e regiões, embora nem todas adquiram o mesmo nível. Consequentemente, certos espaços tornam-se mais polarizados que outros, e essa polaridade também tem diferenciações, pois a partir de 1970, com a nova divisão territorial do trabalho, a urbanização não estava unicamente vinculada à indústria, de modo tal que as metrópoles e grandes cidades e, posteriormente, as de porte médio adquirissem um novo papel com a proeminência do setor terciário e, cada vez mais, da financeirização da economia.

⁹ A escala interurbana será discutida a partir do recorte empírico, ou seja, as relações e influências existentes entre as cidades de Mogi Guaçu e Mogi Mirim e a Região Metropolitana de Campinas.

Diante do exposto, o que se vê é o deslocamento das indústrias que se fixaram nas metrópoles e grandes cidades para cidades de menor porte. Porém, não há uma desvalorização das metrópoles, apesar dessa “desindustrialização”. O que ocorre é uma especialização dos serviços e essas cidades passam a deter o poder gerencial das empresas.

O que acontece também, aliado a todas essas transformações, são as relações hierárquicas sobrepondo-se às relações horizontais entre as cidades de importâncias semelhantes.

Em países de industrialização tardia, esta ação ocorre redefinindo a participação das cidades na divisão internacional do trabalho, promovendo alguns centros de menor porte que até então possuíam alguma relevância, mas que foram impulsionados por essas transformações, como por exemplo, as cidades médias¹⁰ (SPOSITO, 2007).

Com isso, as indústrias, que se localizavam nas grandes regiões metropolitanas, começam a buscar e fixam-se em cidades de porte médio, contraindo seus gastos e recebendo incentivos fiscais¹¹. Essas novas localizações da indústria provocam novas interações espaciais, tornando-as multidirecionais e, conseqüentemente, densificando e complexificando as redes (CORRÊA, 1997).

Hoje é possível perceber o período flexível, observando, por exemplo, os tecnopólos, os novos padrões de consumo e a presença cada vez mais assídua da internet. Afinal, uma vez que a flexibilidade industrial, promovida desde a década de 1970, com a desintegração vertical e a desconcentração indústria, gerou novas funções nas cidades e o surgimento de distritos industriais, que se adensaram ao longo dos anos.

A reestruturação urbana, iniciada na segunda metade do século passado, pode ser abarcada pela transformação profunda na estruturação das cidades e de todas as suas inter-relações, podendo ser exemplificada pelo esquema a seguir (Figura 1).

¹⁰ Cidade média é caracterizada por Sposito (2004, p.331) como “[...] aquela que desempenha papéis de intermediação na rede urbana, sem compreender ao mesmo tempo suas características (o que não se restringe ao seu tamanho demográfico e deve incluir a estruturação interna de seus espaços), como suas relações com outras cidades (o que impõe o reconhecimento de seus papéis na estruturação urbana da rede)”.

¹¹ Benefícios concedidos por governos tanto nas esferas federal, estadual ou municipal no âmbito fiscal, com o objetivo de incentivar uma área, setor ou atividade econômica. Podendo ser uma redução de alíquota, isenção, compensação, etc. Porém o projeto de lei nº 13/2012 apregoa o fim da guerra fiscal estabelecendo uma alíquota de 4% de ICMS (FGV).

Figura 1 – Esquematisação das mudanças econômicas sobre o espaço



Fonte: elaborado pelo autor.

As mudanças estruturais nas cidades e redes promoveram um “desmonte do ordenamento territorial regional e nacional que havia se estabelecido nos períodos técnicos anteriores [...] voltadas para a acumulação industrial, impondo um ordenamento do território mais fluido e desterritorializado que caracteriza o território em rede” (SPOSITO, 2007, p.237).

Logo, algumas redes, neste atual período, tornam-se não apenas nacionais, mas globais, transformando o espaço num “território-rede” global.

Além das relações hierárquicas e horizontais, que se estabeleciam nos períodos técnicos anteriores, desenham-se relações que vamos caracterizar como transversais. Elas podem assim ser chamadas porque extrapolam a própria rede em que se inserem, visto que muitas, para comandar exportações de produção agropecuária e industrial regional, passam a ter que se relacionar diretamente com cidades de outros países e de importâncias diferentes. As telecomunicações possibilitam essas novas formas de interação espacial (SPOSITO, 2007, p.237).

Deste modo, essas redes não são mais hierárquicas, como foram apresentadas no modelo clássico que vigorava até então; elas se tornaram complementares, especializadas e concorrentes (RONCAYOLO, 1990). Essa mudança ocorreu devido às alterações decorrentes com o desenvolvimento dos transportes, das telecomunicações e de novas tecnologias.

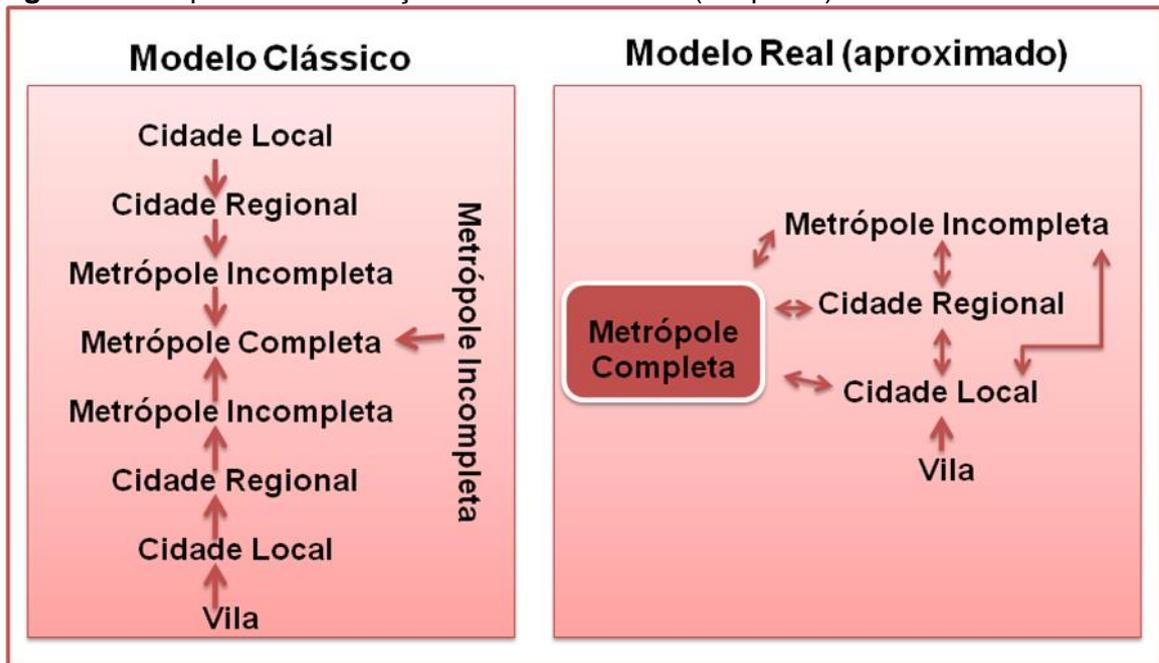
Santos (2008) afirma que as cidades não mantêm relações apenas com as cidades mais próximas, há uma evolução a esse respeito:

[...] pelo esquema tradicional, havia uma série de degraus, de etapas, e galgá-los era crescer em importância, subir na hierarquia, ascender na escala da rede urbana. Utilizou-se este esquema por volta de um século, e apenas no início da década de [19]70 é que se elaboram as primeiras propostas contra tal esquema, sugerindo que ele fosse abandonado

(Santos, 1975), já que a cidade não mantém relações apenas com as outras mais próximas na pirâmide (SANTOS, 2008, p. 62).

As intensas transformações econômicas promovidas pela flexibilidade promoveram a reestruturação das formas de relação entre as cidades, não havendo mais apenas uma relação hierárquica, mas relações que quebram a posição piramidal existente (Figura 2).

Figura 2 – Esquemas das relações entre as cidades (adaptado)



Fonte: Santos, 2008. Adaptado.

O que pode ser observado neste esquema¹² são principalmente as diferenças de relação entre os distintos tipos de cidade na rede urbana, ou seja, uma relação hierárquica tradicional opondo-se a uma relação mais intensa e complementar (SANTOS, 2008).

A mudança trazida pela reestruturação está nas relações entre todas as cidades, incluindo as pequenas e médias, pois elas adquiriram novas possibilidades de acesso aos bens e serviços característicos das metrópoles nacionais, uma vez que os fluxos materiais e imateriais providos intensificam-se diante dos modernos meios de transporte que reduziram os tempos de deslocamento e as redes de comunicação contemporâneas, as quais diminuíram os custos das trocas simbólicas.

¹² Este esquema foi adaptado de Santos (2008) publicado primeiramente em 1970 baseadas em cidades de países subdesenvolvidos, fatores que se transformaram ao longo do tempo.

A reestruturação urbana e econômica promoveu alterações espaciais intensas, como o surgimento de cidades com influência regional, dispersa, policêntrica e configurada como arquipélago, além da estabilização e aparição de novos artefatos urbanos: *shopping centers*, centros empresariais descentralizados, dentre outros (MATTOS, 1999). Estas cidades são percebidas sem a presença de um único núcleo principal, pois há polos ou vários centros de diferentes setores (lazer, negócios, etc.) espalhados pela cidade de forma fragmentada.

O espaço contemporâneo, onde estão dispostas as cidades numa complexidade de papéis, fluxos e relações, deve ser compreendido numa outra escala, ou seja, pensar as cidades no plural, uma vez que, impreterivelmente, elas estão se inter-relacionando e precisam ser pensadas no seu conjunto, na sua região, na sua rede, num processo contínuo de mutação.

2.3 A dinâmica urbana e das redes no contexto brasileiro

Para a compreensão das cidades e redes urbanas no Brasil e, principalmente, as mudanças que este espaço sofreu, é importante destacar a rapidez e a intensidade com que as formações urbanas se inseriram no espaço. Deffontaines (2004, p.119) já se espantava com este processo em 1944: “O Brasil não tinha nenhuma cidade há somente três séculos; hoje ele as conta aos milhares. Fica-se mesmo espantado ante o seu número”.

Para os padrões europeus, do qual Pierre Deffontaines era habituado, em que houve uma extensa trajetória de urbanização e fortalecimento da importância da cidade, é legítimo tal espanto na década de 1940. Mas hoje, qual seria sua concepção diante de um Brasil com 80% da sua população vivendo em cidades? Um Brasil urbano, onde a maioria das cidades estão interconectadas, presentes numa complexa rede, contrapondo-se ao Brasil Colônia e Império, onde prevaleciam as fazendas e pequenos povoados ao longo das passagens das “entradas e bandeiras”. Pequenas aglomerações e cidades haviam, mas muito isoladas e dependentes do campo (DEFFONTAINES, 2004).

A maioria das primeiras cidades surge devido à exploração e à interiorização da ocupação do território pelas missões religiosas que se fixavam para a catequização dos índios e acabavam formando pequenos povoados. Posteriormente, com a descoberta de pedras preciosas em Minas Gerais, há

também um agrupamento de cidades pela região mineradora, além das cidades litorâneas que surgem com as explorações da costa. Porém, ainda não havia uma articulação entre os centros urbanos.

Afinal, o processo de urbanização brasileiro se concretizou após a constituição da “nova nação-Estado” (DEÁK, 2004, p.13), caracterizada pelo fim dos movimentos revolucionários por todo o território desde o Pará até o Rio Grande do Sul. Após esse momento, há a criação da *Lei de Terras* em 1850 e o fim do tráfico negreiro, provocando uma transformação na sociedade (passagem do trabalho escravo para o assalariado e a terra em propriedade privada).

Assim, os trabalhadores que não tinham condições para o seu sustento se viam obrigados a vender sua força de trabalho, e as cidades começam a receber essa mão de obra assalariada na fabricação e circulação de produtos. As cidades vão recebendo cada vez mais população e vão se desenvolvendo, “perdendo suas características em contraponto ao campo, uma vez que incorporavam agora a produção de mercadorias para se transformarem em aglomerações urbanas” (DEÁK, 2004, p. 16).

Essas alterações, a qual a cidade cursa, são fruto das próprias mudanças do modo de produção capitalista, se adequando a um novo período, afinal o trabalho assalariado, a industrialização e a urbanização são uma ação única, determinadas pelas relações capitalistas de reprodução na sociedade como afirmam Corrêa (2006) e Deak (2004).

O que Caio Prado Júnior (1994) dizia a respeito da manutenção da sociedade brasileira como elitista e patrimonialista é o controle das classes dominantes sob o desenvolvimento das forças produtivas. Todavia, este processo provocou mudanças no território brasileiro, acabando e/ou diminuindo sua fragmentação com a implantação de infraestruturas e investimentos. Porém, há também um direcionamento desigual para as regiões receptoras, gerando um desenvolvimento desigual.

Essa heterogeneidade de desenvolvimentos no Brasil acontece desde seus primeiros ciclos econômicos marcados pela exportação e produção de produtos primários, provocando “espaços econômicos estanques no território brasileiro” (SCHIFFER, 2004, p. 77).

Dentre os vários ciclos econômicos, o do café foi preponderante para o desenvolvimento das regiões do sul do Rio de Janeiro e Minas Gerais e,

principalmente, do estado de São Paulo. Sua hegemonia se dá especialmente na segunda metade do século XIX, respectivamente com a introdução da *Lei de Terras* e o fim do tráfico negreiro até a abolição da escravatura.

Quando o café transpõe a região de Campinas em direção ao Oeste Paulista e a produção começa a ser escoada pelo porto de Santos, o estado paulista e, principalmente, sua capital começam a determinar uma nova hegemonia econômica no Brasil. Este escoamento pelo porto de Santos e não mais pelo porto do Rio de Janeiro só foi possível com a construção das estradas de ferro¹³, com destaque para a primeira (São Paulo Railway) em 1868, ligando a cidade de São Paulo ao porto de Santos (SCHIFFER, 2004).

Após a proclamação da República, não houve grandes mudanças na elite que imperava até então, ela simplesmente “cessou” o vínculo com a metrópole, Portugal. Os *barões do café* se mantiveram no poder e na elite nacional. Schiffer (2004, p. 81) afirma que: “Iniciou-se nesse período um processo que perdura até hoje e que propiciou a hegemonia econômica do capital sediado em São Paulo e seu controle do processo de acumulação nacional”.

Essa heterogeneidade do território brasileiro, provocada por diversos fatores, como os apresentados, é expressa numa rede de cidades pequena e descontínua desde o século XIX. Ou seja, não havia ligações consideráveis entre elas. O sistema de transporte era precário, sua subsistência vinha principalmente da produção ao redor das cidades, além de apresentarem pouca população, por exemplo: o Rio de Janeiro com cerca de 250 mil habitantes, Salvador e Recife com cerca de 100 mil habitantes; São Paulo nessa época, onde a produção cafeeira ainda estava num estágio inicial, apresentava uma população de cerca de 31 mil habitantes (SANTOS, 2009b).

Já em 1890 a população de São Paulo chegou ao patamar de 239.820 habitantes, ocupando o segundo lugar entre as maiores cidades brasileiras com o Rio de Janeiro ainda ocupando o primeiro lugar com mais de 810 mil habitantes. Apenas na década de 1960 é que São Paulo se torna a maior cidade brasileira (SANTOS, 2009b).

¹³ As estradas de ferro tiveram um papel preponderante no desenvolvimento de São Paulo e seu interior, as principais foram: Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1868), Companhia Ituana e Companhia Sorocabana (1870), Companhia Mojiãna de Estradas de Ferro e a ferrovia que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro (1872) (SCHIFFER, 2004).

Até a década de 1930, a rede urbana brasileira correspondia a uma herança colonial, ou seja, nas maiores cidades, concentravam-se o poder político e os agentes econômicos, por exemplo: Salvador e Recife, que representavam a antiga capital brasileira e o período da cana-de-açúcar, respectivamente, ou Belém e Manaus, representando o ciclo da borracha. São Paulo não era ligado apenas ao ciclo do café, mas também a todo o conjunto funcional (produção, venda e escoamento pelo porto).

No estado de São Paulo, foco desta pesquisa, a rede urbana forma-se principalmente no período do café, que trouxe com ele as ferrovias e o surgimento de cidades, mas é importante deixar claro que esse momento ainda era um processo inicial, que seguiria no decorrer das décadas (CORRÊA, 2001).

O dinamismo da rede urbana deriva-se do contexto espaço-temporal, ou mesmo, da sua própria formação espacial. Mas esse dinamismo está em um constante processo, modificando, transformando as relações e funções das cidades, inclusive a forma da rede (CORRÊA, 2000).

A pequena articulação da rede urbana brasileira, até o início da segunda metade do século XX, está baseada em três características principais, como afirma Corrêa (2006):

[...] a relativamente pequena complexidade funcional dos centros urbanos [...] associada a esta, o pequeno grau de articulação entre os centros, definindo um padrão de articulação ainda fortemente marcado por relações regionais. A terceira característica, que emerge das anteriores, era o padrão espacial com que a rede urbana estava construída. (CORRÊA, 2006, p.313).

A economia do país era marcada por uma divisão territorial do trabalho mínima (CORRÊA, 2006), ou seja, com pequenos centros povoados, economia de mercado sem articulações, além da sustentabilidade do sistema de *plantation*. Assim, a integração nacional ainda estava em formação e a relevância da indústria era escassa.

Outro fator importante era a falta de uma metrópole nacional que integrasse toda a rede urbana brasileira que era desconexa e regional, além de não haver uma rede de transportes integrada. Apenas no decorrer do *Estado Novo* é que vai ocorrendo uma integração nacional, inicialmente advinda do primeiro projeto nacional do presidente Getúlio Vargas. A Segunda Guerra Mundial também

propiciou um salto industrial e uma maior participação do país no cenário global decorrente da necessidade de recursos que a Europa principalmente carecia.

A urbanização ganha um novo patamar neste novo cenário brasileiro, a industrialização causa uma nova redistribuição espacial das cidades, sua refuncionalização e também uma nova relação na rede. Finalmente a urbanização passa também a ser interiorizada, uma nova hierarquia de cidades e novas relações vão se formando e consolidando.

A partir da segunda metade do século XX, a dinâmica espacial vigente até então se modifica, pois a condição brasileira se eleva a um nível internacional e integrada, não homogênea, que de acordo com Corrêa (2006, p.318-322) está associada. Principalmente:

(1) [...] Delinearam-se áreas e centros industriais diversificados ou especializados, gerando impactos na produção de outros setores produtivos, alterando, assim, a divisão territorial do trabalho preexistente [...] (2) à urbanização, que se manifesta tanto em termos quantitativos como qualitativos [...] (3) à mais complexa estratificação social associada aos processos de industrialização e urbanização [...] (4) à melhoria geral e progressiva da circulação, viabilizando interações espaciais mais eficientes de mercadorias, pessoas, informações e capital [...] De modo diferenciado, segundo os diversos meios de circulação, verifica-se, em maior ou menor grau, um esforço concretizado de superação do espaço pelo tempo. Os impactos dessa melhoria geral da circulação sobre a rede urbana serão notáveis. (5) à industrialização do campo, fase além de simples modernização da agricultura. Implica ela a reestruturação fundiária e das relações sociais de produção, sistemas agrícolas de cultivos contínuos, [...] Implica ainda a reestruturação do habitat rural e a criação de uma paisagem destituída de homens graças ao poderoso processo emigratório que acompanha a industrialização do campo. (6) à incorporação de novas áreas e à refuncionalização de outras [...] envolvendo uma mudança de valorização da natureza. Os impactos sobre a rede urbana serão notáveis, viabilizando novas configurações espaciais que são criadas, em muitos casos, a partir do nada ou de muito pouca coisa preexistente [...] (7) a mudanças na organização empresarial com a constituição e a entrada de grandes corporações multifuncionais e com múltiplas localizações, estruturadas em redes, envolvendo não somente o setor industrial, mas também os setores comercial e de serviços. No bojo desse processo verifica-se a concentração do capital e das atividades de decisão e, ao mesmo tempo, a dispersão, por intermédio de um complexo processo de (re)localização das unidades filiais [...] (8) a mudanças nos setores de distribuição atacadista e varejista. [...] Relações diretas entre industrial e varejistas, por intermédio de filiais de vendas ou representações, substituíram aquelas relações tradicionais, afetando a vida econômica de inúmeras cidades que estava, em parte, focalizada no comércio atacadista. (CORRÊA, 2006, p.318-322, grifo nosso)

Essas transformações, a partir da acumulação flexível, promoveram grandes alterações, destacando-se a flexibilidade na fixação de indústrias, formação de

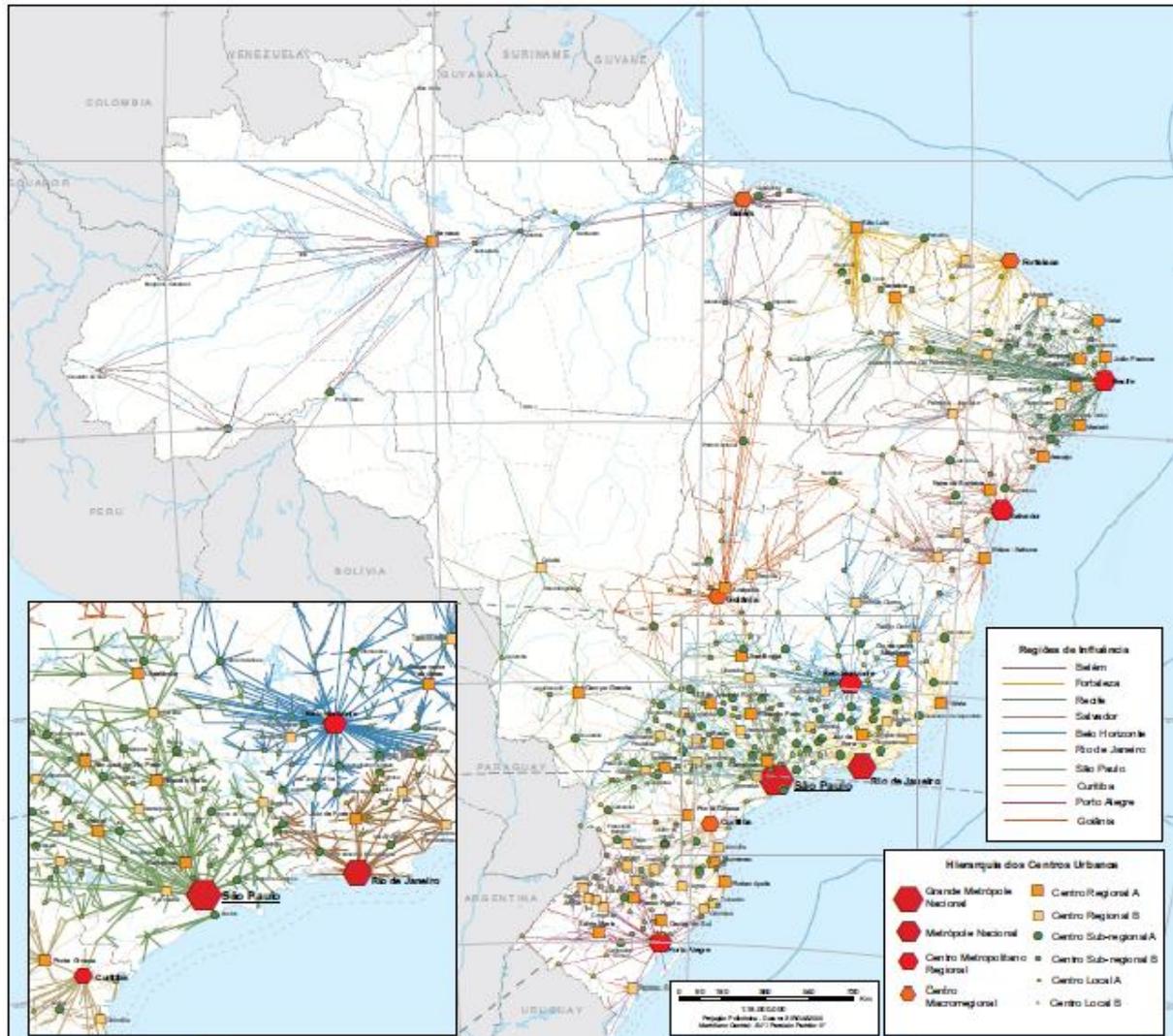
espaços onde se processa uma produção globalizada, desconcentração industrial e formação de novos pólos industriais, refuncionalização das cidades, etc.

Todo esse conjunto de transformações integradas e desiguais, agindo sobre o espaço das cidades vai produzindo mudanças intraurbanas. Desse modo, a divisão territorial do trabalho torna-se mais efetiva e as cidades vão adquirindo especialidades, e em decorrência disso, a hierarquia tradicionalmente usada não pode ser mais aplicada, isto é, não existem apenas relações hierárquicas entre as cidades, mas relações que as articulam umas às outras, independentemente de seu tamanho, ligando-as à rede nacional e global.

Os estudos das Regiões de Influência das Cidades (REGIC) apresentam, de maneira muito clara, essas transformações que foram acontecendo na rede urbana brasileira. O primeiro estudo de 1966 (mapa 1) mostra um Brasil ainda num processo de povoamento fora da Região Sudeste, uma vez que as principais cidades da Região Norte ficam isoladas pela presença de uma rica rede hidrográfica e pela floresta Amazônica. Há a tendência para uma densificação da rede entre São Paulo e Rio de Janeiro, com Belo Horizonte num nível abaixo. Outro fato que chama a atenção é a quantidade de centros regionais¹⁴ de níveis A e B que o estado paulista apresenta, com destaque para as cidades de Campinas, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, localizadas nos principais eixos rodoviários de ligação a São Paulo.

¹⁴ Centro regional é a classificação das REGIC (1972, 1987), que corresponde a uma cidade que possui influência econômica e política principalmente sobre uma determinada região. A denominação A e B são os níveis desta influência, podendo ser maior ou menor, respectivamente.

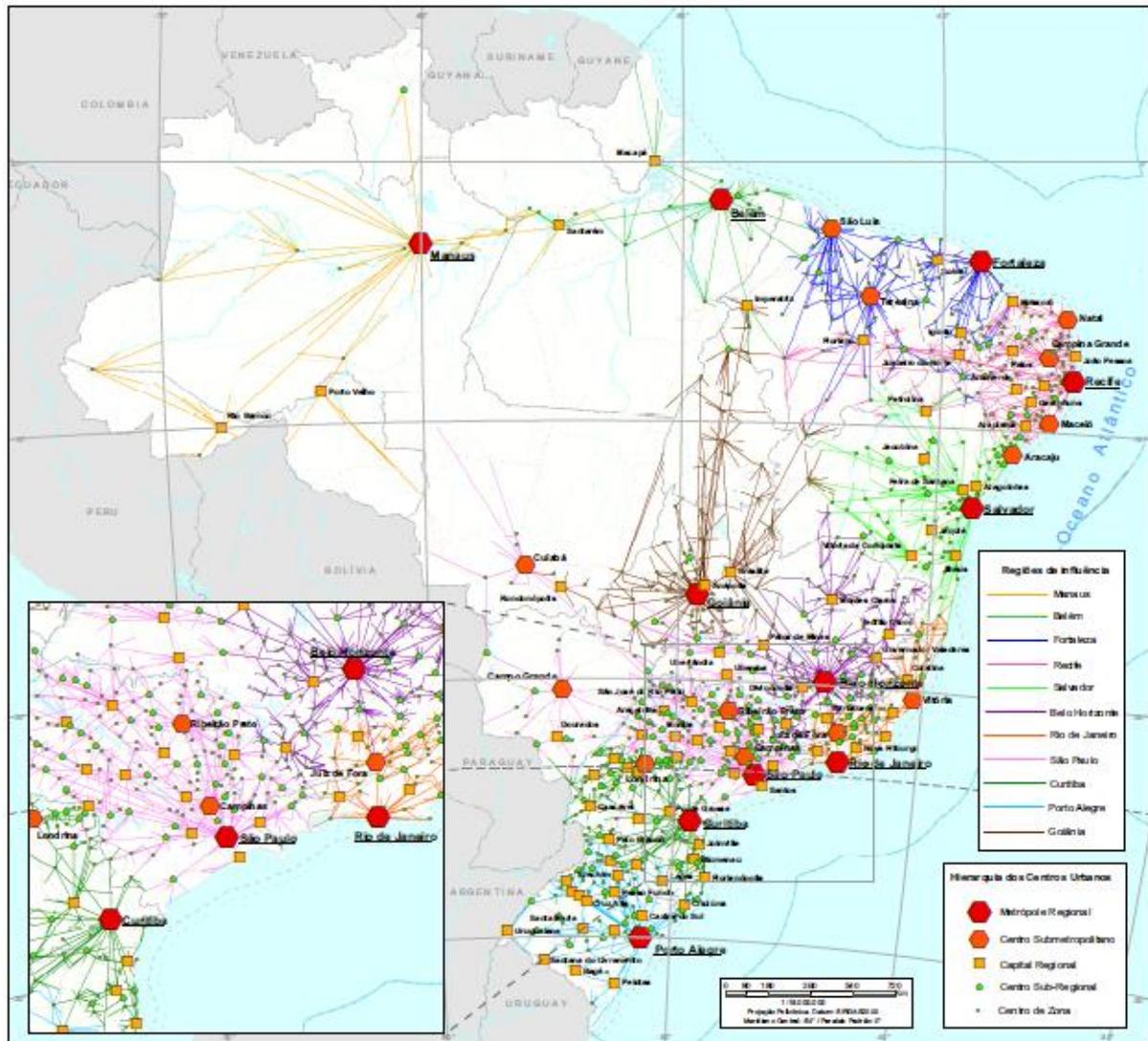
Mapa 1 – Rede urbana brasileira - 1966



Fonte: REGIC, 2008.

Se analisarmos a rede urbana brasileira em 1978 (mapa 2), fica claro a evolução em dez anos, embora ainda exista o vazio na Região Norte e em Mato Grosso. É possível observar ainda uma nítida articulação entre as capitais do Nordeste e de Goiânia, além é claro de Curitiba, que passa a deter uma influência bem mais elevada. Em São Paulo, Campinas e Ribeirão Preto se tornam centros submetropolitanos e mais cidades começam a crescer, por exemplo: Marília e Araçatuba. Além, é claro, dos centros sub-regionais que tem alargamento em suas funções. Isso já pode ser interpretado como resultado do início da reestruturação urbana na cidade de São Paulo, onde as cidades do seu interior vão absorvendo a maioria das indústrias e dos investimentos advindos da capital.

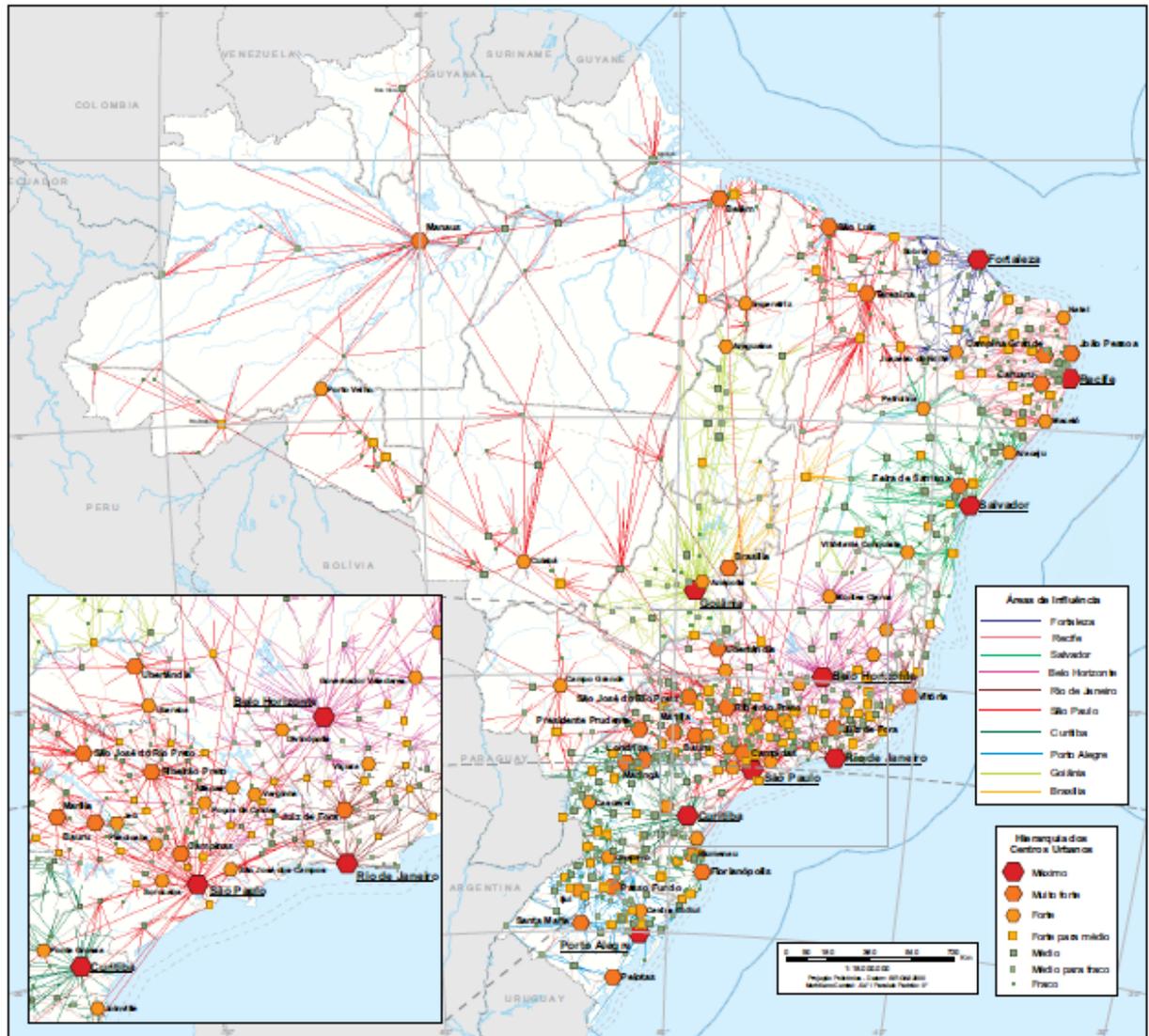
Mapa 2 – Rede urbana brasileira - 1978



Fonte: REGIC, 2008.

Já na REGIC de 1993 (mapa 3), mais capitais começam a ter um poder mais forte na hierarquia urbana, Brasília é um exemplo nítido deste momento, afinal após sua inauguração em 1960, a centralização da gestão federal foi natural e conseqüentemente as áreas ao redor da capital nacional também passam a ser povoadas e a se desenvolver. À medida que a rede urbana se amplia, a influência de São Paulo segue o mesmo sentido, e o estado como um todo vai se tornando mais complexo.

Mapa 3 – Rede urbana brasileira – 1993



Fonte: REGIC, 2008

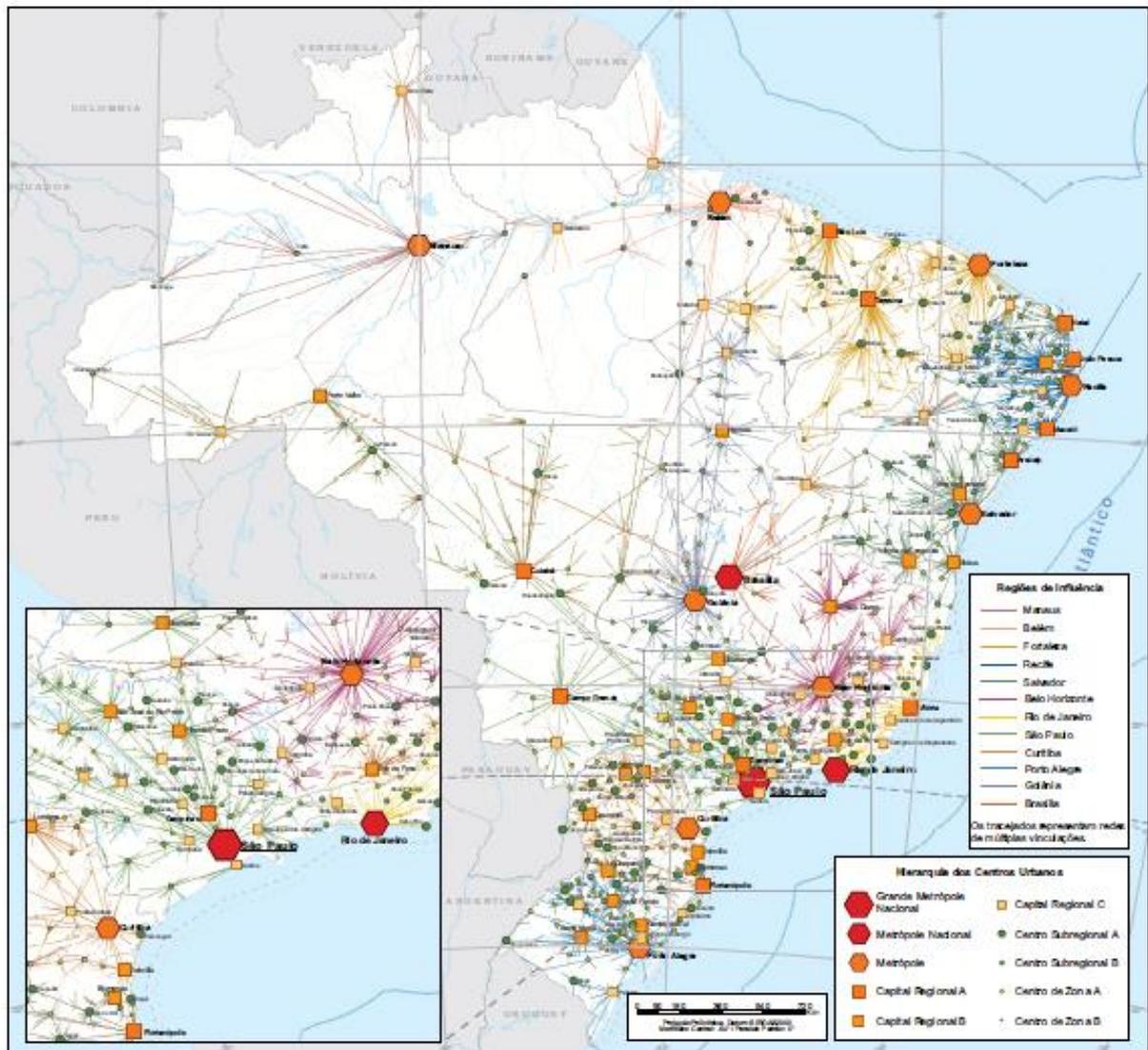
Na REGIC de 2007 (mapa 4), todo o processo, observado a partir do primeiro estudo na década de 1960, fica claro, embora os vazios no território ainda existam, estes decaíram drasticamente, pois a rede urbana brasileira e o nível de urbanização tendem apenas a elevar-se

Várias cidades em todo o Brasil se destacam por sua melhora econômica, como Montes Claros em Minas Gerais, Cascavel no Paraná e Vitória da Conquista na Bahia, por exemplo, bem como Dourados e Londrina. Rio de Janeiro e Brasília são denominadas neste estudo como Metrôpoles Nacionais e, Belo Horizonte, que até então tinha um grande destaque, é classificada apenas como uma metrópole. São Paulo mais uma vez se destaca como a grande Metrôpole Nacional e várias

idades do estado despontam neste processo, com destaque para Araraquara, São José dos Campos, Sorocaba e Bauru.

A cidade de Campinas é um caso especial, embora tenha um alto índice de desenvolvimento e riqueza, sua proximidade com a capital gera um limitador para seu maior crescimento, graças ao raio de ação que a cidade de São Paulo proporciona.

Mapa 4 – Rede urbana brasileira - 2007



Fonte: REGIC, 2007.

Logo, as metrópoles regionais, como por exemplo: Porto Alegre, Salvador, Belo Horizonte, etc., não produzem mais todos os bens necessários e os novos núcleos urbanos passam também a se conectar diretamente com o *nó* centralizador,

ou seja, a metrópole nacional São Paulo, atualmente¹⁵, transformando a hierarquia presente principalmente até as décadas de 1970 e 1980. É importante frisar que estas mutações na rede também vão provocar o aumento da centralidade e de dependência em algumas cidades, como por exemplo, no caso brasileiro, a cidade de São Paulo, metrópole nacional e global.

Hodiernamente, o Brasil possui uma rede urbana complexa e densa, caracterizada por fluxos materiais e imateriais relacionados ao processo de reprodução do capital nacional e global, com diferenças e desequilíbrios regionais que perduram ao longo do tempo dos estudos da REGIC desde a década de 1960 a 2007. As mudanças ocorreram de modo pontual, conseqüentes do processo de ocupação de algumas áreas, como nos estados do Mato Grosso, Rondônia, Tocantins e sul do Pará. As áreas, de ocupação mais antiga, permanecem estabilizadas, exceto alguns espaços que deixam de exercer maior centralidade em detrimento de outros. Nota-se também que a Região Metropolitana de São Paulo, a partir da década de 1960 e, principalmente, após as transformações econômicas da década de 1970, vem adquirindo maior centralidade da gestão empresarial numa intensidade impressionante, evidenciado na última publicação da REGIC em 2008 ou na publicação da EMPLASA em 2011.

Enquanto em algumas regiões a rede urbana está num processo de maturação, em que existe uma integração entre as cidades e uma centralidade, no Sudeste e, principalmente, na cidade de São Paulo, seguindo a direção dos eixos viários principais (Dutra, Bandeirantes, Anhanguera, Castelo Branco, Anchieta e Imigrantes), o que se vê é uma área totalmente interconectada num processo de conurbação. A interiorização, iniciada após 1970, deu fundamento ao adensamento das interações espaciais e ao desenvolvimento de conexão funcional no estado de São Paulo (REGIC, 2008; EMPLASA, 2011).

Deste modo, novos padrões de urbanização foram sendo formados e novas estruturas urbanas vêm à tona, como as aglomerações urbanas, entendidas como áreas urbanas contínuas resultantes de um processo de conurbação (EMPLASA, 2011).

¹⁵ Rio de Janeiro e Brasília podem ser consideradas metrópoles nacionais, porém suas conexões com o território brasileiro são menos densas (REGIC, 2008).

2.4 O sudeste brasileiro como precursor da industrialização

O Sudeste brasileiro evoluiu, partindo de um projeto nacional de desenvolvimento, porém com um diferencial, afinal a capital federal localizava-se na região e todos os modelos partiam dela, ou seja, o Rio de Janeiro. Assim, os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo organizaram o seu espaço diferentemente do restante do país (MOREIRA, 2003).

O antigo estado da Guanabara¹⁶ (atual município do Rio de Janeiro) tinha a seu favor a presença de empresas estatais relevantes como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a Fábrica Nacional de Motores (FNM). Até o avanço econômico do estado de São Paulo, o estado do Rio de Janeiro é que detinha a hegemonia econômica e política do Brasil.

O estado do Rio de Janeiro assegurava até a construção de Brasília em 1960, a sede do governo federal. É a partir deste estado que se origina um modelo de desenvolvimento, partindo de si para todo o território nacional. Ou seja, o Rio de Janeiro é “o executor de parte da política econômica implantada pelo governo federal, mas para o fim de empurrar econômica, administrativa, política e geopoliticamente o desenvolvimento global do país” (MOREIRA, 2003, p.30).

Entretanto, de acordo com Moreira (2003), o estado do Rio de Janeiro promoveu mudanças estruturais principalmente em sua capital e em alguns pontos isolados, mas não em toda a rede urbana carioca, uma vez que a elite beneficiou-se da maioria dos investimentos. Por conseguinte, há uma grande diferença entre a metrópole e o interior nas palavras de Moreira (2003, p.32) “Enquanto a metrópole se desenvolve e se industrializa, o interior define”. Portanto, a maioria dos investimentos concentrava-se na Região Metropolitana.

Em Minas Gerais, o processo dá-se também seguindo uma estrutura de ligação de cidades num eixo entre a Região Metropolitana de Belo Horizonte até o Triângulo Mineiro. Logo, o restante do estado fica à margem, semelhante ao modelo carioca (MOREIRA, 2003).

Já em São Paulo, as mudanças ocorrem diferentemente dos outros estados. Inicialmente ele se desenvolve diante do proposto pelo governo federal no Rio de Janeiro; porém, desde o início, já abrigava empresas de capital privado que se

16 O estado da Guanabara foi um estado do Brasil de 1960 a 1975, no território do atual município do Rio de Janeiro. Em sua área, estava localizado o antigo Distrito Federal do país (1891-1960) (Enciclopédia dos Municípios Brasileiros).

sobrepujam às públicas. Moreira (2003, p.30) afirma que “Enquanto São Paulo desenvolveu o país, desenvolvendo-se a si mesmo, o Rio de Janeiro desenvolveu o país, incluindo São Paulo, abdicando de desenvolver-se”.

No estado paulista, o campo amplia-se numa boa relação com a cidade, fornecendo o necessário para o complexo industrial da Região Metropolitana. Outro diferencial é o surgimento de cidades com potencial progressista em meio às áreas agrícolas na primeira metade do século XX (GEIGER, 1963).

O estado de São Paulo não tinha uma agricultura diversificada, devido à fragmentação das terras monopolizadas pela aristocracia cafeeira; uma rede ramificada de circulação de transportes e comunicação, abertura do campo para a produção industrial, serviços urbanos e a divisão do trabalho cada vez mais densa “entre os anos de 30 e 50 em São Paulo, desenvolvendo como um todo o Estado e promovendo sua arrancada à liderança do desenvolvimento econômico brasileiro” (MOREIRA, 2003, p.31).

A partir da instalação da indústria automotiva, após o Plano de Metas do presidente Juscelino Kubitschek, houve uma intensificação na construção de rodovias¹⁷, e estas contribuíram para uma maior integração da Região Sudeste, especialmente São Paulo, beneficiando inclusive o povoamento e emigração.

Mesmo com uma dinâmica densa em todo o estado, a Região Metropolitana de São Paulo concentrava a maioria das indústrias, com índices de crescimento relativo e absolutos maiores que o restante do país (LENCIONI, 2004).

Mas, com o acúmulo de indústrias, a cidade de São Paulo começa a sofrer de inúmeros problemas, inibindo os investimentos: congestionamentos, poluição, alto valor dos terrenos, impostos elevados, mão de obra, etc.

A partir da década de 1970, ocorre um decréscimo da produção industrial, não apenas no estado paulista, mas em todo o sudeste. É o processo da “desconcentração industrial do Sudeste, e da industrialização de outras áreas do território nacional” (LENCIONI, 2004, p.68). Esta era uma meta do governo brasileiro há muito tempo almejada, mas que apenas com a reestruturação econômica e urbana, ao longo das décadas de 1980 e 1990, foi parcialmente atingida.

Em menos de dez anos, de 1995 em diante, através de acordos localizados e investimentos diretos assistimos ao início de uma desconcentração

¹⁷ Esta intensificação na construção de rodovias provocou um “esquecimento” das ferrovias, causando sua estagnação e abandono ao longo do tempo.

industrial no Sudeste com a difusão de um amplo leque de indústrias em diferentes partes do país, meta perseguida com reduzido sucesso pelo Estado brasileiro durante pelo menos um quarto de século de prática autoritária de planejamento (LIMONAD, 2004, p.62).

Com a desconcentração industrial da Região Metropolitana de São Paulo, outras áreas passam a receber estas indústrias, e a cidade de São Paulo passa por uma mudança no seu caráter econômico, relacionado à passagem do fordismo para a acumulação flexível. Embora é importante deixar claro que essa mudança não anula totalmente o fordismo, este modelo coexiste, afinal a produção em série está presente em muitas indústrias.

Por sua vez, há um expressivo crescimento industrial de outras áreas, principalmente atrelados a incentivos, melhores condições de transporte, energia e matéria-prima, também isso ocorreu devido às indústrias terem sido atraídas por outros incentivos (doação de terrenos e infraestrutura) promovidos pelas prefeituras.

A Região Metropolitana de São Paulo não deixa de ter uma concentração industrial, há apenas um decréscimo. O interior do estado paulista foi o que mais recebeu as indústrias deslocadas da capital, pois havia uma infraestrutura adequada à implantação industrial em relação às outras áreas do país. Assim, ao buscarem alternativas de localização, os centros regionais próximos à Região Metropolitana de São Paulo, com destaque para as cidades de Campinas, Sorocaba e São José dos Campos, com seus respectivos entornos, além de algumas cidades da Baixada Santista, foram beneficiadas (IPEA, 2001). Esta área pode ser observada hoje como os maiores eixos de produção a partir de São Paulo, num processo que pode ser denominado por *metropolização do espaço* (LENCIONI, 2004).

Estes eixos seguem a lógica das principais rodovias que ligam a cidade de São Paulo ao seu interior, destacando: Eixo Anchieta-Imigrantes¹⁸ (Baixada Santista), via Dutra¹⁹ (Vale do Paraíba), via Bandeirantes-Anhangüera²⁰ (Campinas),

¹⁸ Abrigando principalmente a indústria metalúrgica e química, além de possuir o maior porto brasileiro, o Porto de Santos.

¹⁹ Destaca-se nesta região a presença do tecnopólo (centro de criação de difusão de tecnologia de ponta) em São José dos Campos, com indústrias bélica, aeronáutica e automobilística.

²⁰ A região de Campinas destaca-se por possuir vários tecnopólos, com indústrias de componentes eletrônicos, fibra ótica, etc.

via Washington Luiz²¹ (Ribeirão Preto), Castelo Branco²² (Sorocaba) e Ademar Pereira de Barros²³ (Jaguariúna, Mogi Guaçu e Mogi Mirim).

A compreensão desses eixos e dinâmicas econômicas e territoriais, com destaque para a Região Metropolitana de Campinas e seu entorno, será o foco de discussão a partir próximo capítulo, em que será demonstrado o papel que a reestruturação teve no estado de São Paulo e todas as suas implicações para a consolidação do estado e da Região Metropolitana de Campinas atualmente. Afinal, a região de Campinas é responsável por pelo menos 15% da produção científica nacional, sendo o terceiro maior polo de desenvolvimento científico do Brasil, além de possuir uma ampla rede de transportes e estar muito próxima da cidade de São Paulo.

²¹ Neste trecho encontram-se as principais agroindústrias brasileiras (cítrica, açúcar e etanol).

²² O destaque é para o centro têxtil de Sorocaba, chamada de “Manchester Paulista”.

²³ É uma via ainda em processo de consolidação partindo de Campinas, a indústria de autopeças e papel e celulose são destaque.

3. A DINÂMICA ECONÔMICO INDUSTRIAL FRENTE À REESTRUTURAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO

Os caminhões rodando, as carroças rodando,
rápidas as ruas se desenrolando,
rumor surdo e rouco, estrépitos, estalidos...
E o largo coro de ouro das sacas de café!...

Na confluência o grito inglês da São Paulo Railway...
Mas as ventaneiras da desilusão! a baixa do café!...
As quebras, as ameaças, as audácias superfinas!...
Fogem os fazendeiros para o lar!... Cincinato Braga!...
Muito ao longe o Brasil com seus braços cruzados...
Oh! as indiferenças maternais!...

Os caminhões rodando, as carroças rodando,
rápidas as ruas se desenrolando,
rumor surdo e rouco, estrépitos, estalidos...
E o largo coro de ouro das sacas de café!...

Lutar!

A vitória de todos os sozinhos!...
As bandeiras e os clarins dos armazéns abarrotados...
Hostilizar!... Mas, as ventaneiras dos braços cruzados!...

E a coroação com os próprios dedos!
Mutismos presidenciais, para trás!
Ponhamos os (Victória!) colares de presas inimigas!
Erguirlandemo-nos de café-cereja!
Taratá e o pean de escárnio para o mundo!

Oh! Este orgulho máximo de ser paulistamente!!!

Mario de Andrade²⁴

Paulicéia Desvairada, obra evocada pelo trecho supracitado, do saudoso poeta paulista Mário de Andrade, autor que se declarava um amante do Brasil, e principalmente de São Paulo, a “comoção de sua vida”. E foi desta cidade que surgiram suas obras mais memoráveis e também a formação do grupo de modernistas, do qual fazia parte e liderava.

Esse grupo de modernistas promove em 1922, ano do centenário da Independência do Brasil, a chamada Semana de Arte Moderna, que marca e rompe todos os predicados que a cultura e, principalmente, a literatura brasileira vivera até então.

Nessa conjuntura, o Brasil vinha passando por um bom momento em que a economia agrária exportadora, dinamizada pelo café, trazia riquezas para o país e as grandes cidades começavam a se expandir. São Paulo contava com

²⁴ ANDRADE, Mario. Paisagem nº 4.

aproximadamente 600 mil habitantes e o Rio de Janeiro, capital do Brasil, com mais de um milhão.

O livro de Mário de Andrade trouxe à tona todos os seus projetos mais audaciosos, com destaque para uma poesia urbana, sintética e fragmentada. Ele retrata a cidade de São Paulo como cosmopolita, burguesa e concreta. Ele expõe os dualismos que esta cidade possui e/ou vai adquirindo, como abundância e penúria, contradições que foram mantidas e alargadas ao longo dos anos.

Como já foi afirmado no final do primeiro capítulo, o início do século XX foi de transformações aceleradas na cidade de São Paulo. O início da industrialização impulsionou a alteração das paisagens urbanas e uma explosão demográfica. Mário de Andrade manifesta seu interesse em mudar a estética que insistia até então, uma poesia rural e parnasiana.

Essa poesia urbana era algo raro, pois o corriqueiro era a monotonia e o sentimentalismo que perdurava nos textos, assim ela veio para mostrar a vivacidade e a dinâmica que a cidade estava adquirindo.

Nesse livro, que é uma obra cheia de vivências e percepções do próprio autor, ele retrata a modernização da *urbe*, como o início da industrialização e a fixação da burguesia (barões do café) na cidade. É um livro que evidencia os dualismos da cidade, ou seja, um palco de cobiças dos bandeirantes e também um locus de cultura que estava borbulhando após 1922.

Essas dualidades são despontadas no seu todo, a metáfora do *arlequim* e o neologismo *arlequinal* surgem para evidencia-la, ou seja, o arlequim é composto por uma roupa feita de retalhos triangulares de duas cores, se contrapondo e a cidade tem esta mesma composição como elucida o próprio Mário de Andrade. A *urbe* é contraditória e dual, ela vive de sua reminiscência e também de suas reestruturações, ela vive o velho e o novo num só tempo e num só espaço. Espaço dinâmico que se reestrutura para se adequar às novas formas e preceitos.

A citação desse texto, tão formidável da literatura brasileira e com tantos dualismos, é para exemplificar o contexto com o qual a cidade de São Paulo convivia nas primeiras décadas do século passado e que ainda hoje traz consigo, ou seja, prosperidade, riqueza e pobreza. Não é apenas a capital paulistana, mas o estado todo, o estado mais pujante do Brasil, o maior PIB (Produto Interno Bruto), a maior renda per capita, os maiores indicadores econômicos, ou como alguns o caracterizam, “a locomotiva brasileira”.

Parafraseando a importância da obra “Paulicéia Desvairada”, que concebeu uma ruptura da literatura na década de 1920, a reestruturação econômica e urbana, iniciada a partir da década de 1970, representou uma mudança do fordismo para a acumulação flexível.

Este capítulo visa à caracterização do estado de São Paulo, destacando a industrialização, a concentração e a desconcentração industrial da cidade de São Paulo e seu atual papel na dinâmica econômica e urbana brasileira, partindo das concepções apresentadas no capítulo anterior, ou seja, uma visão mais geral sobre reestruturação e a dinâmica urbana e ingressando numa outra escala de discussão.

O processo de desconcentração da cidade de São Paulo propiciou a industrialização e alavancou um maior desenvolvimento do seu interior, que ao contrário do que se pensa, já era urbanizado e possuía indústrias. Desse modo, o processo de desconcentração veio acompanhado do processo de *metropolização do espaço* (LENCIONI, 2004), sendo que o interior paulista possuía particularidades que eram mais presentes nas metrópoles, como por exemplo, infraestruturas de transportes.

O estado de São Paulo, com mais de noventa por cento de população urbana e com um processo contínuo de *metropolização do espaço*, ao redor da Região Metropolitana de São Paulo, assiste à formação de uma nova tipologia urbana, sem uma denominação única, como por exemplo, a designação de macrometrópole alcunhada por Souza (1988) e de cidade-região proposta por Lencioni (2004).

A disposição do capítulo parte de uma elucidação do período do café no estado paulista, a industrialização, a concentração e desconcentração industrial rumo ao interior e à *metropolização do espaço*.

3.1 A industrialização de São Paulo

O desenvolvimento da atividade industrial no Brasil, numa escala de análise desde sua formação, é recente e não se deu de forma homogênea em todo o território, mas de forma “concentrada e centralizada em São Paulo” (BOMTEMPO, 2011).

O início da indústria paulista tem origem em meados de 1880-1890 (MAMIGONIAN, 1976) com origem na atividade cafeeira, afinal o lucro era elevado, possibilitando o investimento na indústria.

Vale ressaltar que, antes deste período, há uma tentativa de alguns fazendeiros para que o estado se tornasse industrial, porém não houve sucesso e as unidades fabris foram fechadas, principalmente pelo baixo preço do café antes do período da I Guerra Mundial.

Outro aspecto da industrialização em São Paulo é em relação à imigração estrangeira que auxiliou no processo industrial paulista. Matushima e Sposito (2002) apresentam este aspecto desde a gênese da chegada dos imigrantes, principalmente italianos e de outras nacionalidades também como: japoneses, árabes, espanhóis, etc. Muitas das pequenas indústrias, de caráter familiar, surgiram a partir desta parcela da população, sendo que algumas delas se consolidaram e hoje são empresas de prestígio.

Cidades do interior paulista são um grande exemplo desta constituição da atividade industrial, como, as localizadas na região de São José do Rio Preto e Mirassol, que se destacam pelo empresariado imigrante, dentre eles italianos, árabes e espanhóis (MATUSHIMA e SPOSITO, 2002).

A cidade de Mogi-Guaçu também é um exemplo, pois sua primeira atividade industrial foi a produção de telhas cerâmicas, utilizadas na construção de estações ferroviárias no período áureo do café. Isso graças aos imigrantes italianos que se instalaram na região (tendo como pioneiro o Padre José Armani) e proveram as primeiras cerâmicas, auxiliadas pela grande quantidade de argila, denominada *taguá*, encontrada no município.

Em São Paulo cunhavam-se “condições para uma acumulação capitalista diversificada: não se acumulava apenas em café, mas também em estradas de ferro, banco, indústria, comércio, eletricidade e outros. Assim, desdobrava-se o capital cafeeiro em múltiplas faces” (CANO; GUIMARÃES NETO, 1986, p.175).

A capacidade industrial dos grandes cafeeiros proporcionou a expansão de estradas de ferro, introdução de imigração europeia e a fundação de uma rede bancária (MAMIGONIAN, 1976).

Então, há o surgimento de uma concentração industrial e São Paulo começa a se destacar, em relação às outras regiões brasileiras, a partir do século XIX e início do século XX. Já em 1907, a indústria paulista superou a do Rio de Janeiro, principal até então. Mamigonian (1976) afirma que a imigração européia, aliada a vários fatores, como o grande número de empresários e a existência de um mercado mais consolidado, possibilitou este nível industrial.

Os migrantes foram um fator preponderante na constância econômica paulista afinal era uma mão de obra mais qualificada, além de formarem um amplo mercado consumidor (MAMIGONIAN, 1976).

Com a I Guerra Mundial, uma grande crise assola o comércio exterior, desacelerando a exportação e as importações brasileiras, e São Paulo lucra com esta crise, tornando-se um grande abastecedor do mercado interno. Favorecendo assim seu avanço econômico nos anos seguintes (tabela 1) e despontando no comércio exterior na década de 1920 (CANO; GUIMARÃES NETO, 1986). No período de 1919 a 1929, a indústria passa a ser mais diversificada e dinâmica visando atender todo o mercado nacional também.

Tabela 1 – Destino das exportações totais do estado de São Paulo 1900-1960 (%)

<i>Período</i>	<i>Para o exterior</i>	<i>Para o resto do Brasil</i>
1900 – 1910	85	15
1910 – 1920	75	25
1920 – 1930	50	50
1960	16	84

Fonte: CANO, 1977.

O grande desempenho da indústria paulista não consistia apenas no complexo cafeeiro, mas em outras atividades, como bancos e cultivo de outras culturas.

A crise de 1929 proferiu uma grande mudança na economia brasileira, pois mesmo com o colapso de muitos cafeicultores, houve a transformação de uma economia baseada num modelo agrário-exportador para um modelo industrial. Cano (2007) afirma que:

[...] durante a década de 1920, a economia paulista acentuou a modernização e a modernização da indústria produtora de bens-salário. A partir daí, e mais precisamente após a “Crise de 1929”, lançou a semente da futura indústria de bens de produção, que se consolidaria durante a década de 1950. A amplitude de seu próprio mercado proporcionou-lhe atração e posterior concentração da indústria de bens de consumo durável e de capital. Quando isso se dá, a economia paulista já havia consolidado seu predomínio na dinâmica de acumulação à escala nacional. É a partir deste momento que se consolidaria a integração do mercado nacional (CANO, 2007, p.39).

Nos anos seguintes à crise, o que se viu foi uma desarticulação do comércio externo, forçando as regiões menos industrializadas do país a comprarem produtos manufaturados de São Paulo. Nos anos subsequentes, observa-se uma certa obrigatoriedade das outras regiões e estados em se ajustarem e se integrarem de forma complementar à economia de São Paulo (CANO, 2007).

E a partir desta conjuntura, São Paulo consolida-se como o articulador econômico nacional, nas palavras de Cano (2007):

[...] a partir daquele momento, era a economia de São Paulo que passava a promover a integração do mercado nacional, de forma crescente, tornando-se o centro da decisão maior da acumulação de capital do país. Vista a questão de outra forma, a periferia nacional não mais poderia “percorrer iguais caminhos” percorridos por São Paulo; vale dizer, não teria mais sentido pensar – como ingenuamente alguns ainda hoje pensam – em uma industrialização “autônoma” na periferia nacional. (CANO, 2007, p.50).

No decorrer da década de 1930, com o papel que São Paulo vai adquirindo, o processo de urbanização também se intensifica, principalmente devido às mudanças na estrutura produtiva. No período entre 1933 a 1939, há um grande surto industrial no país com taxas de crescimento de 11,2% ao ano (CANO, 1988).

Durante o período de 1939 a 1949, o crescimento médio anual da produção industrial é de 7,8%, com taxas expressivas em bens de consumo duráveis (9,3%), não duráveis (6,7%) e muito mais elevadas que o aumento populacional (CANO, 1988).

A partir de 1956, a indústria paulista passa por uma nova fase de industrialização, ou seja, a mudança de uma industrialização restringida para uma industrialização pesada, decorrente de uma mudança na estrutura produtiva e do Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek. Com isso o país se abriu para grandes empresas transnacionais, tendo a indústria automobilística como mais relevante. O país recebeu “investimentos públicos e privados, que culminaram na instalação das indústrias pesadas.” (CANO, 2008, p.11).

O Estado também investe diretamente no país com infraestruturas para alavancar o setor industrial, principalmente para melhorar a fluidez, construindo aeroportos e sistemas de comunicação, sobretudo rodovias, além de incentivos fiscais e empresas estatais.

Durante a década de 1960, há certa instabilidade devido às crises políticas e econômicas e, conseqüentemente, com o golpe militar, provoca-se uma desaceleração do crescimento no país como um todo.

No início da década de 1970, o chamado “milagre econômico” incitou uma nova aceleração econômica aliada às mudanças nas estruturas econômicas do país, modernização industrial e internacionalização da economia.

O período, de 1950 a 1980, foi de grande intervenção estatal na economia, frente a problemas econômicos do exterior e de uma economia baseada na exportação de produtos primários. Esse período é marcado pela grande industrialização nacional²⁵. Os principais planos para alavancar a economia interna do Brasil foram o Plano de Metas (1956 – 1960) já mencionado, o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG) em 1964 e, finalmente, o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), no período de 1974 a 1979 (CARNEIRO, 2002; UDERMAN, 2008).

Os desequilíbrios regionais, causados pelo processo de industrialização, após o Plano de Metas, trouxeram a necessidade da elaboração de novos planos: Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social (1963 a 1965), Programa de Ação Econômica do Governo (1964 a 1966), Programa Estratégico de Desenvolvimento (1967 a 1970), além do I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972 a 1974), visando diminuir as disparidades regionais.

Entretanto o que se viu foi uma tentativa de controle da inflação e da política externa. Apenas com o II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento) houve uma atuação mais clara para tentar diminuir as disparidades regionais. Porém, o Sudeste e, principalmente, o estado paulista detinha o domínio da produção nacional e, todo o desenvolvimento das outras regiões era em prol do centro econômico nacional, complementando-o. A grande preocupação do estado brasileiro, de modo geral, era o crescimento da economia nacional, as disparidades sempre foram deixadas num segundo plano.

Desde 1950, havia já uma grande concentração industrial na grande São Paulo, onde a presença de infraestruturas já havia se consolidado, pois ela possuía uma localização privilegiada, ou seja, em São Paulo havia um nó relevante na rede rodoviária e ferroviária não apenas do estado, mas também do país. Não obstante, este acúmulo industrial provocou algumas consequências como o inchaço populacional e crescimento desenfreado da mancha urbana.

²⁵ Esta intervenção estatal na economia foi chamada de *desenvolvimentista*. A partir de 1970 este modelo é deixado de lado, e se vê é uma diminuição da intervenção do Estado na economia baseados no liberalismo, apenas na década de 1990 este modelo começa a ser questionado por sua ineficiência e sobre qual deve ser o papel do Estado (CARNEIRO, 2002).

O Estado brasileiro viu-se obrigado a intervir com investimentos em outras áreas do país para tentar diminuir a grande concentração industrial que São Paulo havia adquirido, esmiuçando um contraste gritante dos estados brasileiros porque não havia uma homogeneidade econômica em todo o território, isto é:

[...] sua distribuição não ocorreu de maneira homogênea no território brasileiro; pelo contrário, as empresas até meados da década de 1980 estavam centralizadas e concentradas no estado de São Paulo, sobretudo na metrópole e no seu entorno (BOMTEMPO, 2011, p.73).

Durante a década de 1970, começa a ocorrer uma desconcentração industrial da cidade de São Paulo e do seu entorno. A participação da indústria paulista começa a sofrer um decréscimo em relação ao restante do país, além do salto industrial que o interior paulista presenciava. Há um deslocamento da indústria a partir de 1970, que diminui o peso da indústria de São Paulo em relação aos outros estados, ou seja, a produção industrial do estado de São Paulo que representava em 1970 58,1% do total nacional, em 1985 decaiu para 51,9% e nos anos 1990, continuando o decréscimo, chega a patamares de 49,9% em 1995 (PACHECO, 1998, p.71). Em 2000, de acordo com o IBGE²⁶, esse índice alcança 46,4% e em 2012 está no patamar de 36,7%²⁷.

O Estado até promovia políticas para tentar diminuir as desigualdades regionais existentes, mas até então, ao invés de haver um deslocamento das indústrias de São Paulo para outras regiões do país, o que se via era o deslocamento para o interior paulista, o que era justificável devido às infraestruturas já existentes (rodovias, aeroportos, portos, energia elétrica, etc.), advindas do período do café e da proximidade com a cidade de São Paulo, um grande mercado consumidor. Desta maneira, segundo Negri (1988), um dos incentivos do Estado, para tentar diminuir a concentração das indústrias em São Paulo, foi a instalação da indústria petroquímica em Paulínia e São José dos Campos; o parque petroquímico e siderúrgico em Cubatão; o complexo aeronáutico e bélico no Vale do Paraíba; a constituição de um parque tecnológico, principalmente no setor de telecomunicações em Campinas e, através do Programa Proálcool em 1975, uma centralização da produção em Ribeirão Preto e Campinas.

²⁶ De acordo com a Pesquisa Industrial do IBGE.

²⁷ Um dos motivos para este índice ter caído tanto é o deslocamento industrial que a cidade vem sofrendo ao longo do tempo e as seguidas crises que o mundo vem enfrentando.

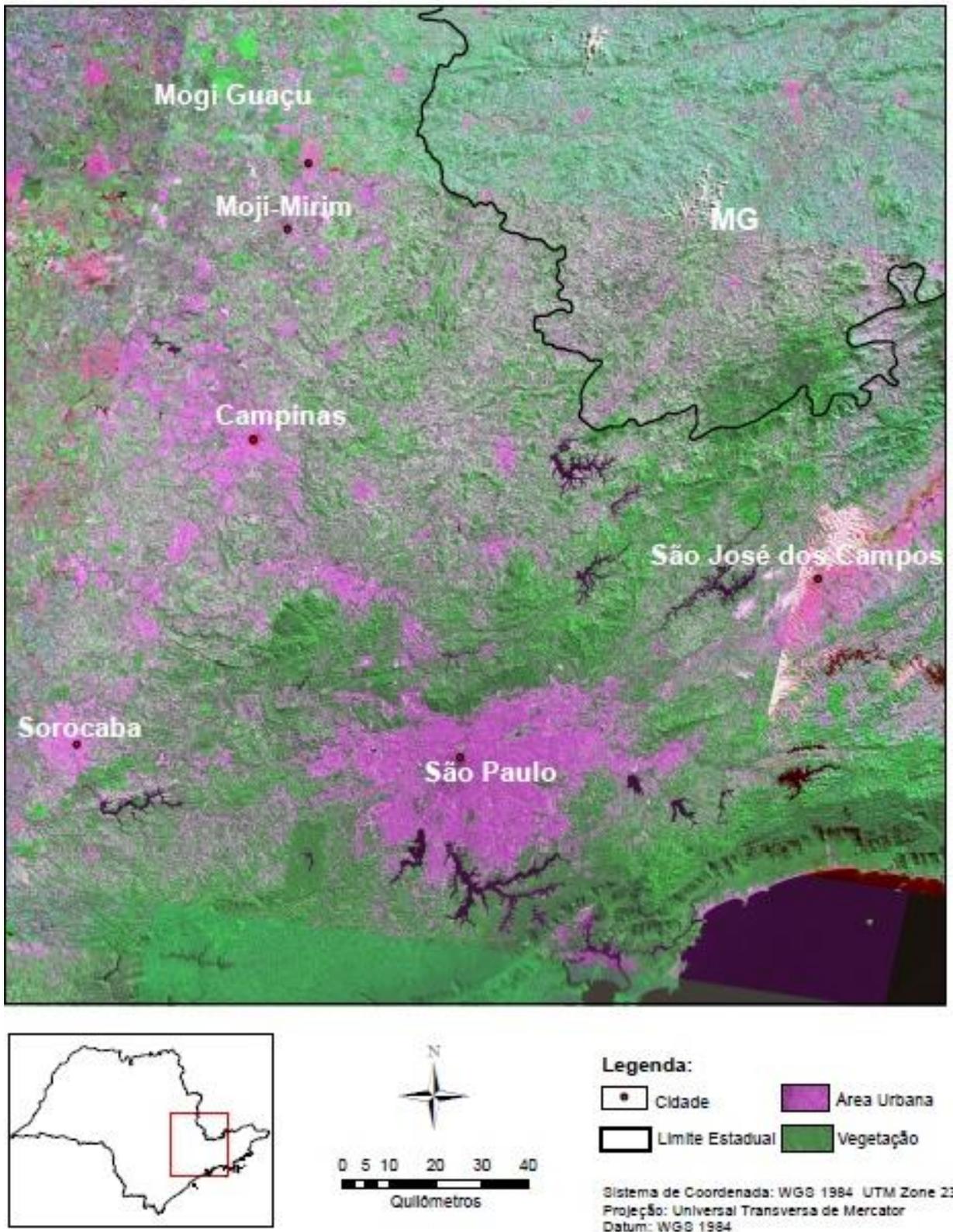
Contudo, é importante deixar claro que alguns ramos da indústria permanecem na capital paulista ou próximos a ela, pois são ramos mais específicos e especializados (indústrias de desenvolvimento tecnológico, farmacêuticas, por exemplo), os quais necessitam de equipamentos mais complexos e de mão de obra especializada. Estas permanecem localizadas em São Paulo e no seu entorno, num raio de 150 quilômetros, formando eixos industriais a partir da capital, como é o caso de Campinas, São José dos Campos e São Carlos (BOMTEMPO, 2011). São espaços ligados à alta tecnologia, os quais Santos (2009) denomina de *espaços luminosos*, aqueles que aglomeram densidades ligadas à tecnologia e à informação.

Além destes diferenciais, São Paulo ainda concentra atividades de gestão de empresas nacionais e internacionais, o que Santos e Silveira (2001) denominam de *espaços de gestão*, característicos da globalização. Lencioni (2008b) afirma que na metrópole contemporânea converge a inovação e a tecnologia, São Paulo e o seu entorno são um exemplo disto.

[...] na metrópole moderna, típica de grande parte do século XX, a industrialização e as multinacionais foram importantes para o desenvolvimento dos serviços produtivos e, conseqüentemente, para a centralidade da metrópole. Hoje em dia o que caracteriza a metrópole contemporânea é a presença dos grupos econômicos, notadamente a gestão desses grupos. Além do mais, uma outra característica importante é que nas metrópoles se adensa a indústria de alta tecnologia e inovadora, num quadro de refluxo da atividade industrial e de não reconversão das áreas tradicionalmente industriais da cidade, que passam a se constituir como resíduos de um outro tempo à espera de reconversão. Desenvolve-se, também, um deslocamento da indústria, em especial dos ramos tradicionais para além da região metropolitana (LENCIONI, 2008b, p.14-15)

Mesmo observando um aumento significativo de atividade industrial em outros pontos do país, “São Paulo ainda permanece como o estado brasileiro que apresenta intensas complexidades em relação às atividades econômicas desenvolvidas” (BOMTEMPO, 2011, p.77). Não apenas sua Região Metropolitana, mas todos os seus principais eixos que constituem praticamente uma “mancha urbana quase contínua” entre as regiões metropolitanas de Campinas e Baixada Santista, além de São José dos Campos e Sorocaba, como pode ser observado na Figura 3.

Figura 3 – Urbanização à partir da cidade de São Paulo



Fonte: IBGE, elaboração do autor.

Analisando a figura, é possível notar a complexa mancha urbana que existe no estado de São Paulo, constituída a partir da Região Metropolitana de São Paulo,

num raio de aproximadamente 150 km, conformando a rede mais intrincada do país. Essa rede é composta por um emaranhado de redes e fluxos, com a presença de “nós” significativos como Campinas, Ribeirão Preto, por exemplo, e principalmente a cidade de São Paulo.

Esta conjuntura atual que a figura apresenta, tem início nas décadas de 1960 e 1970 pelas razões já mencionadas, como a multilocalização de empresas. Esta desconcentração é mais notória ao redor da cidade de São Paulo, formando *eixos de desenvolvimento* (SPOSITO, 2007), atingindo áreas que possuíam infraestruturas básicas, como vias de transporte e energia elétrica, e que ainda hoje são as áreas mais industrializadas do estado: Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e São José dos Campos (Vale do Paraíba).

A ação estatal não se limitou ao papel de construção das infra-estruturas (sic) necessárias à expansão concentrada do capital industrial; investiu também na indústria de base (refinarias em São José dos Campos e em Paulínia), de ponta (aeronáutica, em São José dos Campos) e em pesquisa: Centro Tecnológico da Aeronáutica, em São José dos Campos, Universidade Estadual de Campinas (1966), Universidade Federal de São Carlos (1968), Instituto de Tecnologia de Alimentos (Campinas, 1969), Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações (Campinas, 1976), Faculdade de Tecnologia (Unesp – Sorocaba) (QUEIROGA; BENGATTI, 2007, p.43).

Todos estes investimentos em indústria de base e posteriormente com a chegada de novas estruturas (*shoppings centers*, universidades e institutos de pesquisa) promoveram esta região que, historicamente, já era a mais industrializada e desenvolvida do estado, depois da capital.

A região de Campinas foi onde ocorreu “o maior crescimento absoluto, transformando-se, em 1980, no segundo centro industrial do país em valor de produção” (QUEIROGA; BENFATTI, 2007, p.43). E ainda hoje está entre as áreas mais industrializadas do país. Sua rede de transportes é privilegiada, pois é um dos maiores entroncamentos rodoviários, passando diversas rodovias, dentre todas, destacam-se²⁸: Rodovia Anhangüera, Rodovia dos Bandeirantes, Rodovia Dom Pedro I, Rodovia Santos Dumont e Rodovia Adhemar de Barros. Essa rede rodoviária facilita a ligação com todo o território nacional. Além de possuir o maior aeroporto de cargas do Brasil, o Aeroporto Internacional de Viracopos, abarcando

²⁸ Informações retiradas da Prefeitura Municipal de Campinas e Secretaria Estadual de Transportes, 2012.

mais de 18% do fluxo total de mercadorias brasileiras²⁹. Essas características não ficam apenas na cidade de Campinas, mas em toda a Região Metropolitana e adjacências.

Esta dispersão industrial para o interior do estado constituiu o que Lencioni (1994) denomina de *dispersão concentrada*. Todos esses fatores provocaram processos de conurbação e a constituição de um processo de *metropolização do espaço*.

Com as transformações que o capitalismo sofre, a partir da década de 1970, para sua manutenção frente a uma nova realidade nos meios de produção, onde a fluidez era necessária, a acumulação flexível ou toyotismo surge, alterando toda a cadeia produtiva presente até então. Como já foram citadas no capítulo 1, essas mudanças proporcionaram a dissolução da rigidez da produção e a horizontalização das indústrias.

São Paulo e sua Região Metropolitana, também em 1970, enfrentavam uma concentração industrial díspare com o restante do Brasil e conseqüentemente muitos problemas decorrentes desta centralidade, como trânsito denso, poluição, violência, etc.

Assim, inicia um processo de interiorização industrial advindo de projetos de desenvolvimento estatal que promovem o crescimento do interior paulista. Mas, nem todo o interior se beneficia, o Oeste Paulista, por exemplo, fica à mercê destes investimentos neste momento e também o surgimento de novos setores e/ou novos empreendimentos no interior.

[...] descentralização industrial houve muito pouco, se entendermos este conceito como a mudança espacial de determinada atividade econômica de um lugar a outro. Implantaram-se no interior setores novos que não estavam centrados ou concentrados em determinados pontos do território econômico do Estado de São Paulo. Portanto, a **descentralização industrial propriamente dita foi pequena, de algumas plantas têxteis e de confecções, de uma ou outra de material de transporte. Os setores novos, de ponta, não podem ser caracterizados como parte de um processo de descentralização.** [...] parte da renovação tecnológica, até pouco vista como *science fiction*, está tomando rumo muito complexo para o país em termos de setores produtivos. Ela não só resume a alterações de processos produtivos, mas também transforma a estrutura concorrencial da indústria moderna (CANO, 1988, p.129, *grifo nosso*).

²⁹ Fonte: Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária), 2013.

O que Cano (1988) discerne é o processo que se inicia em 1970, ou seja, a reestruturação econômica promovida pela mudança do fordismo para a acumulação flexível. Novos setores produtivos surgem e a estrutura industrial se transforma, uma nova postura produtiva surge. O período *técnico científico e informacional* tem sua gênese.

Os diversos processos dinâmicos de ordenação e reestruturação espacial, comandados pela lógica capitalista, promoveram um processo de reestruturação originária da centralização do capital, da horizontalização da indústria e da flexibilização da produção.

Desta maneira, a reestruturação econômica e urbana foram prerrogativas para as mudanças que estavam ocorrendo. Neste mesmo contexto, a rede urbana paulista, frente a este processo de reestruturação, também promove alterações nos fluxos, e, conseqüentemente, nos fixos e em toda a dinâmica da rede.

A reestruturação atinge todas as escalas, desde o aparecimento de novas formas urbanas à reorientação dos fluxos e as interações das cidades, possibilitando e estabelecendo, segundo Sposito (2004):

[...] novas dinâmicas econômicas e novas práticas socioespaciais que exigem uma análise que se baseia nas relações entre localizações e fluxos que se estabelecem articulando, cada vez mais, diferentes escalas geográficas de produção e estruturação dos espaços urbanos (SPOSITO, 2004, p. 12).

Dentro de uma escala, a reestruturação do espaço paulista promoveu transformações profundas, reconfigurando o espaço, distribuindo os capitais fixos no estado e desenvolvendo cada vez mais a centralidade da cidade de São Paulo. Este processo espacial é dinâmico, e segundo Sposito (2004):

[...] a concentração e centralização do capital propiciaram movimentos de concentração, desconcentração e reconcentração espacial dos capitais fixos no conjunto do Estado de São Paulo, e centralização espacial dos capitais produtivos e financeiros na metrópole paulista (SPOSITO, 2004, p. 223).

Toda a região ao redor da cidade de São Paulo é atingida por esta reestruturação, promovendo novas áreas de produção no interior e constituindo “uma nova realidade urbana muito além de uma mera expansão da metrópole industrial paulistana” (QUEIROGA; BENFATTI, 2007, p. 44).

A reestruturação promove uma dispersão industrial para o interior. Não obstante, provoca cada vez mais uma centralização de poder dos agentes

econômicos. O estado passa por transformações profundas, reconfigurando o espaço através da difusão industrial. É um processo caracterizado por Lencioni (1994) como *dispersão concentrada da industrialização*.

Esta mudança industrial de São Paulo é apontada por Pintaudi e Carlos (1995) como uma transferência de unidades produtivas para outras áreas, afinal o que hoje é caracterizado pelo *meio técnico científico e informacional*, composto pelas inovações tecnológicas, continua presente com maior força na capital paulista, por exemplo, empresas que demandem maior qualificação, mas o interior há também centros de inovação e tecnopolos como Campinas.

A expansão industrial na década de 1980, pelo entorno metropolitano, é um exemplo claro da desconcentração. Esta ampliação ocorre de maneira integrada com a capital, através dos eixos rodoviários, assim não se cria um novo grande centro industrial disjunto. Mas, é evidente que surge um interior cada vez mais urbanizado e pujante.

A cidade de São Paulo, ao longo das duas últimas décadas, vem sofrendo um decréscimo na sua produção industrial, embora ainda se sobreponha com grande vantagem neste aspecto. Mas a cidade vai cada vez mais se especializando nas atividades ligadas ao *meio técnico científico e informacional*, característica presente nas cidades globais.

O interior não fugiu a esta tendência da capital, pois as atividades do setor terciário são contundentes nestes espaços, localizados estrategicamente nos eixos de Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos, cidades pertencentes ao chamado Complexo Metropolitano Expandido (Emplasa).

Hoje a desconcentração industrial é incitada pela guerra fiscal entre as cidades do interior paulista, mas também por cidades fora do estado. Fenômeno apontado por Santos e Silveira (2001) como um processo de extensão da produção industrial do Sudeste para novas áreas. Isto faz com que as áreas industriais tornem-se ainda mais dinâmicas e especializadas. Entretanto o interior paulista, como foi explicitado, é integrado à capital muito fortemente. Deste modo fica clara a metropolização e a densificação da rede urbana paulista.

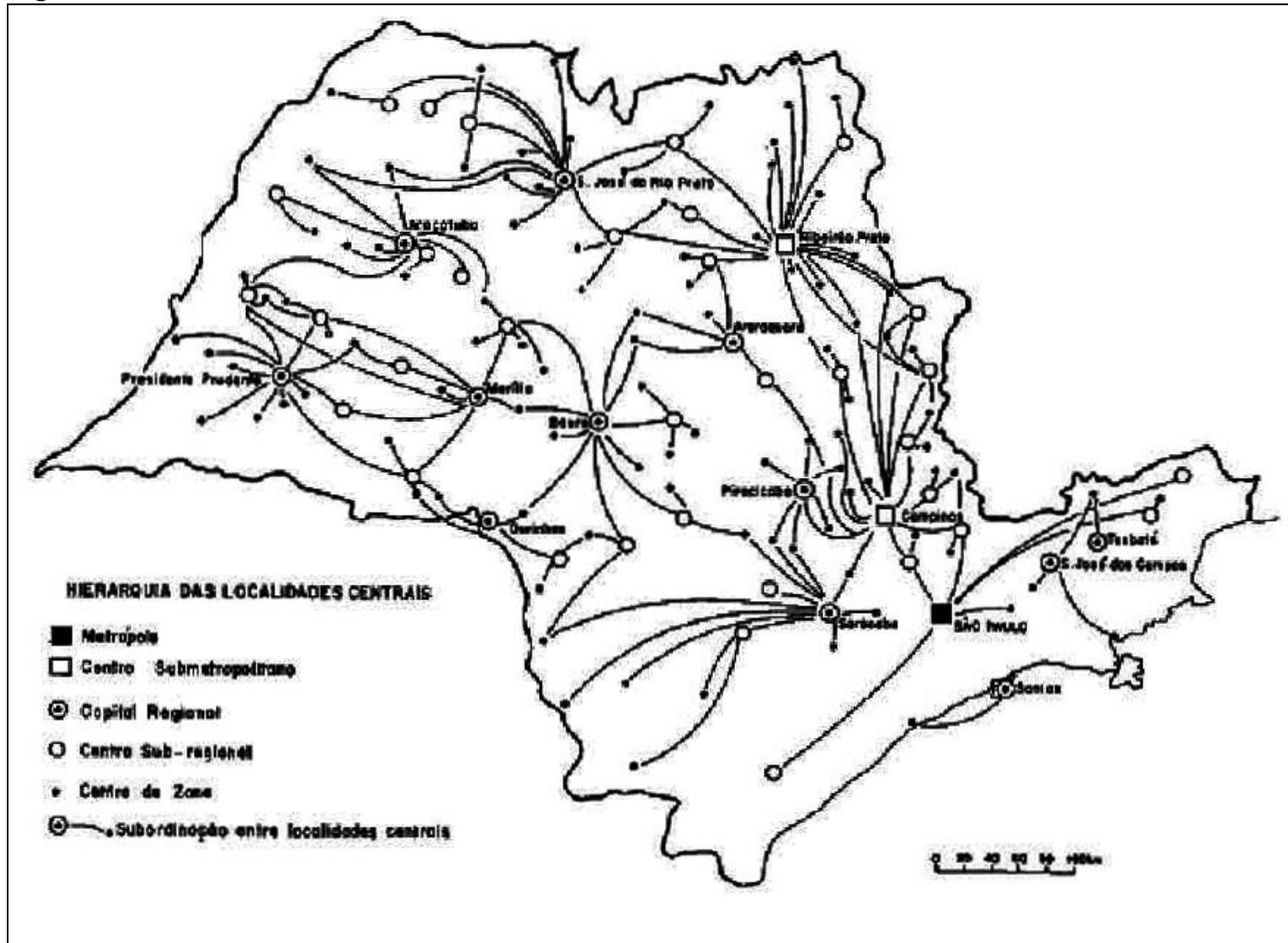
3.2 A evolução e densificação da Rede Urbana Paulista

Segundo o IPEA, o estado de São Paulo “possui a mais ampla e complexa rede urbana do país, apresentando inter-relacionamentos com os estados vizinhos e causando impacto em todo o território nacional” (IPEA, 2001, p.111). Por isso seu sistema urbano promove uma propagação e disseminação de empresas e atividades, reproduzindo o desenvolvimento muito além da capital e do seu entorno (DROULERS, 2004).

Todas as cidades que compõem a rede urbana de São Paulo, independente de seu tamanho, sofrem influência da capital paulista, afinal ela é o “nó” (convergência) dos fluxos, tanto materiais quanto imateriais. É em São Paulo que afluía toda a malha ferroviária do passado; hoje converge a malha rodoviária e aeroviária, além de outros fluxos.

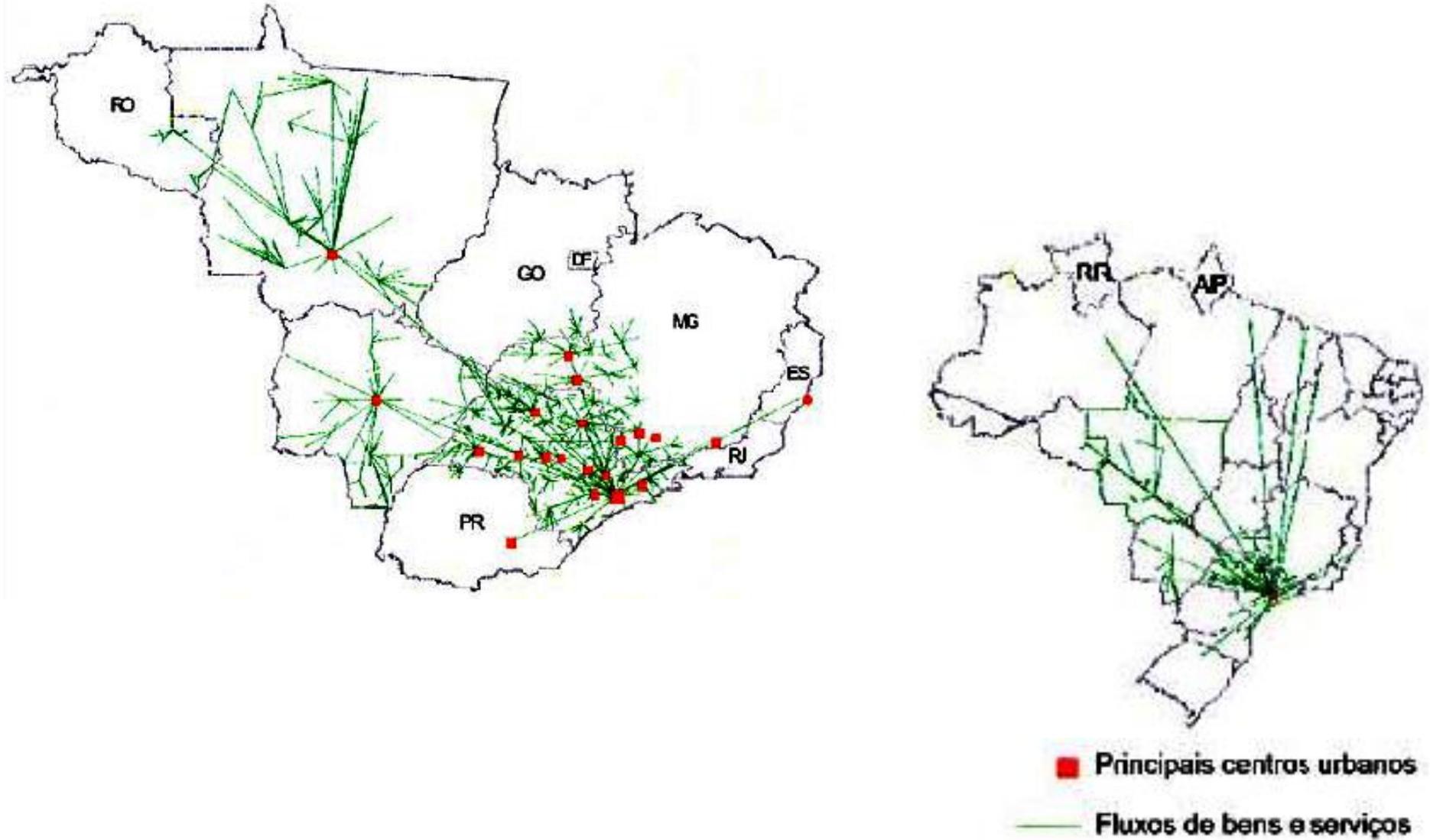
Se observarmos os mapas 5, 6 e 7, podemos compreender como a rede urbana paulista, mesmo em diferentes épocas, polariza na cidade de São Paulo, além de mostrar este processo de densificação da rede ao longo do tempo e a evolução da influência de São Paulo.

Figura 4 - Rede urbana e de influência de São Paulo – 1978



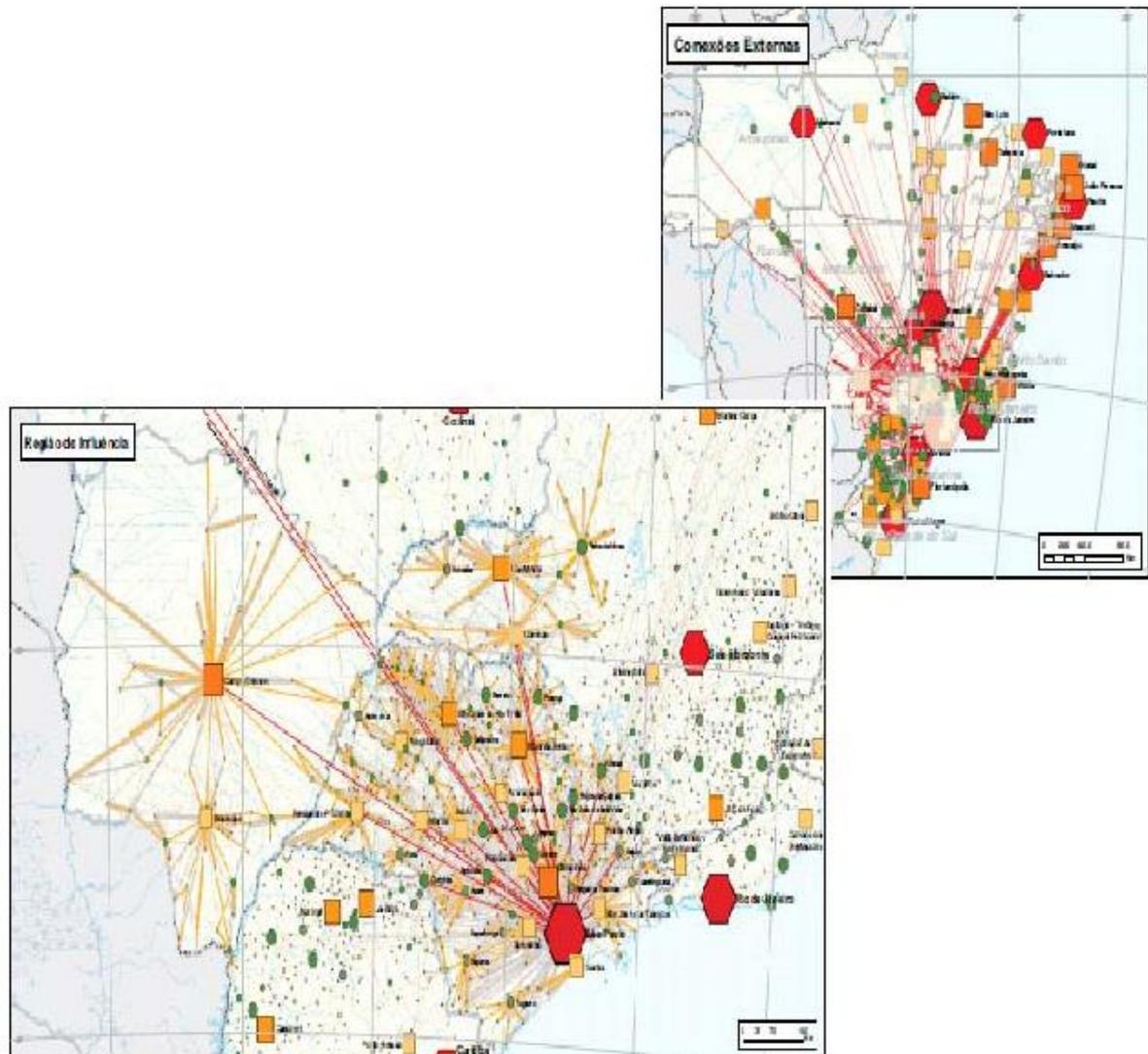
Fonte: REGIC, 1987

Figura 5 – Rede urbana e de influência de São Paulo – 1993



Fonte: REGIC, 2000.

Mapa 5 – Rede urbana e de influência de São Paulo – 2007



Fonte: REGIC, 2008

Analisando os três mapas, a primeira conclusão é a velocidade com que São Paulo se afirmou como a metrópole nacional brasileira na década de 1960 na primeira publicação da REGIC já se afirma: “Além de sua poderosa atuação nacional, São Paulo é a metrópole que reúne a maior população dentro de sua área de influência, 19.581.288 habitantes” (REGIC, 1972, p. 21). Na época já se destacavam outras áreas importantes do estado, mesmo antes do processo de reestruturação, como as cidades de Campinas, Jundiaí, São José dos Campos, Ribeirão Preto e Presidente Prudente.

No mapa 5, que mostra a rede urbana na década de 1980, várias cidades do estado de São Paulo e não apenas a capital começam a despontar pela influência

que passam a deter, como por exemplo: Marília, Ourinhos e Piracicaba, além é claro das cidades citadas acima que elevam seu patamar na hierarquia urbana.

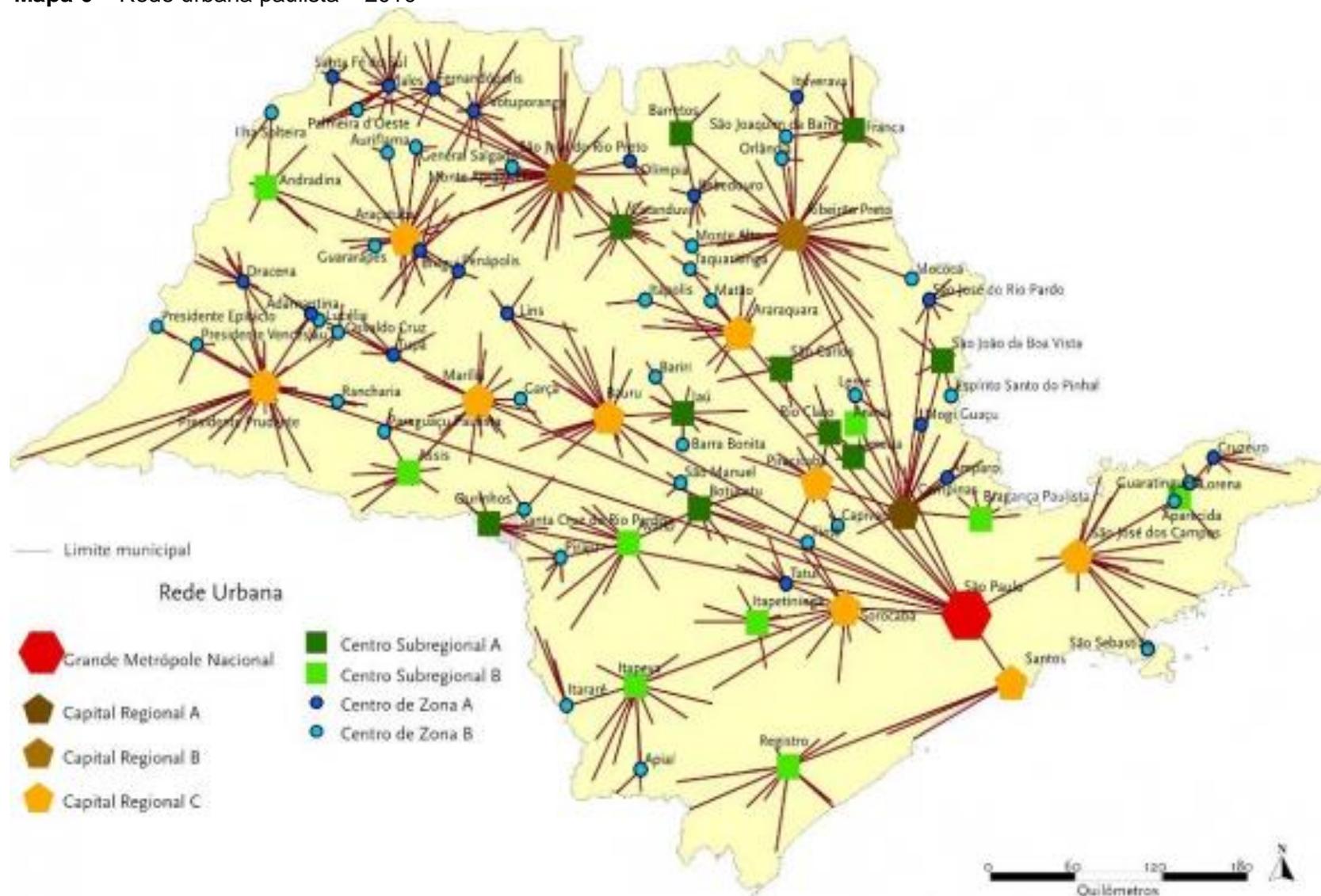
No mapa 6, ficam evidentes mais uma vez os patamares máximos que a centralidade de São Paulo atingiu, pois cada vez mais intrincado devido aos eixos principais, que coincidem com rodovias importantes que ligam a capital ao seu interior. Destacando-se também a densificação da área de atuação de São Paulo, ultrapassando os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná e Mato Grosso do Sul.

No último mapa (7) da REGIC de 2007, o que já foi dito sobre São Paulo concentrar as atividades de controle, gestão e comando do território fica explicado, pois é o “nó” de integração brasileiro ao sistema global. As Regiões Metropolitanas de Campinas, Baixada Santista e do Vale do Paraíba, conjuntamente e com a preponderância de São Paulo, formam uma rede metropolitana interdependente, seguindo os eixos rodoviários em direção a Sorocaba, Ribeirão Preto e Rio de Janeiro.

O sistema urbano paulista é representado atualmente (mapa 8) por quatro regiões metropolitanas (Região Metropolitana de São Paulo, Região Metropolitana de Campinas, Região Metropolitana da Baixada Santista e Região Metropolitana do Vale do Paraíba³⁰); nove aglomerações urbanas (Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Araraquara/São Carlos, Sorocaba, Bauru, Araçatuba, Jundiaí, Mogi Guaçu/Mogi Mirim e Piracicaba); onze centros regionais (Atibaia, Barretos, Botucatu, Bragança Paulista, Catanduva, Franca, Itapetininga, Jaú, Marília, Ourinhos e Presidente Prudente) e um conjunto de 483 municípios restantes (EMPLASA, 2011).

³⁰ A Região Metropolitana do Vale do Paraíba foi criada pela Lei Complementar 1166, de 9 de janeiro de 2012, tornando-se a quarta região metropolitana do estado de São Paulo.

Mapa 6 – Rede urbana paulista – 2010



Fonte: REGIC - 2008

Além da divisão supracitada, o estado de São Paulo também é dividido em Regiões Administrativas (RA)³¹ e estas em Regiões de Governo (RG), sediadas por cidades que, de alguma maneira, tem um papel central para as cidades ao redor. Estas divisões partem do pressuposto da vocação da região, padrões de polarização e hierarquia pertinente. Atualmente são 15 Regiões Administrativas: Baixada Santista (Santos), Barretos, Bauru, Campinas, Central (Araraquara/São Carlos), Franca, Marília, Presidente Prudente, Registro, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, São José dos Campos, Sorocaba e Região Metropolitana de São Paulo. Já as Regiões de Governo são 42: Adamantina, Andradina, Araçatuba, Araraquara, Assis, Avaré, Barretos, Bauru, Bragança Paulista, Campinas, Caraguatatuba, Catanduva, Cruzeiro, Dracena, Fernandópolis, Franca, Guaratinguetá, Itapetininga, Itapeva, Jales, Jaú, Jundiaí, Limeira, Lins, Marília, Ourinhos, Piracicaba, Presidente Prudente, Registro, Ribeirão Preto, Rio Claro, Santos, São Carlos, São João da Boa Vista, São Joaquim da Barra, São José do Rio Preto, São José dos Campos, Sorocaba, Taubaté, Tupã e Votuporanga.

O estado paulista, com destaque para o entorno da Região Metropolitana de São Paulo, num raio de 150 a 200 km³², presencia um processo de *metropolização do espaço*, ou seja, um território com as seguintes características: “o fluxo de pessoas é múltiplo, intenso e permanente, a densidade dos fluxos imateriais é expressiva e a relação espaço-tempo vem se comprimindo” (LENCIONI, 2006). É um processo num sentido de “ação continuada” no espaço.

Desse modo, a distância entre os lugares é relativizada e de certa forma alterada diante da velocidade de fluxos, ou seja, a distância topográfica não é única, neste período de globalização, é preciso considerar as distâncias topológicas³³ (LENCIONI, 2004).

Assim, as cidades do estado de São Paulo que compõem este “território-rede” (LENCIONI, 2004b), formado por um emaranhado de fluxos e conexões, devem ser entendidas a partir desta intensidade de conexões, ou seja, a fluidez, pois a distância entre elas e os limites municipais não tem a mesma relevância.

³¹ Fonte: Fundação SEADE, 2012.

³² Martine Droulers (2004) caracteriza esta estrutura urbana como densa e dinâmica, após a diminuição das atividades industriais da cidade de São Paulo na década de 1970.

³³ Distância não relacionada diretamente com o espaço, e sim com o tempo, afinal com a aceleração dos processos globais houve uma compressão do espaço pelo tempo (SANTOS, 2008).

A evolução da rede urbana paulista é associada a vários fatores, o primeiro deles são as vias férreas (mapa 9), que embora atualmente estejam abandonadas, em sua maioria, tiveram grande importância no surgimento e desenvolvimento da rede de cidades no interior do estado. Outro fator é a localização das cidades ao longo das ferrovias e, posteriormente, ao longo das rodovias, o que auxilia na sua difusão, além das vias de comunicação que se adensaram ao longo do estado, sendo estas rodovias, ferrovias, infovias (cabos de fibra ótica, etc.).

Mapa 7 - Antiga rede ferroviária paulista



Fonte: Associação brasileira de preservação ferroviária, 2012.

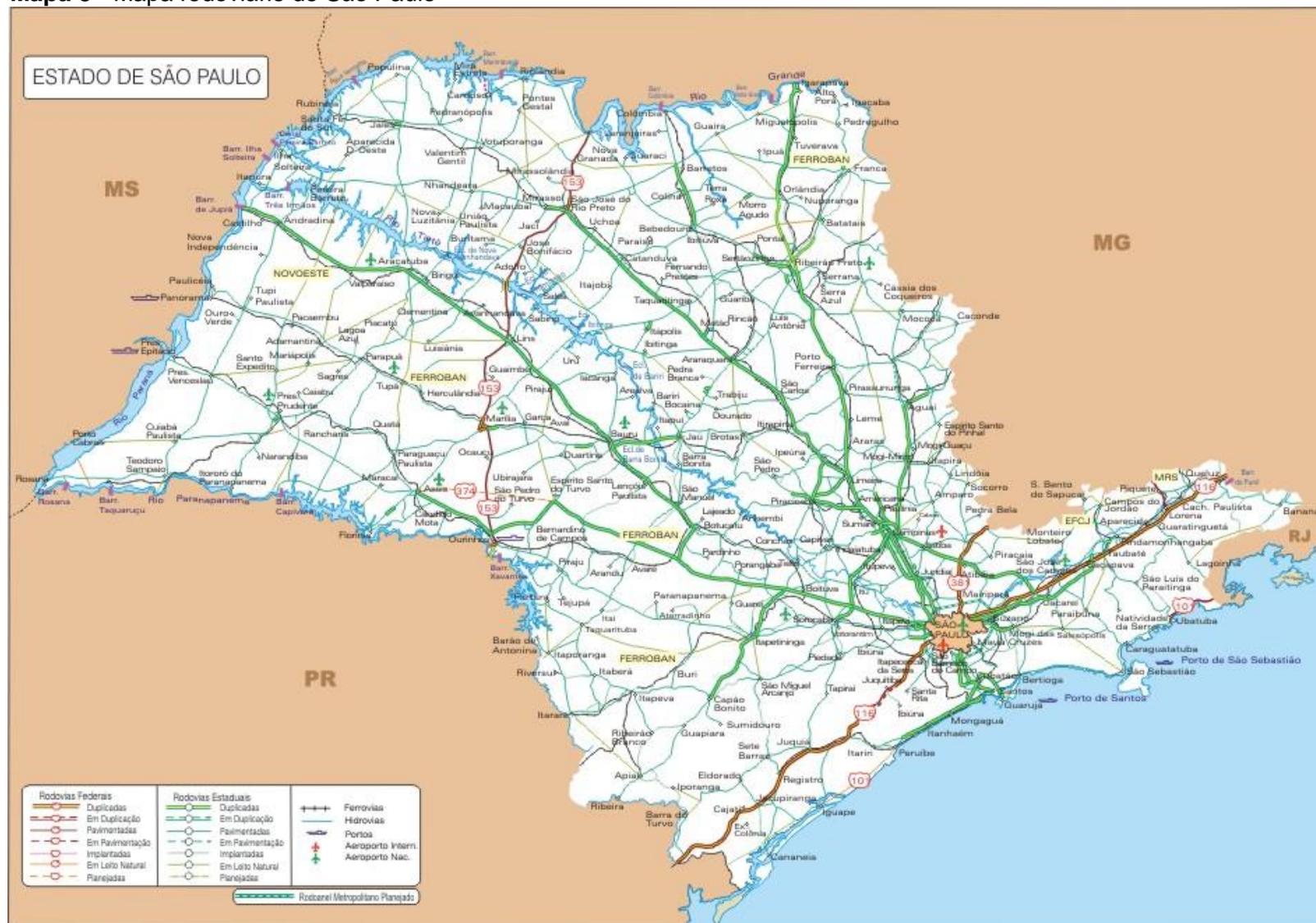
Atualmente todo o espaço brasileiro sofre com a influência da cidade de São Paulo e principalmente das suas forças econômicas, além de outras cidades importantes como Campinas, São José dos Campos e Ribeirão Preto.

A densificação desta rede urbana paulista é decorrente da própria integração que a rede de transportes propiciou afinal, as cidades foram crescendo ao longo de eixos rodoviários que se convergiam e ainda convergem na cidade de São Paulo. Os principais eixos rodoviários (mapa 10) são³⁴:

- Rodovia Presidente Dutra (BR 116) – segue em direção ao estado do Rio de Janeiro, passando por cidades como Taubaté, Jacareí e São José dos Campos;
- Rodovia Régis Bittencourt (BR 116) – rodovia que liga São Paulo em direção ao sul do país (Paraná e Santa Catarina);
- Rodovia Anhanguera (SP 330) e Bandeirantes (SP 348) – rodovias que passam pela terceira cidade mais rica de São Paulo, Campinas e segue em direção a Ribeirão Preto, destaque agroindustrial do país;
- Rodovia Washington Luiz – prolongamento da Anhanguera em direção a São José do Rio Preto, passando por cidades importantes como Rio Claro, Araraquara e São Carlos;
- Rodovia Castelo Branco (SP 280) – que interliga grandes e importantes cidades do estado como Sorocaba, Botucatu e Bauru;
- Rodovia Anchieta (SP 150) e Imigrantes (SP 160) – rodovias que seguem em direção a Baixada Santista;
- Rodovia Dom Pedro I (SP 065) – faz a ligação entre as cidades do Vale do Paraíba à Região Metropolitana de Campinas;
- Rodovia Ademar Pereira de Barros (SP 340 e 342) – rodovias que ligam a Região Metropolitana de Campinas às cidades de Mogi Guaçu e Mogi Mirim e também ao sul de Minas Gerais.

³⁴ Secretaria Estadual de Logística e Transportes do Estado de São Paulo 2012.

Mapa 8 - Mapa rodoviário de São Paulo



Fonte: Secretaria estadual de transportes de São Paulo, 2010.

Ao longo destas rodovias e de outras não mencionadas estão presentes as infovias que se agregam à rede de transportes e comunicação mais densa do país. Toda esta infraestrutura propicia o dinamismo econômico das cidades e dos eixos econômicos, afinal o tempo de escoamento dos fluxos de produção e comunicação é preponderante.

Mas, é importante frisar que não é todo o estado paulista que vislumbra esta riqueza e crescimento econômico forte, há áreas menos favorecidas e que sofrem com estagnação econômica e com crescimentos pífios diante do entorno metropolitano. Estas áreas estão mais afastadas do mesmo, e logicamente não tem as mesmas vantagens locacionais e de transporte, o Vale do Ribeira, conjuntamente com o Litoral Sul e o Pontal do Paranapanema são os que mais padecem deste crescimento desigual.

A densa rede urbana do estado atualmente é caracterizada por uma grande concentração urbano-industrial no entorno da Região Metropolitana de São Paulo, que a EMPLASA denomina como *Complexo Metropolitano Expandido* (mapa 11) (EMPLASA, 2002 e EMPLASA, 2011). Essa área, além da Região Metropolitana de São Paulo, inclui as Regiões Metropolitanas de Campinas, da Baixada Santista e do Vale do Paraíba; e as Microrregiões de Jundiaí (Campo Limpo Paulista, Itupeva, Jundiaí, Louveira e Várzea Paulista), de Sorocaba (Alumínio, Araçariguama, Araçoiaba da Serra, Cabreúva, Capela do Alto, Iperó, Itu, Mairinque, Porto Feliz, Salto, Salto de Pirapora, São Roque, Sarapuí, Sorocaba e Votorantim), de Bragança Paulista (Atibaia, Bom Jesus dos Perdões, Bragança Paulista, Itatiba, Jarinu, Joanópolis, Morungaba, Nazaré Paulista, Piracaia, Tuiuti e Vargem), de Piracicaba (Águas de São Pedro, Capivari, Charqueada, Jumirim, Mombuca, Piracicaba, Rafard, Rio das Pedras, Saltinho, Santa Maria da Serra, São Pedro e Tietê) e os municípios de Limeira, Rio Claro e Araras.

Todo este sistema urbano, com destaque para a Grande São Paulo e a Região Metropolitana de Campinas, é interdependente, transformando-se numa área caracterizada por uma rede integrada, com funções de complementaridade e conformando o mais avançado tecnopólo do país, integrando não apenas as atividades de gestão e organizações econômicas presentes em São Paulo, mas também os institutos de pesquisa e desenvolvimento tecnológico, com destaque para Campinas, que será tratado no capítulo seguinte.

4. A REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS

*Spianata dinanzi al Castello de Don Antonio de Mariz
All'alzar del sipario la scena è vuota; attraversano la scena alcuni gruppi di comparse portando al collo
dei cervi ed altri selvatici di generi diversi; odonsi internamente suoni di caccia. Indi vengono il Coro di
Cacciatori, Don Alvaro, Gonzales, Ruy, Alonso, Avventurieri*

*Scorre il cacciator
dal piano al monte ognor, ognor
fugge dinanzi a lui la fiera belva inva
Nell'antro ov'ella é ascosa
la spinge il baldo ardir
Pur osa ella assalire ma pronto egli é ferir
Poi di sua preda carico pieno di gioiail cor
La freccia pone e l'arco lo stanco cacciator
Scorre il cacciator
dal piano al monte ognor, ognor
la fiera belva a lui dinanzi fugge inva
fugge invan
Pien di gioia il cor
la freccia pone e l'arco
pien di gioia il cor il cacciator il cacciator
scorre il cacciator
dal piano al monte ognor
pien di gioia il cor
pien il cor
Evviva - viva il cacciator (bis)
evviva
evviva!*

Antonio Carlos Gomes³⁵

Este trecho inicial da ópera mais conhecida, do compositor campineiro Antonio Carlos Gomes, vem com caráter introdutório elucidar o papel que a Região Metropolitana de Campinas tem no estado de São Paulo e no Brasil.

Para apenas nortear, a ópera “Il Guarany” em italiano é composta em quatro atos, o trecho de abertura é o mais conhecido, principalmente por ter sido tema do programa de rádio “A voz do Brasil” por vários anos. Ela é a obra mais nacionalista de todas as obras de Carlos Gomes, é a história dos índios, das matas, dos pássaros, tudo que temos de mais brasileiro é apresentado na suntuosa ópera.

A ópera traz consigo a história da colonização portuguesa e da influência espanhola na América, além de histórias romancistas míticas entre brancos e membros da tribo Guarani, cujo texto é baseado na obra homônima de José de Alencar.

³⁵ Primeiro Ato e primeira cena da ópera Il Guarani.

Trazer este trecho de Carlos Gomes na abertura deste capítulo é para uma elucidação do compositor na sua importância no cenário cultural brasileiro no século XIX, um homem que nasceu e viveu numa cidade do interior de São Paulo, Campinas, e conquistou destaque no Brasil e no mundo. Assim, numa comparação metafórica, Campinas parte de uma pequena cidade no século XIX e atualmente está entre as cidades mais desenvolvidas do país.

Neste capítulo partindo de toda a discussão dos dois capítulos anteriores sobre os conceitos norteadores deste trabalho há uma análise numa escala menor, contemplando à região de Campinas, palco da dinâmica do objeto empírico destacado.

Campinas está entre os dez municípios mais ricos do Brasil, é responsável por pelo menos 15% da produção científica nacional, sendo o terceiro maior polo de pesquisa do país, com instituições de pesquisa renomadas como a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC) e Universidade Presbiteriana Mackenzie. Além de centros de pesquisa como o Laboratório Nacional de Luz Síncrotron, Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações (CPqD), Centro Nacional de Pesquisa em Energia e Materiais (CNPEM), Centro de Tecnologia da Informação Renato Ascher (CTI), Centro de Pesquisas Avançadas Wernher von Braun, além da Empresa Brasileira de Agropecuária (EMBRAPA) e do Instituto Agrônomo de Campinas (IAC), dentre outros.

Campinas é o principal município da Região Metropolitana, é servida por ampla rede rodoviária, como as rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Dom Pedro I e Adhemar Pereira de Barros. O setor de comércio e serviços vem se tornando cada vez mais consolidado; a cidade conta com cinco grandes *shoppings centers* e uma ampla rede varejista. E não menos importante, o Aeroporto Internacional de Viracopos, o maior aeroporto em volume de cargas do Brasil e um dos maiores em volume de passageiros.

A economia do município, de acordo com o IBGE (2012), tem como base o setor terciário (principalmente comércio e serviços) afinal, de todo o PIB (R\$ 36,6 bilhões), R\$ 20,1 bilhões é gerado por este setor; seguido pelo setor secundário (a produção industrial ainda é muito forte, principalmente pela presença de empresas relevantes como: Bosch, Bridgestone, Dell, IBM, BASF, Cargill, Medley, etc.) com 7,47 bilhões e, por último o setor primário com R\$ 2,6 bilhões (destaque é para a

lavouira temporária de cana-de-açúcar com aproximadamente 204.000 toneladas). A cidade ocupa a 11^o posição entre os maiores PIBs do Brasil e o setor terciário tem este número expressivo devido à terceirização cada vez maior nos últimos anos.

A Região Metropolitana de Campinas foi instituída pela Lei Estadual Complementar n^o 870 no ano de 2000, e é atualmente constituída por dezenove municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.

É uma das regiões mais dinâmicas e urbanizadas (tabela 2) do estado de São Paulo, seu PIB (produto interno bruto) representa 2,7% do PIB nacional e 7,83% do PIB paulista (IBGE, 2011), é o terceiro maior parque industrial do Brasil, onde se localizam 50 das maiores empresas do mundo de acordo com a AGEMCAMP (Agência Metropolitana de Campinas). A renda per capita é de aproximadamente R\$ 29,7 mil e o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) alcança 0,85 de uma escala de 0 a 1.

Tabela 2 – Perfil econômico regional do estado de São Paulo

RM, Aglom. Urbanas e Grupos de Municípios	Número de Municípios	Taxa de Crescimento (%)	Taxa de Urbanização
Estado de São Paulo	645	1,53	93,76
Regiões Metropolitanas	67	1,31	95,3
RM São Paulo	39	1,22	94,58
RM Baixada Santista	9	1,51	99,58
RM Campinas	19	1,86	97,51
RM Vale do Paraíba*	39		
Aglomerações Urbanas	65	1,61	95,8
AU Araçatuba	3	0,91	97,25
AU Araraquara	7	1,51	96,55
AU Bauru	5	1,47	97,53
AU Ribeirão Preto	8	1,54	98,91
AU Jundiaí	7	1,85	94,09
AU Mogi Guaçu/Mogi Mirim	4	1,44	93,91
AU Piracicaba	14	1,52	96,55
AU S. J. Rio Preto	5	1,74	95,67
AU Sorocaba	12	2,01	93,41
Centros Regionais	11	1,5	96,56
Demais Municípios	463	1,04	85,83

*Devido ao pouco tempo em que a RM do Vale do Paraíba foi constituída não há dados disponíveis.
Fonte: EMPLASA, 2011, adaptado.

Campinas e a Região Metropolitana fazem parte do Complexo Metropolitano Expandido de São Paulo. E o antigo “Caminho dos Goíases”, do período das bandeiras, formou a primeira megalópole³⁶ do Hemisfério Sul com mais de 65 municípios unidos desde a Região Metropolitana de São Paulo, conjuntamente com a Região Metropolitana de Campinas, Região Metropolitana da Baixada Santista e Região Metropolitana de São José dos Campos.

Este trecho introdutório vem para apresentar esta região do estado de São Paulo que será mais bem compreendida neste capítulo, mostrando sua formação e evolução, ou seja, a Região Metropolitana de Campinas. A transformação de um antigo centro regional, dependente da produção cafeeira, para uma nova e expressiva metrópole regional paulista, constituída por 19 municípios e com grande relevância estadual e inclusive nacional. E esta metrópole traz consigo vários questionamentos, desde sua constituição até hoje, em sua consolidação como uma das regiões mais ricas e desenvolvidas do país. Por que municípios que pleitearam integrar a região metropolitana numa primeira tentativa não estão integrados a ela? Qual o papel destes municípios dentro da densa rede urbana paulista e margeando uma região tão relevante?

O capítulo em curso vem apresentar e discutir a Região Metropolitana de Campinas desde sua gênese com a regionalização do estado de São Paulo (Regiões Administrativas e de Governo) até os dias atuais com sua firmação e também trazer à tona os questionamentos já levantados.

³⁶ Megalópole compreendida como uma extensa região urbanizada e multipolarizada, abarcando metrópoles conurbadas. O termo megalópole foi concebido primeiramente por Patrick Geddes quando estudava o aglomerado urbano de Washington – Boston. Ele utiliza este termo para designar a evolução da metrópole, porém muito mais dinâmica e complexa (BAIGENT, 2004). Hoje as metrópoles e megalópoles vêm passando por uma crise estrutural, exemplificada pelo aumento da violência e problemas de circulação, embora ainda sejam retratadas como sinônimas do progresso. Mas, compreender a metrópole hoje vai muito além destas concepções, afinal a partir de 1970 com a introdução do neoliberalismo e conseqüentemente com a reestruturação econômica, observa-se que elas são a expressão da sociedade atual, baseadas numa sociedade em rede na era da globalização (BAIGENT, 2004). O que a cidade industrial foi para o modo de produção fordista, estas cidades são para a acumulação flexível (CASTELLS, 2003). São exemplos de megalópoles: a supracitada Bos-Wash (Boston, Nova York, Filadélfia, Baltimore e Washington, DC.), ChiPits (Chicago, Pittsburgh, Cleveland e Detroit), Tokkaido (Tóquio, Kawasaki e Yokohama), Renana (Amsterdã, Düsseldorf, Colônia, Bonn e Stuttgart), etc.

4.1 O Município de Campinas e sua região, aspectos históricos e evolução³⁷

A cidade de Campinas começa a ter destaque no século XIX, com a produção cafeeira que era relevante. Situação que se consolida a partir de 1872, com a inauguração dos trilhos da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, facilitando a ligação com Jundiaí e lá se encontrando o entroncamento com a via férrea da São Paulo Railway, colocando Campinas em contato direto com São Paulo e Santos. Na outra direção, a Companhia Mogiana em 1975 estabelece a ligação com o interior do estado, gerando condições básicas para que Campinas adquirisse uma função de polo regional (BADARÓ, 1996).

As estradas de ferro apenas estimulam e engrandecem a função comercial da cidade, atraindo consumidores advindos do interior e inclusive da capital. A economia cafeeira também auxiliava no desenvolvimento do setor industrial, principalmente quando o café perdia preço no mercado. Diante desta conjuntura, surgem as primeiras indústrias em Campinas, coincidindo com a chegada dos primeiros imigrantes europeus que se fixaram na região, valendo-se assim de sua experiência como mão de obra mais qualificada.

Diversos fatores contribuíram para a implantação de indústrias em Campinas, dentre eles: a proximidade com São Paulo, facilidades de transporte proporcionadas pelo entroncamento ferroviário num primeiro momento, introdução de energia elétrica e boas condições de infraestrutura. Assim, a população urbana se eleva rapidamente, tendo no final do século XIX cerca de 20 mil habitantes e em 1920 completando 50 mil habitantes (BERGÓ, 1944).

Campinas, ao longo de sua história, segue os ciclos da economia nacional com maior ou menor intensidade. Sua formação e expansão são influenciadas respectivamente pela mineração (estradas e bandeiras) e agroindústria (cana-de-açúcar e, principalmente, o café) e posteriormente uma grande expansão industrial, advinda na década de 1970, com a desconcentração das indústrias da cidade de São Paulo (BADARÓ, 1996). Por fim, se constituíram os tecnopólos fixados na cidade e na região próxima providos deste período *técnico, científico e informacional*, tornando Campinas hoje um município de economia relevante no Brasil, responsável por 2,7% do PIB nacional (IBGE, 2012).

³⁷ Este ponto do trabalho tem como referência histórica os trabalhos de Cano (1989), Negri (1990) e Semeghini (1988 e 1990), Prefeitura Municipal de Campinas (1991), além dos dados atualizados da EMLASA e da Fundação SEADE.

A base produtiva regional atualmente está ligada tanto na agricultura quanto em atividades industriais e, principalmente, na cidade de Campinas, no setor terciário; é o que poderia ser chamado de quarto setor, ligado às inovações tecnológicas deste período *técnico, científico e informacional*. Assim, toda a dinâmica demográfica regional decorre deste avanço econômico, tornando a região de Campinas um dos principais polos migratórios do estado de São Paulo. De acordo com as estimativas do IBGE, a Região Metropolitana teve um aumento populacional de 1,2% ao ano e a cidade sede, Campinas, um aumento de 0,85%, pois seu entorno tende a crescer mais que a sede. Deste modo, Campinas completa 2012 com 1,1 milhões de habitantes e sua região metropolitana com 2,8 milhões (IBGE).

A cidade de São Paulo que era, nas décadas de 1970 e 1980, o principal destino da migração interestadual e nacional, começa a sofrer um decréscimo na década de 1990, enquanto Campinas e principalmente sua região, começam a receber também tais migrantes.

Mas agora, no final da última década, o que se vê é uma tendência para uma migração interna nas próprias regiões metropolitanas. Em Campinas, por exemplo, o crescimento se dá em cidades ao seu redor, principalmente das cidades maiores para as com menos de cem mil habitantes, como Nova Odessa e Paulínia.

Portanto, a cidade de Campinas, como o seu entorno, vem sofrendo ao longo das duas últimas décadas, uma grande mudança de suas características, pois toda a base econômica e demográfica é atingida por estas alterações, que são decorrentes da reestruturação econômica e urbana, já apresentadas anteriormente.

Tratando da agricultura da região, sua produção sempre foi voltada para a exportação, ou seja, uma agricultura tipicamente capitalista, sendo que hoje esta característica ainda predomina, embora o peso deste setor seja outro, afinal o setor terciário é o mais relevante da cidade. Segundo o IBGE (2012), Campinas foi a cidade líder no interior brasileiro neste item.

A presença de empresas e institutos de pesquisa no município (por exemplo, Instituto Agrônomo de Campinas, Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios e a Cargill) atualmente faz com que a produção seja cada vez mais rentável, embora a relevância no PIB seja outra como já foi salientado no início deste capítulo. Destacam-se as produções de cana-de-açúcar (204.000 toneladas),

milho (5.500 toneladas) e o tomate (3.820 toneladas), a produção frutífera é bastante acentuada também (IBGE, 2012).

A expansão da área de café voltada para variedades mais finas, que vem ocorrendo, não obstante à retração geral dessa cultura no estado, promove o entendimento de que a especialização na agricultura, das frações mais capitalizadas e tecnificadas, faz com que estas ganhem mercado em detrimento de variedades mais gerais.

Em relação à indústria, a localização privilegiada de Campinas devido a sua proximidade com a capital e com o sistema viário, permitiu uma ligação eficiente tanto com outras regiões produtoras, quanto com grandes mercados consumidores e com os terminais de exportação.

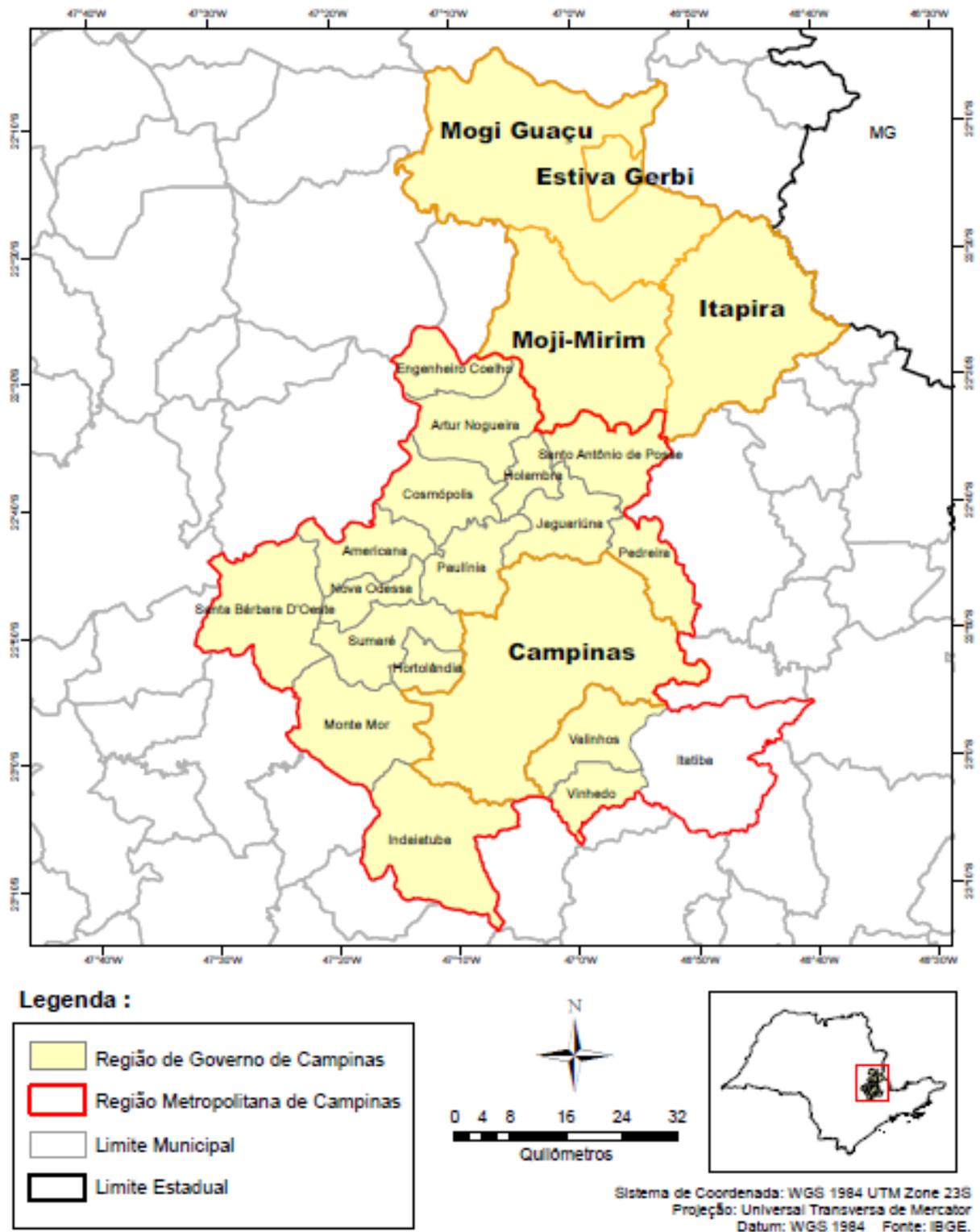
A Região Metropolitana de Campinas, ao longo das últimas décadas, vem ganhando um peso relativo na indústria estadual e nacional, pois são mais de dez mil empresas, concentrando cerca de um terço da produção paulista (EMPLASA, 2011). Individualmente, alguns ramos passaram a responder por uma porção maior, como o setor químico e farmacêutico, além é claro da indústria de alta tecnologia.

Esta região abriga algumas das maiores multinacionais como: a 3M do Brasil, Bosch, Bridgestone, Pirelli, Goodyear, Dell, IBM, BASF, Honda, Toyota, Caterpillar, Bombardier, Rigesa, Motorola, General Electric, Ambev, etc. Na cidade de Paulínia, ainda se destaca o polo petroquímico com a Refinaria do Planalto Paulista da Petrobrás (Replan), além de empresas do gênero como Shell, Exxon Mobil, Chevron, etc.

A Região Metropolitana de Campinas está incluída em outras regionalizações do estado de São Paulo, que também dividem seu território em Regiões Administrativas³⁸ (RA) e de Governo (RG) (subdivisões das Regiões Administrativas) comandadas por cidades que, de alguma maneira, têm um papel central os municípios do entorno, como já foi explicado no capítulo 2. Na Região de Governo de Campinas (mapa 12), o destaque é o peso das indústrias produtoras de bens duráveis de consumo e capital, que estão localizadas em Campinas, Sumaré, Valinhos e Santa Barbara d'Oeste. Também destaca-se o polo petroquímico de Paulínia, o parque têxtil de Americana, Santa Bárbara d'Oeste e Nova Odessa, bem como outras indústrias de bens intermediários como as de papel e celulose em Mogi Guaçu.

³⁸ Fonte: Fundação SEADE (Regionalização do Estado de São Paulo).

Mapa 10 – Região de governo de Campinas

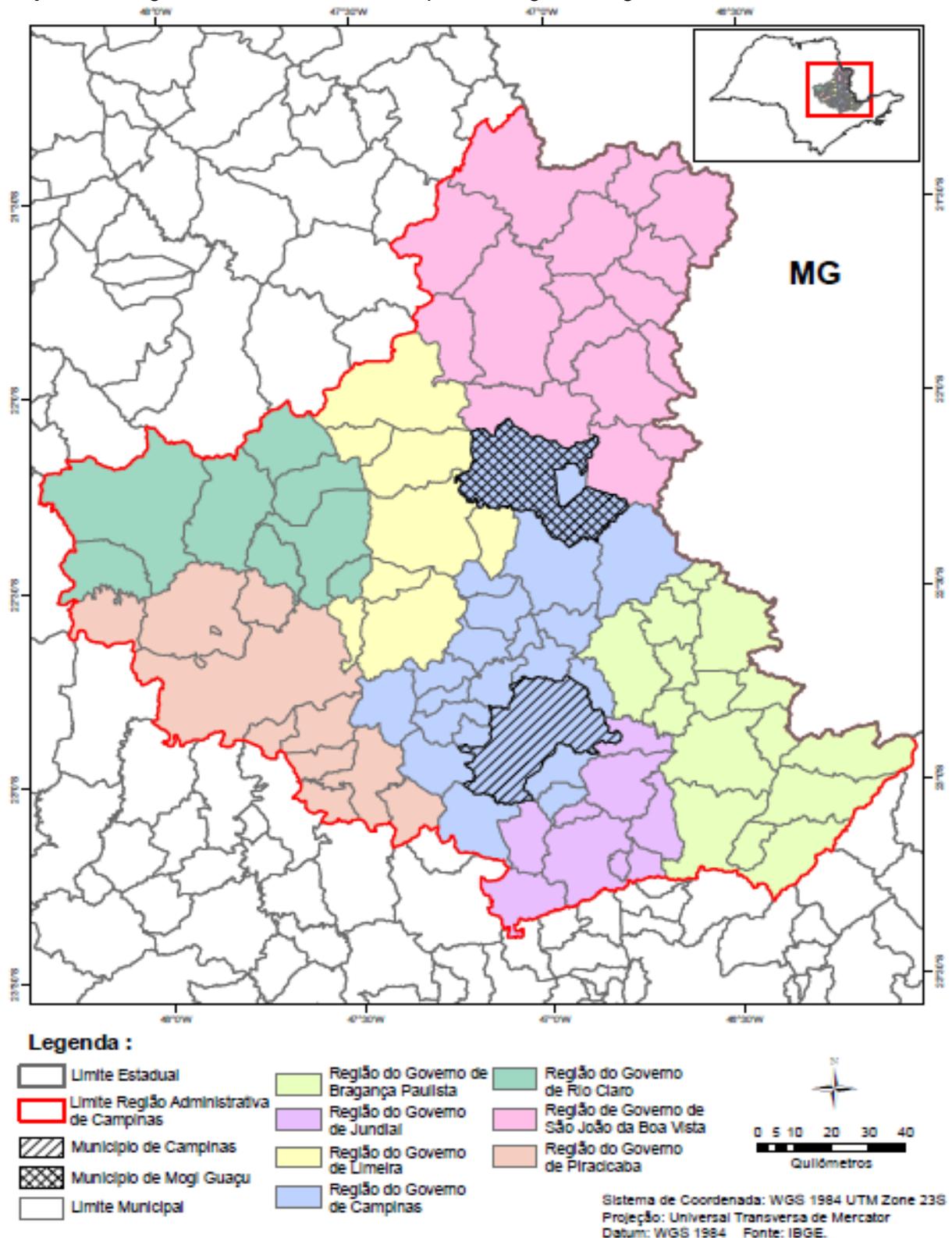


Fonte: IBGE e EMPLASA (2012), elaboração CARVALHO, U.M.

Por este destaque, Campinas e região (mapa 13) foram sendo cada vez mais alvo da migração, como foi citado anteriormente, e entre as décadas de 1960 a 1980, houve um salto demográfico considerável (Tabela 3), superando e muito as

taxas de crescimento estadual e da região administrativa, notando-se uma concentração ainda maior nos municípios mais próximos à sede regional.

Mapa 11 – Região administrativa de Campinas e regiões de governo



Fonte: IBGE, Fundação SEADE (2012), elaboração CARVALHO, U.M.

Tabela 3 - População e taxas de crescimento populacional dos municípios da região de Campinas 1960/1980 – (1000 hab.)

Municípios	População 1960	População 1980	Taxa Média de Crescimento (% AA)
Americana	37,9	122,0	6,0
Campinas	219,3	664,6	5,7
Indaiatuba	19,7	56,2	5,4
Mogi Guaçu	24,6	73,6	5,6
Mogi Mirim	27,8	50,6	3,0
Santa Barbara d'Oeste	22,6	76,6	6,3
Sumaré	10,7	101,9	11,9
Valinhos	18,3	48,9	5,0
Outros Munic.	109,5	211,4	3,3
Região de Governo	490,4	1405,8	5,4
Região Administrativa	1544,7	3228,5	3,8
Estado de SP	12979,5	25040,7	3,3

Fonte: IBGE, Censos demográficos de 1960 e 1980/ Prefeitura Municipal de Campinas, 1991.

Esta tabela demonstra o que já foi discutido anteriormente, ou seja, da década de 1970 em diante, devido à desconcentração industrial da cidade de São Paulo, conseqüente da reestruturação.

Os municípios próximos a São Paulo, num primeiro momento, são os mais afetados, tendo um salto industrial e conseqüentemente, um salto demográfico. E esta tendência apenas se seguiu nas décadas seguintes, onde o crescimento permaneceu e o grau de desenvolvimento também.

O que se observa na década de 1980 e 1990 em Campinas é o surgimento de características metropolitanas (grau de integração entre si, tanto na economia, política e cultura, entre as cidades do seu entorno e a polarização de Campinas). As configurações da metrópole vão se consolidando, por exemplo, no setor econômico, onde a Região Metropolitana de São Paulo viu sua produção e crescimento industrial diminuir o seu ritmo. Diferentemente do interior do estado, que embora

não tenha sido um aumento expressivo, conseguiu manter níveis em acréscimo (IBGE).

Os reflexos dessa inflexão econômica mostraram o desenvolvimento da economia regional,

[...] a década de 70 caracterizou-se pela intensidade nas transformações do aparato terciário, na rede de equipamentos e no traçado da malha urbana, a de 80 assistiu à ampliação e ao desenvolvimento das principais funções urbanas, apoiadas na infraestrutura [sic.] física e no conjunto de novas possibilidades econômicas construídas no passado (Prefeitura Municipal de Campinas, 1991, p. 45).

Se em 1970 Campinas passaria à condição de grande cidade, em 1980 mostraria suas tendências para se tornar uma metrópole, mesmo com a presença de São Paulo. Porém, é importante esclarecer que como já foi apresentado nos capítulos 1 e 2, o estado de São Paulo, principalmente a área adjacente de sua capital, passa por um processo de metropolização ligado intimamente à reestruturação econômica, tornando todo o espaço um instrumento para o capitalismo em sua constante reprodução do capital (LENCIONI 2011).

Embora neste trabalho haja uma divisão entre Regiões Metropolitanas de São Paulo e Campinas, esta se dá pela busca de uma clareza do recorte empírico que será aprofundado no capítulo 4, mas todo este conjunto de cidades deve ser compreendido como uma unidade, mesmo que cada um apresente suas especificidades. Afinal hoje as cidades, mesmo as do interior paulista, apresentam características que antes eram encontradas apenas nas metrópoles. Isso ocorre pelas exigências da reestruturação econômica em atender a este capitalismo cada vez mais intrincado. E os centros das metrópoles vão se especializando numa grande velocidade, alimentados pelas necessidades do processo do sistema produtivo, numa reorganização das redes (LENCIONI, 2011). Essas particularizações são exemplos das “especializações territoriais produtivas” ditas por Santos & Silveira (2001), sendo características marcantes deste período da globalização, ou seja:

[...] a necessidade do intercâmbio, que agora se dá em espaços mais vastos. Afirma-se uma especialização dos lugares que, por sua vez, alimenta a especialização do trabalho. É o império, no lugar, de um saber fazer ancorado num dado arranjo de objetos destinados à produção. (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 135).

Logo, o interior paulista não é apenas uma área periférica do grande centro da cidade de São Paulo, mas constituintes do processo de metropolização, diluídos

numa extensa área em processo de especialização constante, sendo que Campinas e seu entorno fazem parte deste conglomerado com suas especificidades, as quais serão discutidas a partir de um resgate histórico e da apresentação de suas características econômicas principais.

4.2 Panorama geral da Região Metropolitana de Campinas

Num estudo realizado pelo IBGE, no período de 1972 a 1976, a região de Campinas foi conceituada como *aglomeração urbana* e composta por sete municípios: Campinas, Indaiatuba, Nova Odessa, Paulínia, Sumaré, Valinhos e Vinhedo (GONÇALVES; SEMEGHINI, 1987). Posteriormente, o Governo do Estado de São Paulo caracterizaria estas cidades, conjuntamente com Americana, Artur Nogueira, Cosmópolis, Itapira, Jaguariúna, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Monte Mor, Pedreira, Santa Barbara D'Oeste e Santo Antonio de Posse, como a Região de Governo de Campinas (SEADE, 2011).

Em seguida, a introdução de uma nova Constituição Estadual, que modificou questões relacionadas às regiões metropolitanas, levou a EMPLASA a propor uma configuração para uma futura Região Metropolitana de Campinas, contendo catorze municípios: Elias Fausto (pertencente à Região de Governo de Piracicaba), além de treze municípios da Região de Governo de Campinas que foram citados acima, exceto Mogi Guaçu, Mogi Mirim, Santo Antonio de Posse, Itapira e Artur Nogueira (Prefeitura Municipal de Campinas, 1991).

Ao longo do tempo, Campinas transforma-se num dos maiores aglomerados urbanos do país, em que os sinais da metropolização vão cada vez mais se adensando, não apenas por questões demográficas, mas principalmente por questões econômicas e funcionais, que eram encontradas apenas nas maiores capitais do país. Uma característica de fácil percepção é a porcentagem de população urbana elevada, que aumenta muito após o processo de reestruturação urbana iniciado em 1970 (tabela 4). Campinas apresentava um grau de urbanização, em 1960, de 84,4%, sendo que a taxa estadual era de 62,8%. No final da década de 1980, este número já ultrapassava 90% (CAMPINAS, 1996).

Tabela 4 – Grau de urbanização

Áreas	Grau de Urbanização (%)				
	1970	1980	1991	2000	2010
Campinas	89,25	89,10	97,24	98,33	98,28
RM Campinas	80,80	80,08	95,14	97,07	97,43
São Paulo	99,10	98,20	97,60	94,00	98,90
Estado de SP	80,34	80,34	92,80	93,41	95,94

Fonte: IBGE, Censos demográficos.

A influência de Campinas também começa a ser observada por parte do estado e do país, principalmente em questões relacionadas à economia (inicialmente pela grande produção cafeeira e por possuir um entroncamento ferroviário e posteriormente pela grande quantidade de indústrias fixadas na cidade e do entroncamento rodoviário) e a inovação tecnológica, além da influência que vinha adquirindo em relação à saúde e ao comércio. Assim, a cidade foi crescendo e contraindo destaque e tornando-se um polo centralizador e provedor das questões já levantadas e foram surgindo características para formar uma região metropolitana advindas das cidades do entorno de Campinas.

Assim, no início da década de 1990 alguns prefeitos da Região de Governo de Campinas começam a se reunir no intuito de tentar compreender e dar soluções ao grande crescimento que a região vinha enfrentando, construindo uma carta de intenções (anexo 1), dando os primeiros passos do que seria a constituição, dez anos depois, da Região Metropolitana de Campinas.

A proposta apresentada, em síntese, é proporcionar uma maior integração entre os municípios pertencentes à Região de Governo de Campinas, propondo soluções de circulação (ampliação da Rodovia Anhanguera até o limite do estado de São Paulo) e uma nova proposta da EMPLASA, retificando o projeto proposto anteriormente, incluindo os municípios que estavam de fora do projeto³⁹.

A necessidade da região metropolitana emerge primeiramente das Constituições federal e estadual, além das condições insurgidas do processo intenso de urbanização, principalmente a partir da década de 1970.

Estas necessidades de se formar espaços institucionalizados vem de uma lógica de uma escala mais abrangente, que vislumbra a solução de problemas de

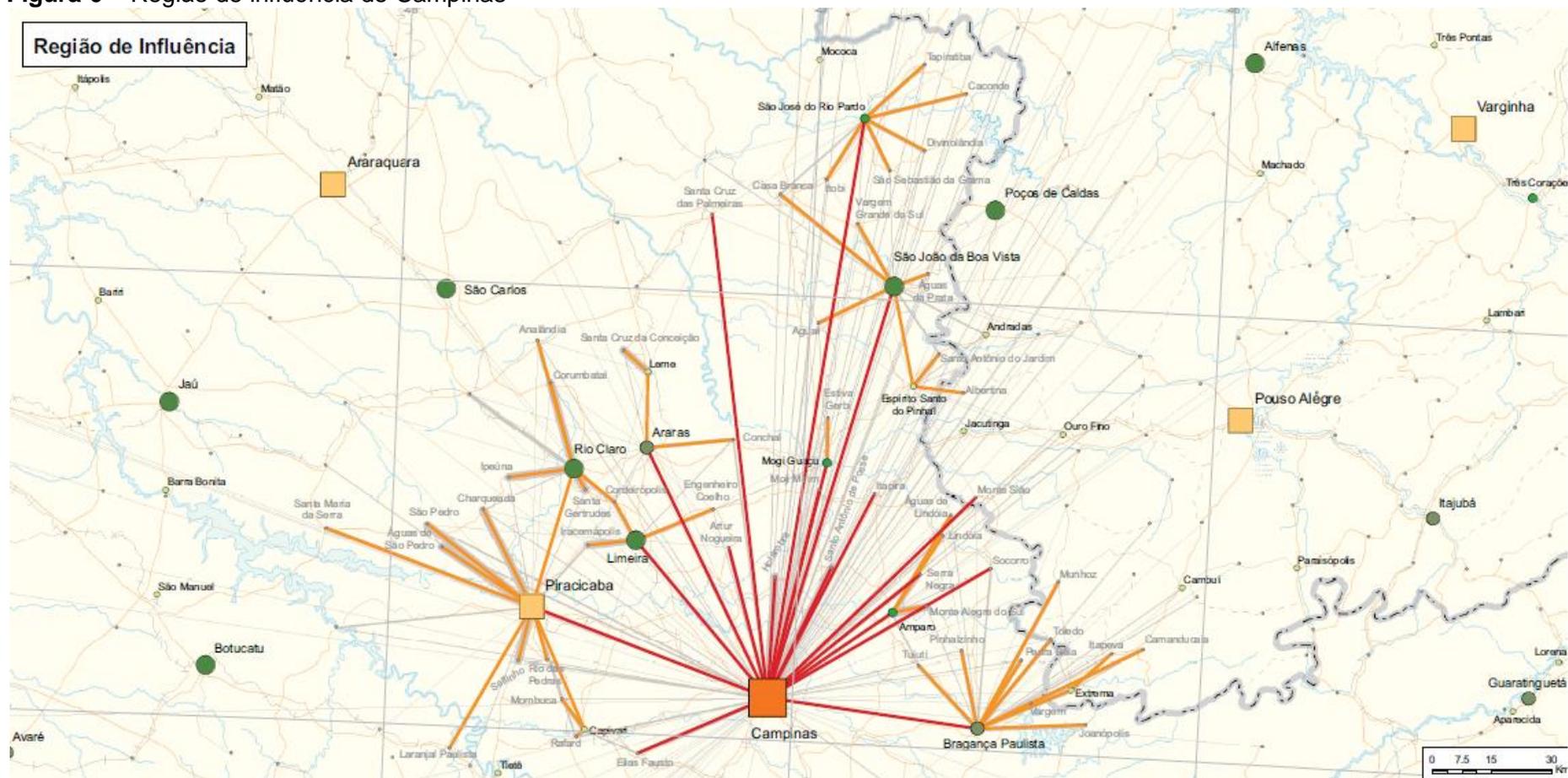
³⁹ Nota-se a presença de Mogi Guaçu, Mogi Mirim e Itapira, cidades que foram excluídas do projeto final, lembrando que Estiva Gerbi ainda era um distrito guaçuano.

circulação, violência, desenvolvimento e abastecimento num espaço polarizado, formando uma única estrutura socioeconômica.

Assim, em dezenove de julho do ano 2000, pela Lei Estadual 870, é constituída a Região Metropolitana de Campinas; a região que hoje tem aproximadamente três milhões de habitantes com dezenove municípios numa área de 3.647 km², representando cerca de 2,7% do PIB nacional e 8% do paulista (IBGE, 2012).

O que pode ser observado é que, dentre os municípios que participaram da carta intenções citada (anexo 1), para a criação da região metropolitana, as cidades de Mogi Guaçu, Mogi Mirim e Itapira foram as únicas exceções. Mas, se observarmos a sua área de influência (figura 5), nota-se que as relações com alguns municípios excluídos são bem intensas, inclusive maiores do que alguns municípios da própria RM. Não apenas Mogi Guaçu e Mogi Mirim, mas também cidades com uma distância considerável como, por exemplo, São João da Boa Vista e São José do Rio Pardo, onde há uma densa ligação. Por outro lado, cidades de pequeno porte como Engenheiro Coelho e Itatiba, pertencentes à RM, não apresentam nem a metade desta ligação e relevância dentro da região de influência de Campinas.

Figura 6 – Região de influência de Campinas



Fonte: REGIC, 2008

Posteriormente Mogi Guaçu lidera um projeto para a formação de uma microrregião (Microrregião de Mogi Guaçu) de caráter socioeconômico e ambiental para a integração de nove municípios: Mogi Guaçu, Mogi Mirim, Águas de Lindóia, Conchal, Espírito Santo do Pinhal, Estiva Gerbi, Itapira, Lindoia e Serra Negra.

Diante do que foi supracitado, Mogi Guaçu e Mogi Mirim tornam o foco principal desta pesquisa e serão tratados de forma mais detalhada a partir do próximo capítulo, onde serão apresentadas sua formação, composição e evolução até os dias atuais, tentando apresentar seu papel na rede urbana paulista e a sua relevância dentro da Região de Governo de Campinas, além de compreender o motivo de sua não inclusão na região metropolitana.

5. MOGI-GUAÇU E MOGI MIRIM: EXCEÇÕES DA METRÓPOLE

(...) espertando pra aurora da vida,
 Este povo de grande valor
 Levantou chaminé, que erguida,
 É a bandeira da raça e labor.

A fumaça desenha no céu,
 Braço forte desta brava gente,
 Que recebe a quem aqui chega,
 Pra plantar uma fértil semente.(...)

Mogi Guaçu⁴⁰ e Mogi Mirim⁴¹, nomes de origem tupi-guarani para designar os rios que estão presentes dentro de seus limites: “rio da cobra grande” e “rio da cobra pequena”, respectivamente. Essa denominação vem pela semelhança dos meandros dos rios com uma cobra em movimento, pois são rios muito caudalosos e sinuosos.

Este pequeno trecho de um poema de autor desconhecido da cidade de Mogi Guaçu traz alguns pontos que podem ser notados e discutidos a partir da história desta região, pois neste local onde se concentrou uma grande parte dos migrantes vindos da Europa, principalmente da Itália. E a partir das mãos destes homens que ajudaram a construir nosso país que surgiu o antigo apelido de Mogi Guaçu “terra da cerâmica”, afinal a iniciativa de um italiano que a argila vinda do rio foi aproveitada para a fabricação de telhas e tijolos.

Mas antes disso, estas duas cidades já existiam, através do processo de desbravamento do interior brasileiro com os bandeirantes, tornando-se pouso e local para armazenamento de alimentos e animais, pois o rio impedia a passagem rápida, devido a sua largura e profundidade.

Posteriormente, vêm outros ciclos econômicos, como o do café que trouxe muitas riquezas, especialmente para o estado de São Paulo e a região de Campinas, da qual estas cidades fazem parte. Em seguida, com a abertura ao capital internacional realizada por Juscelino Kubitschek, na década de 1950, houve uma grande implantação de transnacionais no Brasil, tornando a economia mais pujante. Para estas cidades não foi diferente, pois houve a fixação de indústrias de

⁴⁰ Por ser uma palavra de origem tupi a grafia correta deveria ser Mojiguaçu, porém devido a uma Lei Municipal a grafia passou a ser com G sem hífen.

⁴¹ Apresentando o mesmo caso de Mogi Guaçu, a palavra também se modificou devido a uma Lei Municipal e passou a ser com G e sem hífen.

grande porte, favorecendo um avanço produtivo e colocando-as num outro patamar econômico em São Paulo. Embora a industrialização massiva do interior ocorresse posteriormente à reestruturação econômica na década de 1970, estas cidades detêm certa relevância por apresentarem indústrias de grande porte já no início da segunda metade do século XX, outrora a desconcentração da cidade de São Paulo.

Assim, neste capítulo será discutida primeiramente a evolução histórica da aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim, que hoje se apresentam conurbadas, além da possível microrregião integrada também pelas cidades de Itapira e Estiva Gerbi. Essa análise tentará demonstrar e compreender a influência das metrópoles e como se organizam estas cidades, que apresentam uma densa conurbação e integração tão próxima da Região Metropolitana de Campinas.

Compreendendo que as aglomerações urbanas sejam “formadas por áreas urbanizadas integradas – logo funcionalmente complementares” (IPEA, 2002, p. 244). Assim, elas são espaços urbanos contínuos resultantes de conurbação, é um espaço sub-metropolitano. É o resultado do processo de expansão de estruturas urbanas centrais, cujo enfoque neste trabalho é a aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim.

Assim, esta aglomeração numa escala maior de análise e do contexto em que estão inseridas, ou seja, a proximidade com a metrópole nacional São Paulo e com a metrópole regional Campinas, apresentam também uma centralidade de menor porte, mas apresentam. Assim, elas são compreendidas como:

[...] atributos de uma cidade que a distinguem das demais pelo fato de nela se localizarem atividades variadas que a tornam referência para uma população de um contexto mais amplo que o da própria cidade. A centralidade revela-se na oferta de bens e serviços dos quais a população do entorno necessita, tanto para uso diário como eventual (FIRKOWSKY, 2012, p. 23).

O recorte empírico desta pesquisa, Mogi Guaçu e Mogi Mirim, tem tais características, ou seja, uma centralidade industrial e de serviços, como bancos de atendimento especializado (Bradesco Prime, Itaú Personalité, etc.), *shopping* (Buriti) e grandes redes de supermercados (Tenda Atacado, Wallmart, Extra, Carrefour, Dia) e fast-food (Mac Donald's, Burguer King, Bob's, Habib's, Subway).

5.1 O recorte empírico

Mogi Guaçu e Mogi Mirim são os recortes empíricos principais desta pesquisa, conjuntamente com Estiva Geri e Itapira, devido à proximidade e densidade de relações existentes entre os mesmos. Estas relações partem desde a periodicidade de linhas de ônibus entre os municípios (não ultrapassando os 10 minutos), há jornais diários da região e a própria mancha urbana que está praticamente contígua.

Os municípios estão situados na Depressão Periférica Paulista, com um patamar de 500 a 700 metros de altitude, entre as terras altas de leste, pertencentes ao Planalto Cristalino Atlântico e o Planalto Arenito-Basáltico, a oeste. De acordo com o mapa geomorfológico do Estado de São Paulo, as terras do município estão em terrenos permo-carboníferos, que dão origem ao tilito e ao argilito além de materiais diversos que foram depositados nas fases interglaciais, como varvitos e arenitos. A planura é o traço dominante da topografia desta área, a não ser nas extremidades do município onde salientam os traços da Serra da Mantiqueira. Os solos apresentam um teor elevado de argila, podendo compreender a instalação de indústrias cerâmicas na região (ROSS; MOROZ, 1993).

A depressão periférica paulista não apresenta recursos minerais consideráveis para a exploração e povoamento da área, porém foi passagem de bandeirantes para a região das Minas, de Goiás e Cuiabá, o que originou uma pequena fixação de pessoas, inicialmente. Assim, ao longo da passagem foram surgindo povoados, tanto para a fiscalização das riquezas trazidas de outras regiões, como também de beneficiários das passagens dos rios. A passagem do rio Mogi Guaçu era feita apenas por canoas, pois o rio não era raso o bastante para a passagem de caravanas.

Para caracterizar a aglomeração e suas relações no entorno serão utilizados os seguintes dados: população, PIB (dividido nos três setores econômicos), além das ligações viárias existentes (ônibus) com outras áreas do estado, centralidade econômica e consumo (*shoppings*, bancos, hipermercados e fast-food), além de jornais impressos de presença regional.

Numa comparação sobre esta região e os municípios, o estado de São Paulo, possui uma população de 42.186.870 habitantes, a região de governo de Campinas possui uma população de 3.168.784 habitantes e Mogi Guaçu e Mogi Mirim com

302.331 habitantes (SEADE, 2013). Ou seja, mesmo tendo apenas 10% da região de governo de Campinas, esta aglomeração consegue ter um certo destaque, uma centralidade embora em outra escala consiga se discernir das demais.

No que concerne ao número de cidades interligadas a Mogi Guaçu e Mogi Mirim no modal rodoviário de transporte de passageiros, são mais de 25 cidades atendidas por quatro empresas de transporte⁴². Dentre as linhas oferecidas destacam-se as linhas para São Paulo, Campinas e Poços de Caldas (Minas Gerais) com intervalos de trinta minutos. Outras cidades que merecem destaque são cidades mais distantes no estado de Minas Gerais como Alfenas e Machado (MG). Entre as cidades de Mogi Guaçu, Mogi Mirim, Estiva Gerbi e Itapira há ônibus com intervalos de 10 minutos, interligando ainda mais essa aglomeração, além dos municípios ao redor da centralidade como Espírito Santo do Pinhal, Engenheiro Coelho, Arthur Nogueira, Jaguariúna, Águas de Lindóia, Lindóia, etc.

Em Mogi Guaçu, há a presença de três jornais (Gazeta Guaçuana, O Regional e Jornal Cidade) diários de circulação regional, atendendo Mogi Mirim, Itapira (68.537 hab.), Estiva Gerbi (10.044 hab.) e Aguaí (32.148 hab.). O Jornal “O Regional” apresenta ainda uma peculiaridade, abarcando 12 cidades da Região Metropolitana de Campinas.

Estes dados preliminares apresentam a polaridade e ligação existente nesta área, afinal ligações rodoviárias e os jornais mostram a importância que Mogi Guaçu e Mogi Mirim que hoje se apresentam conurbadas e sua relação com os municípios próximos. Além de uma centralidade demográfica, ou seja, a população guaçuana é muito maior do que os municípios ao seu redor.

Alguns autores apresentam como aglomeração urbana de Mogi Guaçu/Mogi Mirim ou Microrregião Mogiana é representada por este grau de influência mesmo estando tão próximas de Campinas, será mais explicitado no decorrer do texto.

Estes dados apresentados mostram o adensamento e a centralidade dos meios de comunicação, sejam eles no modal rodoviário ou simplesmente num jornal impresso diário, além é claro da presença de uma rede de fibra ótica e de estruturas de consumo como *shoppings* e redes de hipermercados e *fast-food*, mas o que evidencia é que estas novas formas de comunicação modificam e redefinem as redes urbanas, dando a elas um novo papel diante da maior complexidade da

⁴² Informações retiradas das próprias empresas de transporte: Viação Cometa, Viação Cristália, Viação Santa Cruz e Viação Nasser, a partir de trabalho de campo realizado em setembro de 2012.

divisão territorial do trabalho. Assim, as relações e fluxos entre as cidades também se modificam, principalmente após a reestruturação econômica e urbana, que impulsionou toda esta transformação, pois a partir de novos incrementos nas cidades, estas passam a deter um novo significado, como aconteceu e vem acontecendo no interior paulista e que está sendo evidenciado neste trabalho pela aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim.

Uma parte do interior paulista consegue se discernir de outras regiões por ter essas peculiaridades, por apresentarem características metropolitanas, mesmo não estando nas mesmas, haja vista que a reestruturação econômica proporcionou um rearranjo das funções das cidades (LENCIONI, 2011).

Este rearranjo nas funções das cidades aconteceu devido à reestruturação que movimentou as estruturas produtivas no espaço; cidades que tinham características agrárias e/ou de indústrias extrativas, e eram dependentes do transporte ferroviário, passaram por um processo de adequação a uma nova realidade, na qual indústrias de diversos setores passaram a fixar-se no espaço e mudar toda a funcionalidade existente.

Mogi Guaçu, por exemplo, até a década de 1970 e 1980, tinha como fonte econômica principal a indústria cerâmica que, ao longo das duas últimas décadas, viu toda esta estrutura acabar e hoje vê um polo industrial mais dinâmico em diversos ramos industriais automobilístico (Mahle, Monroe, Sabó, etc.), papel e celulose (International Paper), alimentício (Corn Products, Mars, Ambev, etc.), tecnológico (Itaú Data Center).

A partir desta pequena apresentação, o capítulo dará prosseguimento, apresentando a evolução histórica dos municípios e características econômicas principais.

5.1.1 Características e evolução histórica de Mogi Guaçu⁴³

A região era ocupada por indígenas ao longo do rio do mesmo nome, onde ainda existe uma polêmica entre a tribo que ali se fixara, ou seja, a tribo tupi-guarani ou os caiapós. Nos arredores do rio, há a presença de sítios arqueológicos de

⁴³ Este texto terá como base a Enciclopédia dos Municípios Brasileiros de 1957, do site da Prefeitura Municipal de Mogi Guaçu e do Museu Histórico Municipal.

grupos indígenas. Esta população foi sendo exterminada e/ou escravizada com a chegada dos bandeirantes que ali se fixavam diante do rio.

Novas povoações foram sendo criadas, dentre elas a que viria a ser Mogi Mirim, e muitos anos depois, com a introdução do café no estado de São Paulo e principalmente na região de Campinas, a produção foi se elevando. Como o escoamento desta produção era difícil, em meados da década de 1880, houve a instalação do ramal da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro atravessando o rio e integrando o interior à capital, constituindo assim novos povoados e posteriormente, novas cidades. Assim, no ano de 1877, a Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Campo tornou-se Vila de Mogi Guaçu.

Com a abolição da escravatura, há uma mudança significativa na vila. Muitos imigrantes ali se instalaram e introduziram as primeiras cerâmicas, tendo como pioneiro, o italiano padre Armani, com uma fábrica de telhas. Este potencial de argila fez surgir, na cidade, várias indústrias do ramo, além de ser apelidada de “capital da cerâmica”, que ainda hoje estão presentes na região, embora com menos importância.

Posteriormente, há a instalação de indústrias de grande porte de vários segmentos como a Corns do Brasil⁴⁴, Maizena⁴⁵ e a International Paper⁴⁶, no início da década de 1960. Ao longo dos anos, novas empresas se instalaram, impulsionando a economia do município como a Mahle (peças automotivas), Endeka Ceramics (produtos para a indústria cerâmica),f dentre outras.

A agricultura, embora com um peso menor, também tem uma produção muito significativa no estado, destacando-se como lavoura permanente a laranja, com cerca de 408.000 toneladas, uma das maiores produções do estado. E a cana de açúcar como lavoura temporária, cerca de 1.100.000 toneladas (IBGE, 2012).

O PIB municipal pelo total do valor adicionado de acordo com o IBGE (2010) na agropecuária foi de R\$ 210.242 reais, na indústria R\$ 802.967 reais e nos serviços R\$ 1.534.109 reais.

Demonstrando uma economia diversificada e mais integrada ao setor terciário, demonstrativo de uma economia mais moderna e voltada a globalização.

⁴⁴ Comprada há poucos anos pela Bunge, esta indústria processa a matéria prima, o milho, para a obtenção do amido de milho que é vendido à Unilever para ser embalado e vendido.

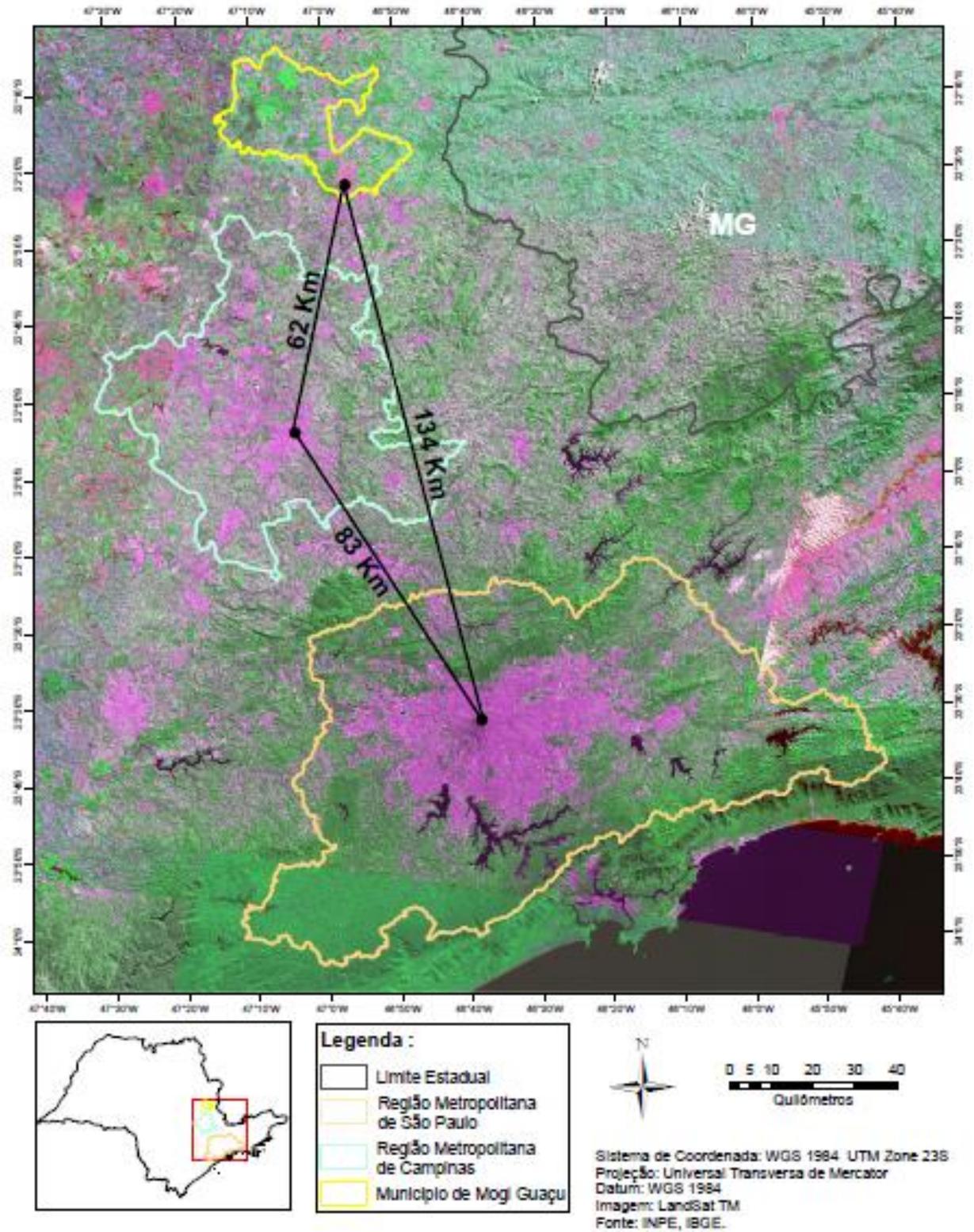
⁴⁵ Marca do amido de milho embalado pela Unilever.

⁴⁶ Conhecida por seu antigo nome Champion, sua nomenclatura modifica-se em 2000 quando é vendida.

Embora a indústria tenha um peso significativo e muito ligada ao primeiro setor, afinal a silvicultura e a produção de papel e celulose são o destaque dos rendimentos do PIB municipal.

O município (figura 6) está localizado na Região Administrativa e de Governo de Campinas, estando a uma distância de 62 km da cidade de Campinas e 134 de São Paulo.

Figura 7 – Distâncias entre Mogi Guaçu a Campinas e São Paulo



Fonte: IBGE, elaboração o autor

A população é de 137.245 habitantes, numa área de cerca de 813 km², conforme a figura 7 (IBGE, 2012).

5.1.2 A emancipação de Estiva Gerbi⁴⁷

O município de Estiva Gerbi, até o início da década de 1990, era um distrito subordinado ao município de Mogi Guaçu. Porém por questões políticas e econômicas, motivadas pela extinta Cerâmica Gerbi, visando a uma independência econômica que o futuro município viria a ter conseguindo emancipar-se. Assim, pela Lei Estadual nº 7644 de 30 de dezembro de 1991, Estiva Gerbi passa a categoria de município.

Estiva tem uma população de 10.044 habitantes, numa área de 74. 208 km² (Figura 6). Sua economia é totalmente dependente de Mogi Guaçu; as indústrias cerâmicas fecharam suas portas no fim de 2012, e na agricultura, o destaque é para a silvicultura (eucalipto) ⁴⁸ para servir a International Paper, além da cana de açúcar, com 88.000 toneladas e a laranja, com 36.000 toneladas (IBGE, 2012).

O PIB pelo total do valor adicionado (2010) na agropecuária é de R\$ 12.587, na indústria R\$ 73.921 e serviços R\$ 77.509.

A economia deste município é muito fraca e as indústrias existentes (principalmente cerâmicas) estão fechando suas portas ou migrando para outras regiões. O município é totalmente dependente de Mogi Guaçu.

5.1.3 Características e evolução histórica de Mogi Mirim⁴⁹

Mogi Mirim está localizada também na Depressão Periférica Paulista. Conforme descrição sobre Mogi Guaçu, sua história também dialoga muito com o município supracitado, assim nesta descrição será pontuada apenas fatos que não se relacionem diretamente com o município guaçuano.

O povoado tem origem por volta de 1720, através do processo de interiorização do Brasil promovido pelas Bandeiras na busca de riquezas e escravos, antes mesmo de Mogi Guaçu, pois em meados deste mesmo século já iniciava uma

⁴⁷ Dados retirados do Museu Histórico Municipal de Mogi Guaçu e Prefeitura Municipal de Estiva Gerbi.

⁴⁸ Sem dados oficiais.

⁴⁹ Dados retirados da Enciclopédia de Municípios Brasileiros (1957) e da Prefeitura Municipal de Mogi Mirim.

freguesia no local chamada Freguesia de São José de Mogi Mirim. Em 1769, após o desmembramento de Jundiáí, a freguesia é elevada a condição de vila. O território comandado pela vila tinha uma grande, atingindo seus limites até o Rio Atibaia e a divisa com Minas Gerais, dando origem posteriormente a muitos outros municípios como: Franca, Casa Branca, Rio Claro, Mogi Guaçu, Itapira, São João da Boa Vista, Serra Negra e Espírito Santo do Pinhal.

Em 1849, Mogi Mirim passa à categoria de cidade e após o fim da escravidão, também recebe muitos migrantes europeus, como italianos e espanhóis, que participaram das plantações de café. Como em Mogi Guaçu, a ferrovia impulsionou a economia e o desenvolvimento da cidade.

Após Juscelino Kubitschek abrir a economia brasileira, recebeu já na década de 1960, a autopeças Monroe e depois a Alpargatas (calçados) e a Ambev (bebidas). Posteriormente a reestruturação econômica e à dispersão industrial, o setor industrial teve um grande crescimento e ainda hoje tem indústrias de peso como a Mars (setor alimentício), Sabó (autopeças) e Itaú Data Center (centro técnico operacional e informacional).

Além do setor industrial, há produção agrícola com destaque para a laranja, com mais de 149 mil toneladas e cana de açúcar, com 525 mil toneladas (IBGE, 2012).

O PIB pelo total do valor adicionado (2010) no setor da agropecuária é de R\$ 92.000, no setor industrial R\$ 1.058.055 e nos serviços R\$ 1.191.401. O peso da indústria mogiana é grande, afinal grande empresas estão abrigadas em seu território, a chegada do Itaú Data Center impulsionou o setor terciário que era mais fraco e o setor primário vem diminuindo seu valor devido a diminuição drástica da produção de café que era presente desde a fundação do município.

Sua população é de 86.505 habitantes numa área de 497. 801 km².

5.1.4 Aspectos históricos de Itapira⁵⁰

Já no início do século XVIII, havia um pequeno povoado na região que viria a ser Itapira e deste povoado, a partir de doações de terra à Igreja, foi fundada a primeira igreja e a partir daí, o povoado começa a se elevar, porém de maneira lenta

⁵⁰ Dados retirados da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros e da Prefeitura Municipal de Itapira.

e arraigada às fazendas de café circunvizinhas, que patrocinavam o seu crescimento.

Em 1858 foi elevada à categoria de vila de Nossa Senhora da Penha e em 1881 à categoria de cidade e apenas no final do século XIX, passou a se chamar Itapira.

A economia no passado e hoje é baseada na agricultura, ou seja, o café até a metade do século passado e atualmente a produção de cana de açúcar, com 529 mil toneladas.

Outro destaque para o município é por possuir dois grandes hospitais psiquiátricos e serem pioneiros nacionais e internacionais em diversos tratamentos para tratamentos nesta especialidade médica.

O PIB pelo total de valor adicionado (2010) no setor agropecuário é de R\$ 31.539, indústria R\$ 704.991 e serviços R\$ 782.931.

Por abrigar grandes hospitais, o turismo de saúde é grande na cidade, logo o setor de serviços é elevado. A indústria é diversificada, embora não haja grandes empresas no território e no setor primário a cana de açúcar é o destaque, além da silvicultura para abastecer a International Paper em Mogi Guaçu.

A cidade possui uma população de 68.537 habitantes numa área de 518,38 km².

5.2 Dinâmica econômica e urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim.

Mogi Guaçu e Mogi Mirim são apresentadas pela REGIC (2008) como uma *Aglomeração Urbana* também conjuntamente com Estiva Gerbi e Itapira, sendo os dois primeiros com uma mancha urbana conurbada e apresentam características e funções urbanas análogas, apresentando uma centralidade regional, podendo ser inclusive caracterizado como centro regional.

Suas economias são diversificadas, destacando-se a produção de cana de açúcar e laranja, além da silvicultura. Em relação à indústria, as autopeças são destaque ao lado da indústria de papel e celulose. Porém, o setor de serviços vem ganhando destaque na região com a presença de grandes empresas em diversos setores.

O destaque atual para este setor é a instalação do Itaú Data Center, um novo e moderno centro tecnológico para abrigar o novo Centro Tecnológico do Itaú

Unibanco Holding S.A (foto 01). Este investimento traz consigo a alteração no principal núcleo tecnológico da instituição que era abrigado na cidade de São Paulo, mas de acordo com a empresa a região onde vai ser abrigado o centro tecnológico é promissora principalmente pelas vias de acesso e proximidade com São Paulo e Campinas.

Foto 01 – Instalações do Itaú Data Center



Fonte: o autor.

Mas outras empresas fazem uso do mesmo discurso em relação a esta proximidade e pelas vias de acesso, como a Renovias Concessionárias S/A⁵¹, empreendimento que tem a concessão de algumas rodovias no estado de São Paulo e que tem como sede regional a cidade de Mogi Mirim.

A Endeka Ceramics S/A responsável pela fabricação de bases para produtos relacionados à cerâmica que está fixada em Mogi Guaçu desde a década de 1970, respondendo diretamente a sua matriz nos Estados Unidos.

A dinâmica econômica da aglomeração Mogi Guaçu e Mogi Mirim só ganhou uma nova dimensão após 1970 com a reestruturação econômica do estado de São Paulo, pois analisando dados e a evolução econômica das duas cidades, observa-se que os distritos industriais de ambas começaram a ser construídos a partir de 1970.

⁵¹ A empresa não liberou dados de fluxo de veículos ou quaisquer outros dados, alegando números estratégicos.

Mogi Guaçu possui cinco distritos industriais: três deles da década de 1970 e 1980 abrigando indústrias como a Maisena, Mahle e International Paper, dois dentro da cidade em direção à estrada vicinal com Itapira e um defronte a Rodovia Adhemar de Barros sentido Espírito Santo do Pinhal. Os outros dois são mais recentes e abrigam empresas como a Endeka Ceramics, Cervejaria Crystal, Networker Engenharia, etc. Localizado também defronte a Rodovia Adhemar de Barros sentido Aguaí.

Mogi Mirim possui dois distritos industriais: o Distrito Industrial José Marangoni, fundado na década de 1970 (localizado dentro da cidade e que abriga empresas como a Monroe Amortecedores e a Ambev) e o Distrito Industrial Luiz Torrani fundado no final da década de 1990 (um distrito novo e defronte à Rodovia Adhemar de Barros abrigando empresas como a Sabó, Sandivik e Itaú Data Center).

Outros destaques são empreendimentos que se expandiram a partir destas cidades e que hoje começam a se espalhar para outras cidades da região, configurando quem sabe no futuro uma aglomeração ainda maior. A rede de supermercados Big Bom originária do município guaçuano, hoje tem três filiais na aglomeração e uma instalada em 2011 em São João da Boa Vista (cidade há 45 km de distância). A empresa de decoração Forguaçu também tem as mesmas características da outra supracitada, inclusive tendo filial também em São João da Boa Vista.

E observando os PIB por setor dos municípios destacados, observa-se o poder do setor terciário na composição do mesmo, referência de uma economia atual onde os serviços demonstram o desenvolvimento.

Outra consequência pode ser percebida na elevação do crescimento populacional, ultrapassando 30% de acordo com o IBGE nas décadas de 1980 e 1990. A urbanização mais intensa também ocorre no mesmo período chegando hoje aos patamares superiores a 90% (tabelas 5 e 6).

Tabela 5 - Evolução da população de 1970 a 2010

	1970	1880	1991	1996	2010
Mogi Guaçu	42.710	73.549	100.792	114.546	137.286
Mogi Mirim	36.301	50.634	64.753	75.337	86.505
Itapira	39.036	47.929	56.586	60.791	68.537
Estiva Gerbi			6.501	8.736	10.044

Fonte: IBGE, elaboração o autor.

Tabela 6 - Taxa anual de crescimento (% a. a.)⁵²

	1970/1980	1880/1991	1991/1996
Mogi Guaçu	5,59	2,91	2,64
Mogi Mirim	3,38	2,26	3,13
Itapira	2,07	1,52	1,47
Estiva Gerbi			3,99

Fonte: IBGE, elaboração o autor.

De acordo com estas tabelas, nota-se a evolução populacional, principalmente Mogi Guaçu equiparada às taxas de Campinas 5,86% (1970/1980), 2,24% (1980/1991) e 1,43% (1991/1996).

As décadas de 1970 e 1980 foram com as maiores taxas, marcadas pela reestruturação econômica e urbana, onde houve o maior fluxo não apenas de indústrias, mas também de pessoas para outras cidades do interior do estado de São Paulo.

A rede de serviços foi o que mais teve crescimento a partir da década de 1990, inicialmente com bancos privados de atendimento personalizado, sendo estes o Banco Bradesco Prime, o Itaú Personalité, HSBC e Santander; bancos que atendem apenas a uma categoria específica de clientes e que apenas se instalam em locais onde há uma grande demanda desta especificidade, afinal são serviços mais caros e personalizados. Além de bancos, há também as redes de fast-food como McDonald's, Habib's e Subway que se fixaram no início dos anos 2000 em Mogi Guaçu atraindo muitos consumidores da região, além de redes de supermercados como Carrefour, Wal-Mart e Tenda Atacado, que promovem a centralidade comercial da aglomeração. Há dois anos um novo empreendimento impulsionou a centralidade da aglomeração na região, o *Shopping Buriti*⁵³ (foto 02), modificando a antiga necessidade de se locomover a Campinas.

⁵² Este período de 1970 a 1996 foi destacado pelas transições que ocorreram neste período, ou seja a reestruturação urbana e econômica, redemocratização e inserção do modelo neoliberal.

⁵³ O Shopping Buriti de acordo com sua acessória de imprensa, vai passar por uma ampliação, pois não está suportando a quantidade de clientes. Isso demonstra uma polaridade comercial na cidade.

Foto 02 – Shopping Buriti



Fonte: o autor.

A cidade também vai receber dois hotéis da Rede Accor, o Ibis e o próprio Accor que serão construídos próximos ao *shopping*.

Observando os dados já apresentados, principalmente em relação ao PIB e as indústrias nota-se claramente a dependência de Mogi Mirim e principalmente de Itapira e Estiva Gerbi com Mogi Guaçu. Seja ela em relação a produção e venda de eucalipto e milho para International Paper e Corns Products respectivamente. Ou em relação ao setor de serviços, afinal as grandes redes de supermercados, lojas de departamento e *fast-food* estão alocadas todas somente em Mogi Guaçu.

A metamorfose que a cidade de São Paulo e também o estado de São Paulo passaram devido à reestruturação é evidenciada por estes dados e características, criando assim regiões policêntricas, com redes materiais e imateriais muito mais dinâmicas e densas devido à globalização. Cidades como Mogi Guaçu e Mogi Mirim, tornaram-se (re)arranjos das metrópoles ou em outras palavras uma *articulação produtiva* como afirma Moura (2009) em seu trabalho sobre Curitiba.

Assim, diante do processo de metropolização à partir das dinâmicas espaciais (conectividade e proximidade), os arranjos regionais da rede urbana onde está inserido o empírico são pontos fundamentais para estruturação e conformação de toda a rede e do papel que esta tem na divisão territorial do trabalho.

Esta articulação produtiva entre as cidades, principalmente no estado de São Paulo nos eixos principais de ligação com a capital, pode ser vislumbrada por um processo urbano que vem agindo de maneira cada vez mais forte sobre o espaço,

tornando as cidades cada vez mais interdependentes. A aglomeração de Mogi Guaçu e Mogi Mirim faz parte deste processo, afinal numa observação simples, é possível destacar as relações existentes entre ela e dela com as regiões metropolitanas.

Há uma relação muito intrínseca entre ela quanto às metrópoles há também uma relação ampla, porém ao longo das duas últimas décadas, em especial após o ano 2000 esta relação diminuiu. Cada vez mais há serviços especializados nestas cidades e a dependência com Campinas está diminuindo. Isso fica evidente no ano de 2010 quando fora instalado um centro oncológico em Mogi Guaçu, assim a demanda de pacientes enviados para a metrópole decresceu, sendo apenas utilizados os centros de referência ao câncer em Campinas em casos mais agudos⁵⁴.

Assim, a questão do grau de influência das metrópoles de Campinas e São Paulo sob a região onde estão inseridas Mogi Guaçu e Mogi Mirim é a questão a ser apresentada no próximo tópico.

5.3 A influência das metrópoles sob Mogi Guaçu e Mogi Mirim

Diante do que já foi pesquisado pelo IBGE nas REGICs desde 1973 com base em pesquisas realizadas em 1966 e, posteriormente nas outras pesquisas de 1978 (IBGE, 1987), de 1993 (IBGE, 2000) e a última de 2007 (IBGE, 2008) podemos ter como base uma evolução rápida na estrutura urbana brasileira na segunda metade do século passado.

A última classificação pautada neste novo período *técnico científico e informacional*, evidenciando uma mudança na divisão territorial e social do trabalho e evidenciando um novo (re)arranjo nas relações entre as cidades.

Assim, a rede urbana pode ser dividida em dois patamares: sendo o primeiro mais clássico marcado por fluxos materiais e muito limitada e outra mais complexa e dinâmica, apresentando inclusive as redes imateriais e globais, porém muito pontual, onde atende apenas os locais onde a globalização está inserida, pois a globalização não atinge todo o espaço (MOURA, 2009).

⁵⁴ De acordo com a Secretaria de Saúde de Mogi Guaçu (2012) houve uma diminuição significativa do número de pacientes levados a Campinas e São Paulo, após a construção dos centros de referência.

De acordo com as REGICs, ao longo do tempo tanto o grau de influência de Campinas quanto a rede de influência de Mogi Guaçu e Mogi Mirim, que atualmente são tratadas como uma conurbação e aglomeração, no início dos estudos na década de 1960 eram ainda cidades menores, com características rurais e totalmente desvinculadas uma da outra, inclusive Mogi Mirim apresentava um grau de centralidade e uma economia mais pujante que Mogi Guaçu (IBGE).

Porém, a partir de 1970 com a reestruturação de São Paulo vinculada posteriormente com a globalização provocou uma mudança nas relações entre as cidades e metrópoles, mudanças que ao longo dos anos apenas foi acentuando-se.

Campinas cada vez mais se torna um tecnopólo muito distinto a outros existentes no país, adquirindo uma importância e excelência em relação principalmente na tecnologia da informação e agrícola. Além, é claro de possuir muitos shoppings, universidades, um amplo setor de serviços e entretenimento. Não obstante, esta Campinas tão pujante apresenta limites em sua expansão devido à presença de São Paulo no seu entorno, a sua proximidade faz com que a influência de São Paulo seja muito forte, auxiliando sim no seu desenvolvimento, porém impondo limites.

Para deixar isso mais claro, a cidade de São Paulo influencia Porto Velho, no estado de Rondônia, mesmo estando a 3,6 mil quilômetros de distância, e ultrapassa os limites nacionais, atingindo países da América Latina. A grande metrópole nacional de São Paulo abarca numa escala menor cerca de 1.030 municípios, concentrando cerca de 30% da população brasileira e 40,5 do PIB nacional. Praticamente todas as relações empresariais brasileiras passam pela capital paulista (IBGE, 2008).

Campinas é a cidade do interior brasileiro mais influente do país (IBGE, 2008), ela perde apenas para 12 capitais estaduais, mas influencia cerca de 66 cidades, com uma população total de aproximadamente cinco milhões que são influenciadas diretamente.

Todavia, outros 700 municípios são atingidos também pela sua rede de influência, mas em outra escala. O IBGE classificou Campinas neste último estudo da REGIC (2008) como capital regional, tendo como características principais a grande capacidade de gestão, sendo esta de alto nível e a área de influência de âmbito regional devido à quantidade de atrativos (econômicos, comerciais e entretenimento) que ultrapassam os 155 quilômetros de raio. Inclusive cidades que

são qualificadas como capitais regionais, Piracicaba, por exemplo, ou centros regionais, como Rio Claro, São João da Boa Vista, Mogi Guaçu, etc. Assim, Campinas tem feições de metrópole e atrai investimentos, mas é importante deixar claro a sua limitação ou pelo menos grande influência recebida de São Paulo.

Como já foi citado, Mogi Guaçu é classificada pelo IBGE (2008) como um centro regional. Conurbado com Mogi Mirim, além das cidades de Estiva Gerbi e Itapira. Porém, outras cidades como Aguaí, Araras, Leme, Espírito Santo do Pinhal e Santo Antônio do Jardim, todos no estado de São Paulo também são influenciadas.

Outras cidades como São João da Boa Vista (SP) e Andradas, no estado de Minas Gerais, apresentam uma relação muito forte em alguns aspectos com a cidade, no que tange em serviços bancários, comércio e entretenimento (IBGE, 2008).

Essa conformação atual da rede urbana paulista, mostra todas as transformações socioespaciais atingidas pela reestruturação econômica e do período *técnico científico e informacional*. Gerando a complexificação e densificação dos centros urbanos e das redes, aumentando as relações verticais e provocando sempre novos (re)arranjos na hierarquia urbana.

É o que aconteceu claramente com a rede urbana paulista, e partindo do recorte empírico apresentado, a partir das transformações da década de 1970 e inserção da globalização provocou mudanças e/ou elevação das transformações em alguns espaços. São Paulo, desde a década de 1960 já apresentava uma urbanização e desenvolvimento forte, o que nas últimas décadas apenas destoou das outras cidades e a colocaram num patamar superior das outras cidades. Campinas, numa escala diferente, também se destacou na rede de relações entre as cidades e a aglomeração de Mogi Guaçu e Mogi Mirim que de cidades tão próximas das metrópoles conseguiram se destoar um pouco da rede de influência, tendo como exemplos claros o surgimento nas últimas décadas do setor de serviços em acréscimo e de uma centralidade em relação ao comércio, setor médico e indústria de alta tecnologia.

Há que destacar a proximidade com as metrópoles, mas esta proximidade que traz benefícios, ou as chamadas “vibrações” para a aglomeração, trouxe também a oportunidade deste espaço se distinguir dos demais e conseguir ter um destoante no seu processo de desenvolvimento, conseguindo certa “vida própria”, embora o grau de influencia ainda seja elevado.

A reestruturação gerou novas formas de relações entre todas as cidades, pequenas e médias, pois elas adquiriram novas possibilidades de acesso aos bens e serviços característicos das metrópoles nacionais. Também provocou transformações nas formas de relação entre as cidades, não há apenas uma relação hierárquica, mas relações que quebram a posição piramidal existente, por exemplo, uma pequena cidade pode relacionar com a metrópole sem haver a intermediação de uma grande cidade. Assim, a aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim, nesta perspectiva, adquire um novo papel, ou seja, é influenciada pelas metrópoles, mas também conseguiu e consegue ter certo grau de unicidade, diferenciando das demais cidades ao seu redor e adquirindo uma centralidade.

Finalmente, um ponto a ser comentado sobre a aglomeração e sua peculiaridade em relação às cidades ao redor das metrópoles de Campinas e São Paulo são as verticalidades e horizontalidades no espaço urbano (SANTOS, 2002). Ou seja, as verticalidades como vetores que relacionam pontos fragmentados e espalhados no espaço, conectados à dinâmica global, enquanto as horizontalidades como relações que se dão em áreas contínuas e mais próximas. Afinal, as cidades formam um *nó* destas relações.

Como afirma Santos (2002), as verticalidades são pontos que formam o espaço de fluxos que marcam este *período técnico científico e informacional*, são determinações que fogem à dinâmica local, pois são hegemônicas, distantes e obedecem a outras motivações, em sua maioria estranhas ao lugar. As horizontalidades são relações mais contínuas, onde as características produtivas dos lugares são mais condizentes e interdependentes, são uma continuidade.

As horizontalidades, compreendidas neste trabalho como deslocamentos recorrentes da população em áreas próximas à aglomeração de Mogi Guaçu e Mogi Mirim, em relação à satisfação por demandas de serviços de saúde, educação, serviços e comércio especializados. Assim, como já foi mencionado no início deste capítulo, há uma grande interligação entre a aglomeração e as cidades ao seu redor, além de cidades mais distantes. Os deslocamentos populacionais para a metrópole de Campinas, em busca de melhores serviços de saúde e educação, estão caindo e se concentrando em Mogi Guaçu e Mogi Mirim, afinal com a construção do centro oncológico e a fixação de universidades diminuiu-se a necessidade da população de buscar estes equipamentos e serviços em outros lugares, exceto quando se trata de demandas muito especializadas.

E as verticalidades compreendidas como relações mais longínquas numa esfera global, representadas nas relações das empresas presentes nas cidades pesquisadas com suas matrizes (se há uma ligação mais direta entre elas). Na aglomeração há a presença de muitas empresas em sua maioria apenas responsáveis pela produção e respondendo a uma gerência localizada, principalmente, em São Paulo, como Sandivik, Monroe, Unilever, Mars, etc. Porém, há algumas que possuem uma centralidade maior respondendo diretamente a sua matriz, como a International Paper, Endeka Ceramics e o Itaú Data Center que abrigará toda a centralidade em relação à segurança e tecnologia do Banco Itaú Unibanco. A International Paper possui outras instalações no Brasil, porém a unidade localizada em Mogi Guaçu possui uma relação mais vertical com sua sede localizada nos Estados Unidos. A Endeka responde também a sua sede também nos Estados Unidos; ela está localizada exclusivamente em Mogi Guaçu e tem muita relevância no mercado cerâmico.

Observam-se assim que as horizontalidades em relação aos deslocamentos populacionais são bastante dinâmicas. A aglomeração urbana tem ligações facilitadas com toda a região metropolitana e inclusive com outros estados. Enquanto as verticalidades industriais são distintas, não é apenas uma cidade com várias indústrias que tem simplesmente o papel de produzir sem relevância gerencial, mas uma cidade com várias indústrias que produzem e inclusive tem papéis gerenciais.

Conclui-se assim que a partir da reestruturação urbana que o país passou a partir da década de 1970, principalmente no estado de São Paulo, o rearranjo funcional das cidades foi totalmente modificado, cidades se estagnaram, cidades se desenvolveram e cidades passaram a conceber uma nova função. Ou seja, São Paulo adquiriu ainda mais poder e centralidade; Campinas tornou-se um tecnopololo com grande centralidade, de acordo com a REGIC (2008) capital regional A, o que significa que este é um nível de hierarquia com estrato superior da rede, apresentando capacidade de gestão inferior apenas às metrópoles (REGIC, 2008). As cidades ao redor foram sendo absorvidas pela influência das metrópoles. São Paulo logicamente acima das demais, posteriormente Campinas e sua região metropolitana.

Entretanto, a aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim consegue se destacar de outras cidades da região ao seu redor, já que não apenas está no raio

de influencia dos espaços metropolitanos próximos, mas a partir de uma oferta de serviços e uma concentração industrial, consolida uma centralidade sub-regional como se demonstra no estudo da REGIC (2008).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O movimento dialético entre forma e conteúdo, a que o espaço, soma dos dois, preside, é, igualmente, o movimento dialético do todo social, apreendido na e através da realidade geográfica. Cada localização é, pois, um momento de imenso movimento do mundo, apreendido em um ponto geográfico, um lugar. Por isso mesmo, cada lugar está sempre mudando de significação, graças ao movimento social: a cada instante as frações da sociedade que lhe cabem não são as mesmas (SANTOS, 1996).

Chegar ao final de um trabalho de pesquisa não condiz com a palavra fim, afinal muito foi pesquisado, mas nem tudo pode ser assimilado ou compreendido e também como se trata de um objeto dinâmico, ou seja, a cidade e a rede urbana, o trabalho é mais uma discussão a respeito de um período do processo urbano. O fenômeno da urbanização, reestruturação e reordenação das funções urbanas não é algo que acontece e para, mas sim algo contínuo.

Compreender a aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim só foi possível diante de todos estes processos. A reestruturação de São Paulo, que modificou todo o espaço industrial do estado e do país, as modificações do sistema produtivo, ou seja, a passagem do fordismo para a acumulação flexível, alterando não apenas a economia do Brasil, mas também a sua função na divisão internacional do trabalho.

Assim, todas estas mudanças radicais no espaço acrescentadas a tantas outras como: as alterações nos sistemas econômicos e de governos e a globalização cada vez mais ativa no espaço, fizeram com que esta aglomeração pudesse levantar o interesse deste estudo. Pois, não é um espaço qualquer, como já foi apresentado ao longo deste trabalho, há diferenciais que devem ser observados e estudados.

Como Milton Santos diz em sua obra “Espaço e Método” (1997), o espaço e todo o seu conteúdo se transformam com o tempo, e se moldam de acordo com cada realidade da sociedade, ou seja, o espaço é qualificado diferentemente pelos atores sociais, porém ele também interfere nesta caracterização. É um processo de adaptação e moldagem dos mesmos.

Este trabalho traz a discussão sobre a hierarquia urbana, após um rearranjo espacial provocado pela reestruturação econômica e urbana gerando o que poderia ser uma nova categoria de cidade. Esta hierarquia compreendida pela grande cidade ou metrópole, *lócus* da inovação e da produção, onde a velocidade dos fluxos é

intensa, é o exemplo mais claro do *período técnico científico e informacional*. Contrapondo a estes locais, existe a pequena cidade, onde a velocidade dos fluxos é lenta, a globalização se aplica de forma mais pontual. E finalmente as cidades médias, sendo o elo entre estas dois lugares de características diferenciadas. É o *lócus* que apresenta tanto o tempo lento, quanto o tempo rápido. É a intermediação dos pontos distintos e opostos da hierarquia urbana, ou seja, a metrópole e a pequena cidade.

Porém, e as cidades que não se encaixam nesta classificação, como a aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim? Ela não se encaixa em nenhuma destas categorias de cidades, não é metrópole, não é cidade pequena, e cidade média seria complicada para inseri-la, pois ela está muito próxima de metrópoles para conseguir ter uma função intermediária tão forte. Assim, este trabalho trouxe à luz esta discussão, o papel destas cidades dentro de uma rede urbana tão intrincada, densa e que sofreu muitas mutações ao longo dos anos, principalmente após a década de 1970 com a reestruturação urbana.

Esta reestruturação surgiu diante das mudanças econômicas que estavam assolando a economia mundial e logicamente a brasileira. No estado de São Paulo, estas mudanças provocaram um rearranjo industrial e uma refuncionalização da cidade de São Paulo. Diante da flexibilização da produção, não era mais necessário um acúmulo industrial na capital paulista. Logo, houve uma espacialização desta indústria, principalmente nas cidades que estavam próximas aos eixos rodoviários principais. Então São Paulo passa a ser detentora do poder gerencial das empresas e, embora sua produção industrial ainda fosse relevante, a função muda, concentrando as etapas do comando, chegando aos dias atuais como uma cidade global detentora de um grau de influência que ultrapassa os limites nacionais.

As cidades que receberam as indústrias advindas de São Paulo cresceram em sua maioria e adquiriram relevância como: Ribeirão Preto, Campinas, São José dos Campos, etc. Dentre elas, Campinas se destaca e se aprimora em sua funcionalidade graças ao meio *técnico científico e informacional*, que proporcionou à cidade a construção de polos tecnológicos, transformando-a em um tecnopolo. Deixando claro que Campinas e outras cidades não conseguem adquirir mais autonomia e centralidade devido ao raio de ação da cidade de São Paulo.

Outras cidades como Presidente Prudente e Marília conseguiram tornar-se intermediárias da rede, as chamadas cidades médias, atraindo investimentos e

adquirindo centralidade, principalmente por estarem mais afastadas do raio de influência de São Paulo.

Outras cidades, como Mogi Guaçu e Mogi Mirim, tratadas neste trabalho, em conjunto como uma aglomeração urbana, tiveram uma ampliação e readequação de suas funções, mesmo estando próximas das metrópoles. A reestruturação conseguiu trazer a estas cidades um novo papel, adquirido há pouco tempo, já que a influência de Campinas, principalmente, era muito forte, como confirmam os diferentes estudos de regiões de influência de cidades realizados pelo IBGE. Embora, atualmente ainda a aglomeração seja muito influenciada, apresenta uma centralidade singular em relação às outras cidades com características similares.

Assim, esta aglomeração se destacou das demais cidades e conseguiu adquirir centralidade e novos papéis urbanos. A aglomeração passa a deter também uma influência relevante nas cidades ao seu redor, como: Itapira e Estiva Gerbi principalmente, por estarem mais próximas. Mas também, cidades mais distantes como: Aguaí, Espírito Santo do Pinhal e São João da Boa Vista. Esta influência dá-se pelo comércio e pelos serviços especializados (saúde, educação e rede bancária). Estas cidades estão todas conectadas por uma ampla rede rodoviária e também por jornais impressos que circulam toda a região a partir de Mogi Guaçu.

No fim desta dissertação, conclui-se que diante da reestruturação promovida a partir da década de 1970, o interior do estado de São Paulo passa a ter um novo arranjo industrial e funcional.

Embora, é importante deixar claro que o alargamento das funções de São Paulo como metrópole nacional ou como alguns autores afirmam uma cidade global, diante da reestruturação não pode ser a única explicação para a situação econômica das cidades que beneficiaram da desconcentração da cidade de São Paulo. Afinal, indústrias já haviam sido instaladas nestas cidades do interior e desempenhavam um papel local ou até mesmo regional, como, por exemplo, as cerâmicas de Mogi Guaçu ou como observa Bomtempo (2011) as indústrias alimentícias em Marília.

Assim, indústrias fixadas antes da reestruturação econômica ou até mesmo do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, demonstram uma exceção de algumas cidades, que já vinham recebendo indústrias e adquirindo um novo papel na rede que ainda estava se estruturando.

Verificamos que a área do recorte espacial, fixada entre as metrópoles de Campinas e São Paulo, está interconectada, seja por redes materiais ou imateriais,

inclusive desenvolvendo relações não apenas horizontais com cidades ao seu redor, mas também relações verticais com outros países.

A aglomeração urbana de Mogi Guaçu e Mogi Mirim possui um território múltiplo com diversidade econômica, como grande parte do interior paulista, com um parque industrial diversificado e um setor de serviços em ascensão. Este dinamismo, que se fez multiplicar ao longo das últimas décadas, perpetrou com que a aglomeração ampliasse suas funções na divisão territorial do trabalho e na rede urbana na qual está inserida.

Assim, este trabalho, além de apresentar a rede urbana densa e complexa de São Paulo e que passa por constantes mudanças e readequações, demonstrou também que, diante de todas estas transformações que a globalização provoca, é necessário sempre estar atento às especificidades das cidades e da rede urbana. Possibilitando afirmar que hoje é imprescindível compreender o conteúdo do espaço e os processos econômicos nele presentes seja ele em qualquer escala. Tornando-se possível o vislumbre dos processos que estão em curso.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, M. **Paulicéia Desvairada a café**. São Paulo: Círculo do livro, 1988.

ASCHER, F. **Los nuevos principios del urbanismo**. Madrid: Alianza Editorial, 2004.

BAIGENT, E; GEDDES, P; MUMFORD, L; GOTTMANN, J. Divisions over 'megalopolis'. **Progress in Human Geography**, dez. 2004, vol. 28, no. 6, pp. 687–705.

BARROSO, Caravaca. I. Los nuevos espacios ganadores y emergentes. **EURE - Revista Latino Americana de Estudios Urbano Regionales**. (Santiago), 1998, vol. 24, n. 73, p. 5-30.

BOMTEMPO, D. C. **Dinâmica territorial, atividade industrial e cidade média: as interações espaciais e os circuitos espaciais da produção das indústrias alimentícias de consumo final instaladas na cidade de Marília – SP**. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2011.

BRUYELLE, P. **Réseaux urbains, réseaux de Villes: des notions encore pertinentes?** Colloque International: Ville, entreprises et société à la veille Du Xxe siècle. PIR Villes, IFRESI, Lille, 1994.

Campinas, Prefeitura Municipal. **Subsídios para a discussão elaboração do Plano Diretor**, 1991.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Campinas: Unicamp, 1977.

_____. **Desconcentração produtiva regional do Brasil (1970 – 2005)**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

_____. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930 – 1970)**. São Paulo: UNESP, 2007.

_____. Perspectivas do desenvolvimento econômico do interior paulista. In: TARTAGLIA, J. C.; OLIVEIRA, O. L. **Modernização e desenvolvimento do interior de São Paulo**. São Paulo: ed. UNESP, p. 39-68, 1988.

_____. Plano diretor – **Proposta de agenda, Instituto de Economia**. Núcleo Interno de Economia Social, Urbana e Regional. Campinas, Mimeo, 1989.

_____; GUIMARÃES NETO, L. A questão regional no Brasil: traços gerais de sua evolução histórica. Desarrollo regional, nuevos desafíos. In: **Pensamiento Iberoamericano, Economía Política**, n. 10, 1986. Madri: Instituto de Cooperation Iberoamericana, p. 167-184.

CARLOS, A.F.A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

CARNEIRO, Ricardo. **Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX**. Editora UNESP – UNICAMP, 2002.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

_____. A cidade na nova economia. In: MACHADO, J.A.S. (org.). **Trabalho, economia e tecnologia: Novas perspectivas para a sociedade global**. São Paulo: Tendenz, 2003. p.15-30.

CORRÊA, R.L. Interações espaciais. In: CASTRO, I.E; GOMES, P.C.C; CORRÊA, R.L. **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

CORRÊA, R.L. Rede Urbana e Formação Espacial. Rio de Janeiro: **Revista Território**. Ano 5, n. 8, jan./jul. 2000, p. 121-129.

_____. A rede urbana brasileira e a sua dinâmica: algumas reflexões e questões. In: SPÓSITO, M.E. B. (org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: [s.n.], 2001, p.359-367.

_____. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

COSTA, W.M. **O processo contemporâneo de industrialização. Um estudo sobre a expansão da produção industrial em território paulista.** Dissertação (Mestrado) - São Paulo: FFLCH/ USP, 1982.

DEÁK, C. **Rent theory and the price of urban land spatial organization in a capitalist economy.** 289f. Tese (Doutorado) – University of Cambridge, 1985.

_____. O processo de urbanização no Brasil: Falas e façanhas. In: DEÁK, C; SCHIFFER, S. **O processo de urbanização no Brasil.** São Paulo: Edusp, 2004, p. 9-18.

DEFONTAINNES, P. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **Cidades.** Presidente Prudente, v. 1, n. 1, p. 119-146, 2004.

DROULERS, M. São Paulo, cidade mundial e espaço regional. In: CARLOS, A.F.A.; OLIVEIRA, A.U. **Geografias de São Paulo: a metrópole do século XXI.** São Paulo: Contexto, 2004.

EMPLASA. Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. **Metrópoles em dados: Complexo Metropolitano Expandido – CME.** São Paulo: EMLASA, 2002.

_____. Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. **Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo.** São Paulo: EMLASA, 2011.

FERNANDES, J.A.R. A reestruturação comercial e os tempos da cidade. **Colóquio Temps des courses, course des temps.** Comissão Nacional de Geografia Francesa e pela Universidade de Lille-Roubaix, em Lille, 21 e 22 de Novembro de 2003.

FIRKOWSKY, O. L. C. F. **Porque as regiões metropolitanas no Brasil são regiões mas não são metropolitanas.** Paraná: IPARDES. 2012

GEIGER. P.P. **Evolução da rede urbana brasileira.** Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais. 1963.

GIDDENS, A. **Mundo em Descontrole: o que a globalização está fazendo de nós.** Rio de Janeiro: Record, 2005.

GIDDENS, A; BECK, U; LASH, S. **Modernização Reflexiva**. São Paulo: Editora UNESP, 1997.

GONÇALVES, M.F; SEMEGHINI, U.C. **Campinas, Segunda metrópole paulista?** II Congresso da ANPUR, 1987. Campinas, Mimeo.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 2010.

IBGE. **Região de Influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

IPEA. Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: redes urbanas regionais: Sudeste / IPEA, IBGE, UNICAMP / IE / NESUR, SEADE. Brasília: IPEA, 2001.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, UFPR, n. 120, p. 133-148, 2011.

LENCIONI, S. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. **Espaço & Debates**, v. 14, nº 38, 1994, p. 54-61.

_____. Impasses da gestão metropolitana nas regiões de Buenos Aires, São Paulo e Santiago. **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008a, vol. XII, núm. 270 (59). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-59.htm>> Acesso em: 10 de outubro de 2011.

_____. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. In: **Revista de Geografia Norte Grande**, 2008b, n. 39, p. 7-20. Disponível em: <<http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sciarttext&pid=S0718-4022008000100002&lng=PT&nrm=isso>>. Acesso em: 12 de outubro de 2011

_____. Novos rumos e tendências da urbanização e a industrialização no Estado de São Paulo. In: LIMONAD, E; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (orgs.). **Brasil**

Século XXI por uma nova regionalização? Agentes, Processos e Escalas. São Paulo: Max Limonad, 2004.

LEVY, Jacques. **Le Tournant Geographique.** Paris: Belin, 1999.

LIMONAD, E. Brasil século XXI, regionalizar para que? Para quem? In: LIMONAD, E; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (orgs.). **Brasil Século XXI por uma nova regionalização? Agentes, Processos e Escalas.** São Paulo: Max Limonad, 2004.

MAMIGONIAN, A. **O processo de industrialização em São Paulo.** Boletim Paulista de Geografia. São Paulo: AGB, n. 50, p. 83-101, 1976.

MARX, K. O método da economia política. In: **Revista Crítica Marxista.** Campinas, n. 30, 2010.

MATTOS, C.A. Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existia sigue existiendo. **EURE - Revista Latino Americana de Estudios Urbano Regionales.** Santiago, vol. 25, n.76, 1999, p. 29-56. Disponível em: <http://www.cielo.cl/scielo.php?script=sciarttext&pid>

MATUSHIMA, M.K; SPOSITO, E. A dinâmica econômica no Estado de São Paulo: do paradigma de área ao paradigma de eixo de desenvolvimento. In SILVA, J; SILVEIRA, M. (orgs.). **Geografia econômica: temas regionais.** Presidente Prudente: FCT/UNESP/PPGG, 2002, p. 187-216.

MONTE-MÓR, R.L.M. **O que é o urbano, no mundo contemporâneo.** Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2006.

MOREIRA, R. **Reestruturação Industrial e Espacial do Estado do Rio de Janeiro.** Niterói: GERET/NERET NEGTE GECEL, 2003.

MORIN, E; MOIGNE, J.L. **A inteligência da complexidade.** São Paulo: Editora Fundação, 2000.

MOURA, R. **Arranjos urbano – regionais no Brasil: Uma análise com foco em Curitiba.** 2009. 241p. Doutorado, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

NEGRI, B. Modernização e desenvolvimento do interior paulista. In: TARTAGLIA, J. C. e OLIVEIRA, O. L. **Modernização e desenvolvimento do interior de São Paulo**. São Paulo, Editora UNESP, p. 11-37, 1988.

_____. **Diagnóstico setorial: A indústria de transformação no estado de São Paulo (1970 – 1989)**. Relatório de pesquisa, IE/UNICAMP, 1990.

PACHECO, C.A. **Fragmentação da Nação**. Campinas: UNICAMP/ IE, 1998.

PINTAUDI, S; CARLOS, A. Espaço e indústria no Estado de São Paulo. **Revista Brasileira de Geografia**. 1995, v. 57, nº 01, p. 05-23.

QUEIROGA, E.F; BENFATTI, D.M. Entre o nó e a rede, dialéticas espaciais contemporâneas O caso da metrópole de Campinas diante da megalópole do Sudeste do Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Vol. 9, n. 1, p. 41-52, 2007.

REGIC. **Regiões de Influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

ROCHEFORT, M. **Redes e sistemas**. São Paulo: Hucitec, 1998.

ROLNIK. R. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995.

RONCAYOLO, M. **La ville et ses territoires**. Paris: Gallimard, 1990.

ROSS, J.L.S; MOROZ, I.C. **Mapa Geomorfológico do Estado de São Paulo**
Disponível em: <http://citrus.uspnet.usp.br/rdg/ojs/index.php/rdg/article/viewFile/196/175> Acesso 27/01/2013.

SANTOS, M; SILVEIRA, M.L. **O Brasil – território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro, Record, 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2009a..

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2009b.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **Por uma outra globalização**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1997

SANTOS, R.B. **Campinas como centro produtor e irradiador de alta tecnologia na estruturação do espaço urbano regional**. Barcelona: Scripta Nova, 2000. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-73.htm>> Acesso em: 03 março 2012.

SARAMAGO, J. **A caverna**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SASSEN, S. **The Global City**. Princeton: Princeton University Press, 1991.

_____. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SEMEGHINI, U. C. Campinas, 1860/1980: Agricultura, Industrialização e urbanização. Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 1988.

_____. **Cenários da urbanização paulista: Região de Campinas**. Relatório de pesquisa, IE/UNICAMP, 1990.

SOJA, E. W. A. **Geografias Pós-Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 1993.

SOUZA, M. A. A. **Governo Urbano**. São Paulo: Nobel, 1988.

SPOSITO, E.S. **Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no estado de São Paulo**. IX Colóquio Internacional de Geocrítica, Porto Alegre, 2007. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/9porto/eliseu.htm>> Acesso em: 18 julho de 2011.

SPOSITO, M.E. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: _____. **Cidades médias espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

_____. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades**. 2004. 508 f. Tese (Livre Docência) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente. 2004.

UDERMAN, Simone. **O Estado e a formulação de políticas de desenvolvimento regional**. Revista Econômica do Nordeste, Fortaleza, v. 39, nº 2, abr-jun 2008.

VIRÍLIO, P. Os motores da história – entrevista. In: ARAUJO, H.R. (org.) **Tecnociência e Cultura – Ensaio sobre o tempo presente**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

ANEXO 1 – Carta de Intenções dos prefeitos da Região de Governo de Campinas

CARTA DE INTENÇÕES

Nós, Prefeitos dos Municípios da Região de Governo de Campinas, preocupados com o crescimento de nossa região e, principalmente, com o acelerado acúmulo de carências, e ao mesmo tempo acreditando que é preciso resolvê-las, decidimos unir esforços com os quadros técnicos de nossas Prefeituras e de nossas comunidades para em conjunto desenharmos o futuro.

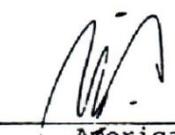
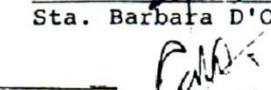
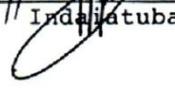
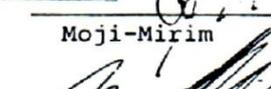
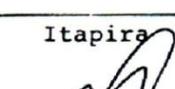
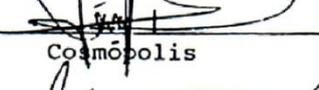
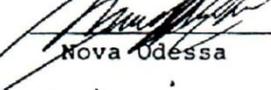
Com certeza o novo momento constitucional permite que as relações Estado, Municípios e Região sejam de parceria e responsabilidade, para com este desenvolvimento.

Preocupados em propiciar um desenvolvimento harmônico que corrija as desigualdades da região e que ao mesmo tempo reafirme nossas identidades municipais e regional, estamos reunidos em Campinas no dia 11 de abril de 1991, dando os primeiros passos a criação de uma entidade de planejamento regional, canal para a solução conjunta de tantos problemas.

Como primeiras providências estamos nomeando um representante de cada município, para que em 30 dias haja uma indicação sobre como a entidade deverá se organizar e trabalhar, estabelecendo um calendário de encontros.

Confiantes no acerto dessa decisão e nos resultados que advirão, decidimos dedicar todos os recursos possíveis de nossas cidades e Prefeituras para esse trabalho conjunto.

sem apoio: Prefeitos de Itapicaba - sec. Municipal de São José do Rio Preto

		PREFEITOS	
			
Campinas	Sumaré		Americana
			
Mogi-Guaçu	Sta. Barbara D'Oeste		Indaiatuba
			
Valinhos	Moji-Mirim		Itapira
			
Cosmópolis	Nova Odessa		Vinhedo
			
Monte Mor	Jaguariuna		Paulínia
			
Arthur Nogueira	Pedreira		Ato. Antonio Posse

Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas, 1991.