An aerial night photograph of a coastal city, likely Rio de Janeiro, showing the bay and surrounding urban areas illuminated by city lights. The text is overlaid on this image.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

JÚLIO CLÁUDIO DA GAMA BENTES

Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense

São Paulo
2014

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

JÚLIO CLÁUDIO DA GAMA BENTES

Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense

São Paulo
2014

JÚLIO CLÁUDIO DA GAMA BENTES

Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração:
História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo

ORIENTADOR:
Prof. Dr. Nestor Goulart Reis

CO-ORIENTADOR:
Prof^a. Dra. Maria de Lourdes Pinto Machado Costa

São Paulo

2014

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL DO AUTOR: julio.bentes@usp.br

B475d Bentes, Júlio Cláudio da Gama
Dispersão urbana no médio paraíba fluminense / Júlio Cláudio da Gama Bentes. -- São Paulo, 2014.
431 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – FAUUSP.
Orientador: Nestor Goulart Reis Filho
Co-Orientadora: Maria de Lourdes Pinto Machado Costa

1.Planejamento territorial urbano – Vale do Paraíba – Rio de Janeiro 2.Urbanização (Dispersão) 3.Expansão urbana – Vale do Paraíba – Rio de Janeiro I.Título

CDU 711.4

AGRADECIMENTOS

Ao longo de quatro anos de intensa dedicação e trabalho no Curso de Doutorado, muito foi pesquisado, aprendido e compartilhado, apresentando-se como resultado esta tese. Esse percurso tornou-se mais suave graças aos colegas que conheci e às amizades que surgiram no transcorrer das atividades realizadas nas disciplinas, estágios docentes e no laboratório. Agradeço a esses companheiros de caminho pelo convívio e paciência.

Este trabalho só foi possível graças ao significativo apoio de professores, colegas, amigos e familiares, aos quais dedico esta tese. Dentre essas pessoas, agradeço e destaco a seguir as que mais diretamente contribuíram e acompanharam este percurso.

Ao professor Nestor Goulart Reis, orientador desta tese, agradeço muitíssimo o intenso apoio, atenção, ensinamentos e intervenções que tornaram possíveis este trabalho. No animado convívio quase que diário, por cerca de dois anos, e nas continuadas orientações e conversas em que compartilha seu vasto conhecimento e experiência, aprendi todos os dias algo de novo e interessante, que ajudaram nas reflexões da pesquisa e também na minha vida profissional e pessoal.

À professora Maria de Lourdes Costa, co-orientadora, que me transmitiu o interesse pela pesquisa, reflexão crítica e docência, acompanhando mais esta etapa da minha vida acadêmica e profissional. Meu muito obrigado pelo interesse e estímulo para o ingresso no doutorado, que foram seguidos de importantes diálogos e orientações que colaboraram para a elaboração desta tese.

Aos dois professores orientadores, meu grande apreço e admiração.

Agradeço aos membros da Banca de Qualificação, professores Ricardo Medrano e Marta Tanaka, por suas sugestões, orientações e contribuições para o trabalho.

À equipe do LAP/FAU-USP, professora Beatriz Bueno, Mônica Brito, José Eduardo Vianna e Ângela Cristina Fernandes, pela amizade, convívio e apoio na pesquisa. À Elisângela Takamura da Via das Artes, pela grande ajuda e presteza no envio de informações.

À professora Raquel Rolnik pela supervisão e apoio na realização dos dois estágios docentes, como também aos colegas do LABCIDADE/FAU-USP, Joyce Reis e Mariana Santos, e demais pesquisadores pelas animadas conversas e convívio.

Aos colegas do grupo de pesquisa “Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano”, pelas contribuições e trocas de ideias sobre o tema, além das entusiasmadas participações nas sessões temáticas em eventos científicos.

À arquiteta e amiga Ellen Reis por sua inestimável contribuição, que com competência e paciência realizou a revisão dos textos, reuniu e organizou dados, elaborou e editou imagens, mapas e gráficos, ajudando também na formatação final do trabalho. Mesmo distante, morando em diferentes países e continentes, sempre se mostrou interessada em colaborar usando as redes informacionais na nossa comunicação e troca de informações, fotografando ainda a dispersão nos EUA.

À também arquiteta e amiga Raquel Araruna, que no período de bolsista PIBIC/CNPq participou ativamente das pesquisas de campo como fotógrafa e navegadora, na busca e verificação das formas urbanas dispersas do Vale do Paraíba. Suas observações sempre pertinentes e oportunas contribuíram para o trabalho e valeram a publicação conjunta de dois artigos científicos.

Às bibliotecárias das duas unidades da FAU-USP, como também da FFLCH-USP, IFCS-UFRJ no centro do Rio de Janeiro e da UNB em Brasília, pelo auxílio nas buscas de importantes referências bibliográficas.

À direção da FAU-USP e do seu Programa de Pós-graduação pela rápida resposta às demandas acadêmicas e institucionais. Sou grato à Universidade de São Paulo, instituição científica que possibilitou o desenvolvimento da pesquisa e elaboração desta tese.

Agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), que prestou fundamental apoio financeiro e material para a realização desta pesquisa.

Aos amigos professores da Escola de Arquitetura e Urbanismo da UFF, Gerônimo Leitão, Vera Rezende, Fernanda Furtado, Maria Lais Pereira da Silva, Marlice Azevedo, Luciana Nemer, Eloísa Araújo e demais colegas do Departamento de Urbanismo (TUR) pelo grande incentivo e apoio para com o curso de doutorado.

Ao Dr. Ivan Villela Pedras, pela valiosa ajuda e suporte que prestou à minha família, possibilitando a finalização deste trabalho.

Aos queridos amigos Vanessa e José Carlos de Seixas – pais da Amanda e do Arthur, que nasceu juntamente com a tese –, Frederico Chauffaille, Graziella Faini e Sílvia Barboza, que compreenderam as constantes faltas e sempre me apoiaram.

À minha mãe Maria Aparecida Barcelos Gomes, pelo amor, amizade, compreensão e incondicional apoio, com os quais este trabalho não seria possível.

Às tias Ciléa, Nélia, Luíza e ao tio João Barcelos Gomes pelo afeto, carinho e ajuda, acompanhando em alguns trabalhos de campo e juntando reportagens com informações sobre o Vale do Paraíba fluminense.

Aos primos-irmãos João Eduardo e Luiz Otávio, que com afeição e companheirismo compreenderam as muitas ausências, auxiliaram durante as minhas viagens de pesquisa e eventos científicos, contribuindo com informações sobre a região e suas indústrias e, tendo seus cotidianos regionais e dispersos, serviram de inspiração e estímulo para a elaboração desta tese.

RESUMO

BENTES, J. C. G. **Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense**. 2014. 431 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

Na atualidade estamos contemplando mundialmente a predominância do urbano, com mais da metade da população mundial vivendo em áreas urbanizadas. As novas formas de urbanização e de mobilidade têm assumido cada vez mais um importante papel na vida cotidiana das populações. Os processos sociais em suas múltiplas dimensões passam a se desenvolver, em grande parte, sobre novas bases territoriais e em múltiplas escalas. Observamos a conformação e evolução de sistemas urbanos complexos, que incluem formas urbanas concentradas e dispersas. O trabalho examina as formas contemporâneas de urbanização, em especial o processo de dispersão urbana em suas questões mais gerais, buscando suas origens, referências teóricas e conceituações, caracterizando-o na microrregião do Vale do Paraíba fluminense. Esse processo ocorre com a formação de áreas cuja urbanização se estende por um vasto território, com núcleos urbanos separados no espaço por vazios intersticiais, mas que mantêm vínculos estreitos entre si. Inicialmente são abordados os aspectos teórico-conceituais dos fenômenos mais amplos que formam as bases para a urbanização contemporânea e o processo de dispersão urbana. Examinam-se as relações do espaço, das formas urbanas e dos lugares com os processos de globalização e as conexões em redes físicas e informacionais. Na sequência, são tratados os antecedentes e as origens da urbanização dispersa, a partir das transformações urbanas iniciadas após a Segunda Guerra Mundial, com a percepção, evolução e desdobramentos deste processo, trazendo-se ainda exemplos internacionais e nacionais. A microrregião do Vale do Paraíba fluminense – objeto de análise empírica da tese – é estudada a partir do início de sua industrialização, nos anos 1930-1940, que teve como marco a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) pelo governo brasileiro. Essa microrregião teve forte crescimento populacional e acelerada urbanização, com o conjunto CSN-Volta Redonda polarizando a região e centralizando seu desenvolvimento. Após a privatização da CSN, em 1993, a microrregião começou a se reestruturar produtiva e espacialmente, com a instalação de novas plantas industriais, principalmente do setor automobilístico. A vinda dessas fábricas teve um efeito de atração e multiplicação das atividades comerciais, de serviços e residenciais, com alterações nos modos de vida da população. São evidenciadas as origens, motivações e desdobramentos das transformações em curso, que levaram ao processo de dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense. Este processo também é examinado no Vale do Paraíba paulista, comparando-se em seguida as similitudes e distinções da dispersão urbana entre os lados paulista e fluminense do Vale do Paraíba. As hipóteses desenvolvidas na tese estão relacionadas à existência e aos indutores do processo de dispersão urbana na microrregião do Vale do Paraíba fluminense, com as formas urbanas implantadas na atualidade, contrapondo-se às formas concentradas da urbanização anterior e à antiga polarização regional. Ao final do trabalho, retorna-se às hipóteses de maneira conclusiva e são ressaltadas as atuais transformações regionais, com as antigas cidades industriais tornando-se polos de comércio e serviços, enquanto outros municípios dessa microrregião se industrializam. São feitas reflexões quanto ao desenvolvimento regional, à necessidade do planejamento, à estruturação e articulação regionais, além da adoção de modos de vida metropolitanos.

Palavras-chave: Planejamento territorial urbano, Urbanização dispersa, Expansão urbana, Urbanização contemporânea, Vale do Paraíba – Rio de Janeiro.

ABSTRACT

BENTES, J. C. G. **Urban Sprawl in Médio Paraíba Fluminense**. 2014. 431 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

In the world nowadays the urban is becoming predominant. More than half of the world's population is living in urban environments. New urbanization and mobility forms are becoming more and more important in people's lives. The social processes in all dimensions are mainly evolving to new territories in multiple scales. Complex urban systems are being created and updated, including urban forms that are sprawled. This thesis analyses the contemporary urbanization processes, specially the urban sprawl, and also its origins, theoretical references and concepts, with light to the historical events in the Vale do Paraíba fluminense Microregion, located in the state of Rio de Janeiro, Brazil. This dispersion process occurs with the formation of urbanized areas sprawled over a vast territory, with distinct but strongly linked urban cores that are separated by interstitial voids. What is presented, initially, are the theoretical-conceptual aspects of the broad phenomenon that form the basis to the contemporary urbanization and the process of urban sprawl. The relations of space, urban forms and places as well as globalization and connections in physical and informational networks are discussed as well as the antecedents and origins of the urban sprawl. This process is explained from the urban transformations that begun Post-World War II, its perception, evolution and unfolds. International and national examples are also discussed. Vale do Paraíba fluminense Microregion – object of empirical analysis of this thesis – is studied from the beginning of its industrialization, which started during the 1930s, marked by the installation of the Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) by Brazilian government. Since then, this microregion had a significant population increase and fast urbanization, with the CSN-Volta Redonda area polarizing the region and centralizing its development. After CSN's privatization, in 1993, the microregion started to be productively and spatially restructured, with the installation of new industrial plants – mainly in the automotive sector. The arrival of these factories attracted new trade and services industries, and also new residential uses, bringing new lifestyle choices for the population. The origins, motivations and consequences of the current transformations that brought the process of urban sprawl to the Vale do Paraíba fluminense Microregion are analyzed, including a comparison with the Vale do Paraíba paulista Microregion (state of São Paulo). The hypotheses formed in this thesis are related to the existence and inductors of the urban sprawl process at the Vale do Paraíba fluminense Microregion. This includes the urban forms contemporarily established, opposed to the concentrated forms of the previous urbanization and to the old regional polarization. At the end of this thesis, the hypotheses are reintroduced conclusively and the contemporary regional transformations are highlighted. The old industrial cities became cores of trade and services, while other cities of this microregion became industrialized. Reflections are made on regional development, on needs of planning, on regional structuring and articulation, and also on choices of metropolitan lifestyles.

Keywords: Urban planning, Urban sprawl, Urban expansion, Contemporary urbanization, Vale do Paraíba – Rio de Janeiro.

SUMÁRIO

Agradecimentos	
Resumo	
Abstract	
Lista de Figuras	
Lista de Tabelas	
Lista de Abreviaturas e Siglas	

INTRODUÇÃO	21
Referencial Teórico	23
Delimitação Espacial e Temporal do Objeto da Pesquisa	27
Objetivos	33
Hipóteses	34
Metodologia	35
Estruturação da Tese	38
 CAPÍTULO 1 - Os Ciclos de Desenvolvimentos Fordista e Pós-fordista e as Transformações do Espaço Urbano – Origens da Urbanização Contemporânea	 41
1.1. - Antecedentes – O Período de Desenvolvimento Fordista	48
1.1.1. - O espaço urbano no período fordista	55
1.2. - O Período de Desenvolvimento Pós-fordista – Contemporâneo	60
1.2.1. - Neoliberalismo e a economia informacional global	62
1.2.2. - Globalização	67
1.2.3. - O espaço da globalização – o meio técnico-científico-informacional	70
1.2.4. - As redes e seus elementos – nós e fluxos	74
1.2.5. - Crise do estado nacional e competitividade local	81
1.2.6. - Produção flexível e inovação	84
1.2.7. - Trabalho e desigualdade	88

1.3. - A Urbanização Contemporânea – Transformações e o Novo Espaço Industrial	93
1.3.1. - O espaço de fluxos – lugares x não-lugares	108
1.3.2. - O novo espaço industrial	117
CAPÍTULO 2 - O Processo de Dispersão Urbana	125
2.1. - Antecedentes da Dispersão Urbana	129
2.2. - A Percepção da Dispersão Urbana	145
2.3. - A Urbanização Dispersa	154
2.3.1. - A urbanização dispersa nos EUA	160
2.3.2. - A urbanização dispersa na Europa	177
CAPÍTULO 3 - A Urbanização Dispersa na América Latina e no Brasil	192
3.1. - Transformações Urbanas nas Cidades Latino-americanas na Segunda Metade do Século XX	198
3.2. - Concentração e Dispersão Urbana na América Latina	201
3.3. - Formas Urbanas Dispersas e Segregadas	209
3.3.1. - Formas urbanas residenciais fechadas e dispersas	212
3.3.2. - Formas urbanas comerciais e de serviços dispersas	216
3.4. - Exemplos do Processo de Urbanização Dispersa na América Latina	218
3.4.1. - Dispersão urbana na Região Metropolitana de Buenos Aires	218
3.4.2. - Dispersão urbana em diferentes regiões mexicanas	230
3.5. - A Urbanização Dispersa no Brasil	238
3.5.1. - A dispersão urbana em São Paulo	244
CAPÍTULO 4 - A Industrialização e o Desenvolvimento do Vale do Paraíba Fluminense	264
4.1. - O Início da Industrialização Brasileira e a Necessidade da Siderúrgica	266
4.1.1. - A questão siderúrgica	267

4.2. - O Estado Novo e a Implantação da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN	269
4.2.1. - Planejamento urbano no Estado Novo	272
4.2.2. - A implantação da CSN	273
4.2.3. - Plano para a Vila Operária	280
4.2.4. - Plano Regional	295
4.3. - A Polarização Regional do Complexo CSN-Volta Redonda no Vale do Paraíba	300
4.4. - As Greves e a Privatização da CSN	314
 CAPÍTULO 5 - O Processo de Dispersão Urbana no Vale do Paraíba Fluminense e sua Comparação com o Paulista	 319
5.1. - A Reindustrialização e a Emancipação de Porto Real – o Início do Processo de Dispersão Urbana no Vale do Paraíba Fluminense	322
5.2. - Compreendendo as Transformações Ocorridas com a Reindustrialização, que Levaram ao Processo de Dispersão Urbana na Microrregião	338
5.2.1. - As transformações econômicas, produtivas e locacionais	341
5.2.2. - A produção flexível nas indústrias dispersas do Vale do Paraíba fluminense	347
5.2.3. - As alterações nas atividades urbanas nos municípios da microrregião	357
5.3. - A Dispersão Urbana das Atividades de Comércio, Serviços e Residenciais	359
5.4. - Modos de Vida e Mobilidade Regional	373
5.5. - A Dispersão Urbana no Vale do Paraíba Paulista	378
5.6. - Semelhanças e Diferenças do Processo de Dispersão Urbana entre as Microrregiões do Vale do Paraíba Fluminense e Paulista	389
 CONSIDERAÇÕES FINAIS	 395
 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	 411
 ANEXO A	 423

LISTA DE FIGURAS

INTRODUÇÃO

- Figura I.1 – Localização da Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul (mancha laranja), que ocupa parte dos territórios dos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais
- Figura I.2 – Triângulo formado pelas capitais metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, em que o Vale Paraíba se insere
- Figura I.3 – Mapa do Estado do Rio de Janeiro com a microrregião do Vale do Paraíba fluminense em destaque
- Figura I.4 – Rodovia Presidente Dutra (linha laranja), que conecta as metrópoles paulista e fluminense, cruzando o Vale do Paraíba
- Figura I.5 – Perspectiva simulada a partir de imagens aéreas da microrregião do Vale do Paraíba fluminense, com parte do município de Volta Redonda e a planta industrial da CSN no centro da figura
- Figura I.6 – Mapa da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN) com municípios e manchas urbanas
- Figura I.7 – Perspectiva simulada a partir de imagens aéreas da RMVPLN, observando-se o *continuum* urbanizado ao longo da Via Dutra no trecho do Vale do Paraíba paulista
- Figura I.8 – Mapa do Estado de São Paulo com a microrregião de São José dos Campos em destaque
- Figura I.9 – Localização dos principais locais e municípios fotografados no Vale do Paraíba, destacados com pontos vermelhos

CAPÍTULO 1

- Figura 1.1 – Volta Redonda: vista da Vila Sta. Cecília (Centro Comercial) e da CSN (Altos-fornos), em uma mesma Unidade Espacial
- Figura 1.2 – Gráfico comparando a população versus a riqueza mundial, com dados de 2013
- Figura 1.3 – Vista da cidade de Paris com os prédios de La Défense ao fundo
- Figura 1.4 – Vista de La Défense
- Figura 1.5 – A Megalópole do Sudeste do Brasil: eixos de estruturação e vetores de expansão
- Figura 1.6 – Rua Afonso dos Santos, distrito de Vila Andrade, São Paulo
- Figura 1.7 – Município de Porto Real, no Vale do Paraíba fluminense
- Figura 1.8 – Polo industrial do município de Porto Real, no Vale do Paraíba fluminense

CAPÍTULO 2

- Figura 2.1 – Croqui mostrando uma perspectiva da Broadacre City
- Figura 2.2 – Vista aérea da maquete da Broadacre City
- Figura 2.3 – Stanford Industrial Park, Califórnia, 1960
- Figura 2.4 – Imagem aérea de Levittown, 1948
- Figura 2.5 – Imagem aérea de Los Angeles, 1960
- Figura 2.6 – Cartão Postal mostrando a Las Vegas Strip, 1970
- Figura 2.7 – Trecho da Interstate 45 (I-45) em Houston
- Figura 2.8 – Mapa Geral da Macrometrópole Paulista, 2012, sem escala

Figura 2.9 – Mapa geral da Southland, Califórnia, com suas áreas urbanas

Figura 2.10 – A loja de eletrônicos Best Buy em Uptown Houston, Texas, é como uma ilha num mar de carros

Figura 2.11 – Shopping center aberto em Uptown Houston, Texas

Figura 2.12 – A megalópole de Boswash (região nordeste do EUA), vista à noite

Figura 2.13 – Edge city de Tysons Corner no norte da Virgínia, localizada a 21 km de Washington D.C.

Figura 2.14 – Portão de entrada da *gated community* Phoenician, localizada em Uptown Houston, Texas

Figura 2.15 – Área de lazer da *gated community* Phoenician, localizada em Uptown Houston, Texas

Figuras 2.16 e 2.17 – Vistas de Seaside, sem data

Figura 2.18 – Vista de Celebration a partir do canal, sem data

Figura 2.19 – Imagem aérea do empreendimento Celebration, sem data

Figura 2.20 – Representação da Zwischenstadt

Figura 2.21 – Vista do início de La Rambla, representativa da centralidade tradicional europeia, em Barcelona

Figura 2.22 – Visão aérea mostrando a dispersão urbana em Hurlach, na Bavária, Alemanha

Figura 2.23 – Imagem aérea da periferia de Roma com formas urbanas dispersas

CAPÍTULO 3

Figura 3.1 – Vista panorâmica do Alphaville em Barueri

Figura 3.2 – Indústrias dispersas em Taubaté, no Vale do Paraíba paulista

Figura 3.3 – Vista aérea do Shopping Parque Dom Pedro, Campinas

Figura 3.4 – Vista geral de um condomínio fechado em Jacareí, no Vale do Paraíba paulista

Figura 3.5 – Edifícios empresariais na Av. Luís Carlos Berrini, em São Paulo

Figura 3.6 – Vista aérea do centro de Buenos Aires com Puerto Madero e seus edifícios emblemáticos no centro da imagem

Figura 3.7 – Mapa da Região Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), com divisões municipais, sem escala

Figura 3.8 – Vista aérea da Autopista Panamericana (acesso norte) e do Shopping Center Unicenter na periferia de Buenos Aires

Figura 3.9 – Vista aérea do porto do Delta do Tigre (Província de Buenos Aires), de onde é possível acessar por barco mansões e *countries* dispersos

Figura 3.10 – Vista aérea do Country Nautico Isla del Este (Partido de Tigre, Província de Buenos Aires)

Figura 3.11 – Vista aérea do megaempreendimento Nordelta (Província de Buenos Aires)

Figura 3.12 – Outra vista aérea do megaempreendimento Nordelta (Província de Buenos Aires)

Figura 3.13 – Mapa da Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), com divisões municipais, sem escala

Figura 3.14 – Mapa da Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), com divisões municipais, sem escala

Figura 3.15 – Vista aérea do shopping center Plaza del Sol, Guadalajara

Figura 3.16 – Vista do bairro Vila Dirce, com casas autoconstruídas, em São José dos Campos, no Vale do Paraíba paulista

Figura 3.17 – Terreno onde localizava-se a favela do Pinheirinho, em São José dos Campos, no Vale do Paraíba paulista

- Figura 3.18 – Acesso viário ao complexo de condomínios fechados Campos do Conde, em Taubaté, no Vale do Paraíba paulista
- Figura 3.19 – Conjuntos residenciais Santa Inês e Santa Isabel (no centro da imagem): construídos com recursos do programa Minha Casa Minha Vida, em Jacareí, no Vale do Paraíba paulista
- Figura 3.20 – Os empreendimentos do Minha Casa Minha Vida foram construídos com muros cercando o perímetro e com guaritas de controle de acesso
- Figura 3.21 – Loteamento Pinus do Iriguassu, em Caçapava, no Vale do Paraíba paulista. Conjunto residencial com casas geminadas para baixa renda do programa Minha Casa Minha Vida
- Figura 3.22 – Conjunto empresarial Galleria Shopping, em Campinas
- Figura 3.23 – Ônibus e van fretados servindo à fábrica da LG Electronics, em Taubaté, no Vale do Paraíba paulista
- Figura 3.24 – Mapa da Macrometrópole Paulista, sem escala
- Figura 3.25 – Mapa da Megalópole do Sudeste Brasileiro, com as divisões regionais, sem escala

CAPÍTULO 4

- Figura 4.1 – Ligações ferroviárias e conexões portuárias de Volta Redonda com importantes cidades, de centros consumidores a fornecedores de matérias-primas, existentes entre 1930 a 1950
- Figura 4.2 – Prédio do Moinho Santista em 1933
- Figura 4.3 – Plano Geral da Usina e da Vila Operária de Volta Redonda, 1941
- Figura 4.4 – Hotel Brasil, 1953. À direita, a Rua 14
- Figura 4.5 – Edifício do Escritório Central da CSN
- Figura 4.6 – Em primeiro plano, o hospital sendo construído e ao fundo, a usina
- Figura 4.7 – Plano de La Cité Industrielle de Tony Garnier
- Figura 4.8 – Panorama da Vila Santa Cecília (nome de uma dos bairros da Vila Operária) com a usina ao fundo
- Figura 4.9 – Construção dos hotéis de solteiros na Rua 33
- Figura 4.10 – No início da construção da CSN, os operários eram acomodados em barracas, como mostrado nesta foto de 1942
- Figura 4.11 – Construção da Vila Operária
- Figura 4.12 – Acampamento Central da CSN
- Figura 4.13 – O hotel Bela Vista ainda em construção
- Figura 4.14 – Construção do Alto Forno 1
- Figura 4.15 – Montagem das Folhas VI e VII do Levantamento Planimétrico em escala 1/5000 do Escritório Técnico de Topografia e Urbanismo de Niterói
- Figura 4.16 – Placa de divisa dos Municípios de Volta Redonda e Barra Mansa, colocado na Administração do Prefeito Sávio Gama em 1958
- Figura 4.17 – Área de influência da conurbação Volta Redonda-Barra Mansa (em vermelho)
- Figura 4.18 – Projeto inicial da Ferrovia do Aço
- Figura 4.19 – Planta Geral da proposta do Polo Urbo-Industrial de Porto Real
- Figura 4.20 – Propriedades da CSN de uso não industrial, em laranja, nos municípios de Volta Redonda, Barra Mansa e Pinheiral

CAPÍTULO 5

Figura 5.1 – Vista aérea da fábrica da Volkswagen em Resende, atual MAN Latin America

Figura 5.2 – Vista aérea da fábrica da Guardian em Porto Real

Figura 5.3 – Vista aérea da fábrica da PSA Peugeot-Citroën em Porto Real

Figura 5.4 – Fábrica da Galvasud (atual CSN Porto Real)

Figura 5.5 – Acesso à fábrica da BMB Mode Center

Figura 5.6 – Imagem aérea do polo industrial de Porto Real, com indicação das principais indústrias e do limite entre os municípios de Resende e Porto Real

Figura 5.7 – Palácio Municipal 5 de Novembro, centro administrativo de Porto Real

Figura 5.8 – Hospital Municipal São Francisco de Assis, em Porto Real

Figura 5.9 – Imagem aérea da zona oeste de Resende, localizando a Votorantim Siderurgia e outras atividades urbanas

Figura 5.10 – Vista de parte da zona oeste de Resende, com Usina Siderúrgica da Votorantim

Figura 5.11 – Vista aérea da fábrica da Nissan em Resende

Figura 5.12 – Vista aérea da fábrica da BMC Hyundai, em Itatiaia, com a Rodovia Presidente Dutra à esquerda

Figura 5.13 – Imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação dos principais empreendimentos e vias

Figura 5.14 – Centro de logística e distribuição da P&G em Itatiaia

Figura 5.15 – Fábrica da Real Steel no distrito de Floriano, em Barra Mansa, à beira da Via Dutra

Figura 5.16 – Perspectiva simulada a partir de imagens aéreas de Barra Mansa

Figura 5.17 – Perspectiva simulada a partir de imagens aéreas de Pirai

Figura 5.18 – Esquema atual das empresas que compõem o Consórcio Modular

Figura 5.19 – Escola Técnica Pandiá Calógeras, fundada em 1944 para a formação técnica e profissionalizante, até hoje é gerida pela CSN

Figura 5.20 – Faculdade de Tecnologia da UERJ, instalada na antiga fábrica da Kodak no polo industrial de Resende

Figura 5.21 – Gráfico com PIB de 2010 dos quatro municípios com maior participação econômica no Vale do Paraíba fluminense, em valores absolutos

Figura 5.22 – Gráfico com PIB dividido pelas atividades econômicas, no ano de 2010, dos quatro municípios com maior participação econômica no Vale do Paraíba fluminense, em valores absolutos

Figura 5.23 – Hipermercado Makro, instalado na Rodovia dos Metalúrgicos, principal acesso viário de Volta Redonda

Figura 5.24 – Perspectiva do projeto do Shopping Park Sul, que será implantado na Rodovia dos Metalúrgicos, em Volta Redonda

Figura 5.25 – Imagem aérea dos equipamentos urbanos dispersos no acesso viário de Volta Redonda (Rodovia dos Metalúrgicos)

Figura 5.26 – Vista aérea do complexo com o shopping center PátioMix e o hipermercado Spani, localizado junto ao principal acesso viário de Resende e à Rodovia Presidente Dutra (acima do hipermercado)

- Figura 5.27 – Fachada do Shopping PátioMix, em Resende
- Figura 5.28 – Perspectiva do complexo hoteleiro e empresarial Supreme Resende Hotels & Business
- Figura 5.29 – Construção do Hospital Regional do Médio Paraíba, localizado no entroncamento viário da Rodovia Presidente Dutra com o acesso a Volta Redonda
- Figura 5.30 – Terraplanagem para implantação da Zona Industrial Roma, em Volta Redonda
- Figura 5.31 – Perspectiva simulada a partir de imagens aéreas do sul de Volta Redonda, com áreas urbanas dispersas localizadas junto ao entroncamento viário da Via Dutra com a Rodovia dos Metalúrgicos
- Figura 5.32 – Obra do acesso ao condomínio Terras Alphaville, em Resende
- Figura 5.33 – Rua do Conjunto residencial Tiradentes, construindo pela imobiliária da CSN (CECISA) no começo da década de 1980-90, no sul de Volta Redonda
- Figura 5.34 – Imagem aérea das áreas residenciais próximas à Rodovia dos Metalúrgicos, acesso principal de Volta Redonda
- Figura 5.35 – Perspectiva da área comercial do condomínio Alphaville Volta Redonda
- Figura 5.36 – Parte do bairro disperso Roma II, no extremo sul de Volta Redonda
- Figura 5.37 – Conjunto de edifícios residenciais no bairro Morada do Castelo, localizado na borda do espaço intraurbano de Resende, nas proximidades do acesso à Via Dutra e do Shopping PátioMix
- Figura 5.38 – Rodovia Presidente Dutra, no trecho conhecido como “retão de Resende”
- Figura 5.39 – Gráfico comparativo da menor e maior distância e tempo entre os trajetos dos ônibus fretados que transportam os trabalhadores da fábrica da PSA
- Figura 5.40 – Mapa com a evolução urbana dos municípios de Jacareí, São José dos Campos, Caçapava e Jambeiro, no Vale do Paraíba paulista
- Figura 5.41 – Mapa com a evolução urbana dos municípios de Taubaté, Tremembé e Pindamonhangaba, no Vale do Paraíba paulista
- Figura 5.42 – Vista geral dos bairros autoconstruídos vilas Dirce, Sinhá e Unidos, em São José dos Campos
- Figura 5.43 – Vista parcial do complexo de condomínios fechados Urbanova, em São José dos Campos
- Figura 5.44 – Acesso principal do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (antigo CTA), em São José dos Campos
- Figura 5.45 – Loteamento popular próximo à Vila São Geraldo, na Zona Norte de São José dos Campos
- Figura 5.46 – Acesso viário ao complexo de condomínios fechados Campos do Conde, em Taubaté, no Vale do Paraíba paulista
- Figura 5.47 – Fábrica da LG Electronics, instalada na via marginal da Rodovia Presidente Dutra
- Figura 5.48 – Parque Empresarial Santa Rita, parcialmente ocupado, localizado em Pindamonhangaba
- Figura 5.49 – Construção do Via Vale Garden Shopping
- Figura 5.50 – Rodovia Caio Gomes Figueiredo (SP-132)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

- Figura CF.1 – Imagem noturna com lua cheia tirada de satélite, onde destaca-se a luminosidade das áreas urbanas da Megalópole do Sudeste Brasileiro, em primeiro plano

ANEXO A

Figura A.1 – Prospecto com a proposta do Polo Urbo-Industrial de Porto Real, 1974 (frente)

Figura A.2 – Prospecto com a proposta do Polo Urbo-Industrial de Porto Real, 1974 (verso)

Figura A.3 – Planta geral do Plano de Ordenamento Territorial da CSN – Patrimônio Imobiliário Não Operacional

Figura A.4 – Imagem aérea dos polos industriais de Porto Real e Resende, com indicação dos empreendimentos dispersos e limites municipais, 2014

Figura A.5 – Imagem aérea do município de Resende, localizando empreendimentos dispersos e outras atividades urbanas, 2014

Figura A.6 – Imagem aérea do município de Itatiaia, localizando seu polo industrial com empreendimentos dispersos e outras atividades urbanas, 2014.

Figura A.7 – Mapa com a evolução urbana dos municípios de Jacareí, São José dos Campos, Caçapava e Jambeiro, no Vale do Paraíba paulista

Figura A.8 – Mapa com a evolução urbana dos municípios de Taubaté, Tremembé e Pindamonhangaba, no Vale do Paraíba paulista

LISTA DE TABELAS

CAPÍTULO 1

Tabela 1.1 – Trinta maiores aglomerações urbanas do mundo em 2011

CAPÍTULO 4

Tabela 4.1 – Aumento da população de Barra Mansa e Volta Redonda conforme o plano de expansão industrial da CSN

CAPÍTULO 5

Tabela 5.1 – Distribuição espacial do Valor da Transformação Industrial (VTI) do Médio Vale do Paraíba do Sul de 1940 a 1980

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABL	Área Bruta Locável
AI-5	Ato Institucional Número 5 (1968)
AMAN	Academia Militar das Agulhas Negras (Resende)
B2B	<i>Business-to-business</i>
B2C	<i>Business-to-consumer</i>
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNH	Banco Nacional de Habitação
CABA	<i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires</i>
CBH-MPS	Comitê da Bacia Hidrográfica do Médio Paraíba do Sul
CBS	Caixa Beneficente dos Empregados da Companhia Siderúrgica Nacional
CECISA	Imobiliária Santa Cecília
CEPERJ	Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CISEGCI	Consórcio Intermunicipal de Segurança com Cidadania do Médio Vale do Paraíba (RJ)
CISMEPA	Consórcio Intermunicipal de Saúde do Médio Paraíba (RJ)
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CODIN	Companhia de Desenvolvimento Industrial (Estado do Rio de Janeiro)
COHAB-VR	Companhia de Habitação de Volta Redonda
COSIPA	Companhia Siderúrgica de São Paulo
CSA	Companhia Siderúrgica do Atlântico
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CST	Companhia Siderúrgica de Tubarão (hoje ArcelorMittal Tubarão)
DCTA	Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial
E. F.	Estrada de Ferro
EAU-UFF	Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (Niterói)
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFCJ	Estrada de Ferro Campos de Jordão
EFOM	Estrada de Ferro Oeste de Minas
EFVM	Estrada de Ferro Vitória-Minas
EMPLASA	Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Estado de São Paulo - RMSP)
ENBA	Escola Nacional de Belas Artes (atual EBA-UFRJ)
ETPC	Escola Técnica Pandiá Calógeras (Volta Redonda)

EUA	Estados Unidos da América
FAPESP	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
FAT	Faculdade de Tecnologia (UERJ)
FAU-USP	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
FINEP	Financiadora de Estudos e Projetos
FMI	Fundo Monetário Internacional
FNM	Fábrica Nacional de Motores
FPM	Fundo de Participação dos Municípios
FUNDES	Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social (Estado do Rio de Janeiro)
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IAE	Instituto de Aeronáutica e Espaço (DCTA)
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IEAv	Instituto de Estudos Avançados (DCTA)
INEGI	<i>Instituto Nacional de Estadística y Geografía</i> (México)
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IP&D	Instituto de Pesquisa & Desenvolvimento (UNIVAP)
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto sobre Serviços
ITA	Instituto Tecnológico de Aeronáutica (São José dos Campos)
LAP	Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação (FAU-USP)
MAN	<i>Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg</i> (grupo alemão associado ao Grupo Volkswagen)
ONG	Organização Não-Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
OXFAM	<i>Oxford Committee for Famine Relief</i>
P&G	Procter & Gamble
PEDI-VR	Plano Estrutural de Desenvolvimento Integrado de Volta Redonda
PIA-Empresa	Pesquisa Industrial Anual – Empresa (IBGE)
PIB	Produto Interno Bruto
PIBIC	Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (CNPq)
PLR	Programa de Participação nos Lucros e Resultados
PMVR	Prefeitura Municipal de Volta Redonda

PPGAU	Programa de Pós-graduação da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (EAU-UFF)
PRODEMI	Programa de Desenvolvimento Econômico do Município de Itatiaia
PSA	<i>Peugeot Société Anonyme</i> (compreende as marcas automotivas Peugeot e Citroën)
RM	Região Metropolitana
RMBA	<i>Región Metropolitana de Buenos Aires</i>
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
RMVPLN	Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (SP)
SAPRE	Sociedade Amigos de Porto Real
SEADE	Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Estado de São Paulo)
SEDEIS	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços (Estado do Rio de Janeiro)
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SERPHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SFH	Sistema Financeiro da Habitação
SIDERBRAS	Siderúrgica Brasileira S.A. (<i>Holding</i>)
UERJ	Universidade do Estado do Rio de Janeiro
UNIVAP	Universidade do Vale do Paraíba
USP	Universidade de São Paulo
VR	Volta Redonda
VTI	Valor da Transformação Industrial
VW	Volkswagen
ZMG	<i>Zona Metropolitana de Guadalajara</i>
ZMVM	<i>Zona Metropolitana del Valle de México</i>

INTRODUÇÃO

○ presente trabalho examina as formas contemporâneas de urbanização, em especial o processo de dispersão urbana em suas questões mais gerais, buscando suas origens, referências teóricas e conceituações, além de exemplos internacionais e nacionais que tragam subsídios para a compreensão do tema.

A tese está inserida entre as pesquisas realizadas sobre novas formas de urbanização no Brasil, no âmbito do Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação – LAP¹, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). O trabalho teve suas bases formuladas a partir das referências bibliográficas produzidas no Projeto Temático “Urbanização Dispersa e Mudanças no Tecido Urbano”², realizado entre 2005 e 2008 e coordenado pelo Prof. Dr. Nestor Goulart Reis no LAP. Esse projeto examinou o processo de dispersão urbana nas regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Santos, como também na aglomeração urbana do Vale do Paraíba paulista, áreas que atualmente configuram conjuntamente a denominada “Macrometrópole Paulista”.

Esta pesquisa, em certa medida, é a continuidade do estudo realizado no projeto temático, ao analisar o processo de dispersão urbana tendo como objeto de investigação empírica a microrregião do Vale do Paraíba fluminense, contígua ao vale paulista. Neste trabalho estabelece-se ainda a comparação das formas urbanas da microrregião fluminense com o lado paulista do vale, onde a urbanização dispersa se desenvolve há mais tempo.

A formulação da tese está baseada em hipóteses que tratam de questões específicas relativas a este processo, na microrregião em estudo. Algumas dessas questões foram apontadas ainda nas conclusões da dissertação de mestrado “Análise Ambiental-urbana da Conurbação Volta Redonda-Barra Mansa, no Sul Fluminense - RJ” (BENTES, 2008)³, em que percebeu-se que essa microrregião sofre os efeitos de fenômenos mais amplos, brevemente apresentados a seguir.

¹ Em 2012 o LAP completou 20 anos, sendo o primeiro laboratório de pesquisa da FAU-USP. Os temas pesquisados cobrem principalmente as seguintes áreas: história da urbanização (com ênfase na urbanização do Brasil e na urbanização contemporânea), iconografia urbana (incluindo cartografia histórica, estampas, desenhos, projetos, documentação fotográfica), arquitetura no Brasil, habitação popular e problemas de preservação de cidades históricas, conjuntos urbanísticos e edifícios.

² Projeto apoiado pela FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo).

³ Realizada no Programa de Pós-graduação da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (PPGAU, EAU-UFF).

Referencial Teórico

Para a compreensão da urbanização contemporânea e do processo de dispersão urbana é fundamental o entendimento das significativas mudanças ocorridas nos processos sociais, a partir da segunda metade do século XX – pós-Segunda Guerra Mundial –, que avançam até o período atual.

Dessa forma, procurou-se trabalhar com diferentes autores que tratam do processo social em suas múltiplas dimensões – política, econômica, urbana, cultural, ideológica – e sempre com seu reatamento no espaço, que também é uma dimensão da organização social. Entende-se a urbanização como parte do processo social.

Os autores que dão suporte teórico a este trabalho são de diversas disciplinas – arquitetura e urbanismo, planejamento urbano, história, geografia humana, sociologia e economia – e seguem distintas tendências ideológicas, com diferentes formas de caracterizar o processo social e suas dimensões espacial e urbana, bem como a organização do modo de vida cotidiano.

Alguns dos autores utilizados foram estruturantes para o trabalho, enquanto outros tiveram inserções transversais ou pontuais ao longo do texto. No entanto, procurou-se evitar que as ideologias incluídas nos pensamentos desses autores ofuscassem ou dificultassem o entendimento dos processos reais em análise. O objetivo principal do trabalho é caracterizar as transformações em curso de maneira a explicar a urbanização contemporânea e o processo de dispersão urbana, iniciando-se já nos parágrafos seguintes.

Na atualidade estamos observando mundialmente a predominância do urbano, com mais da metade da população mundial vivendo em áreas urbanizadas. No entanto, isso não significa que necessariamente em cidades, entendidas no sentido clássico e mais amplo, de assentamentos humanos onde ocorrem relações entre pessoas e a troca de mercadorias.

Françoise Choay (1994)⁴, ao estudar a transformação da cidade europeia, questiona a natureza da urbanização contemporânea, constatando o progressivo desaparecimento da cidade tradicional. O que ocorreu durante o século XX foi a

⁴ As datas das referências bibliográficas são as das edições efetivamente lidas, que divergem, em muitos casos, das datas de suas edições originais, publicadas em língua estrangeira. Ao longo dos capítulos, quando o autor é citado pela primeira vez, procurou-se definir sua formação de origem, nome e sobrenome e em nota de pé de página a referência bibliográfica original com o ano de publicação, no caso de autor estrangeiro.

mutação do urbano, ainda que se mantivesse mascarado entre a permanência da terminologia e do mito da cidade. Contudo, demorou-se a reconhecer os sinais da revolução urbana em curso.

Os processos e relações socioespaciais que afetam a urbanização contemporânea, apesar de terem suas origens em outros tempos – muitos no pós-Segunda Guerra Mundial, com a indústria fordista e a cidade moderna –, na atualidade não são mais os mesmos.

Entretanto, foi apenas nos anos 1960-70 que começaram a ser percebidas as transformações urbanas, primeiramente de modo empírico e não tão bem definidas, como observado nos textos de Lewis Mumford (1998) e de Jane Jacobs (2000), e posteriormente de maneira teórico-conceitual por Melvin Webber (1964, 1968) e Henri Lefebvre (1999).

Webber (1964, 1968) prenunciava a “era da pós-cidade”, com o domínio do urbano numa sociedade totalmente urbanizada, em que os processos sociais extrapolam para além das cidades e a urbanização avança pelo território, com o intenso uso das redes de transporte, comunicação e informação. Já Lefebvre (1999) via o urbano como um fenômeno social total, com o domínio do urbano que caminha para a totalidade, ao menos virtual. A enorme concentração urbana nas grandes cidades, não só de pessoas, mas também de atividades, consumo, riquezas e bens materiais, fez com que ocorresse a implosão-explosão da cidade. Os múltiplos fragmentos dessa explosão se espalharam pelo território – periferias, subúrbios, residências secundárias e, posteriormente, a urbanização dispersa. A emergência e complexidade da sociedade urbana, com novas funções e estruturas, se delineia sobre as ruínas da cidade “clássica”, mas sem que esta última, necessariamente, desapareça por completo.

As atuais transformações urbanas e regionais são motivadas e influenciadas pelos estágios do comércio mundial, que evoluíram para a globalização, os métodos de produção e trabalho flexíveis e também as formas mais complexas de capitalismo informacional e global, como apontadas por Michael Storper (1990), Manuel Castells (2012), Milton Santos (1996, 2000), Alfredo Mela (1999), entre outros autores. Essas mudanças correspondem ainda à ampliação dos modos de vida que, conforme François Ascher (1995) e Nestor Goulart Reis (2006), apresentam características metropolitanas e cosmopolitas, avançando para outras áreas urbanas de maneira a generalizar-se, principalmente, no que se refere à circulação – entendida como mobilidade e conectividade entre as diversas redes e ao consumo.

Hoje a cidade tradicional “explodiu” e a sociedade urbana em grande escala se materializou em sistemas urbanos complexos, como previsto por Webber (1964, 1968) e Lefebvre (1999). Novas formas de urbanização e de mobilidade urbana têm assumido cada vez mais um importante papel na vida cotidiana das populações, em que os processos sociais em suas múltiplas dimensões passam a se desenvolver, em grande parte, sobre novas bases territoriais e em múltiplas escalas.

As novas formas e sistemas urbanos possuem dimensões distintas, configurando-se em áreas metropolitanas e grandes aglomerados urbanos que formam um *continuum* urbanizado, como também as formas mais recentes de regiões urbanas, a megalópole de Jean Gottmann (1961), as cidades informacionais globais e megacidades de Castells (2012), a *metápole* de Ascher (1995), entre outros modelos urbanos, ou ainda em menor escala nos conjuntos de cidades médias e polos isolados. Determinados conjuntos de cidades médias e de menor porte podem ser arranjados de maneira integrada, tendo características e complexidade semelhantes às de uma área metropolitana, apresentando-se como “metrópoles incompletas”, conforme definido por Santos (1978).

Estes sistemas urbanos contemporâneos incluem formas de urbanização concentradas e dispersas. Há a emergência de novas centralidades, que são múltiplas e conectadas globalmente através de redes físicas e virtuais, como também de novos padrões de ocupação e moradia, com modificações nas inter-relações urbanas e regionais.

A urbanização dispersa, conforme a definição de Reis (2006), é um processo de caráter geral, que não é específico de um país e leva à superação dos conceitos de cidade e campo. Este processo ocorre com a formação de áreas cuja urbanização se estende por um vasto território, com núcleos urbanos separados no espaço por vazios intersticiais, mas que mantêm vínculos estreitos entre si, formando um único sistema urbano. A população passa a adotar novos modos de vida, com maior mobilidade, o que possibilita a organização da vida cotidiana na escala metropolitana ou intermetropolitana e regional, abrangendo vários municípios, levando ao que esse autor denominou de “regionalização do cotidiano”.

Assim, o processo de dispersão urbana está presente: nos EUA, conforme foi caracterizado inicialmente por Mark Gottdiener (1990, 1993), Robert Fishman (1987) e Edward Soja (2004); na Europa, percebido por Francesco Indovina (1990), Nuno Portas (1993), Françoise Choay (1994), Bernardo Secchi (1995) e Francisco Javier Monclús (1998), entre outros; na América Latina, observado por Carlos De

Mattos (2004) e demais autores; e em muitas regiões do Brasil, como trabalhado por Reis (2006) e os pesquisadores que compõe o grupo de estudos “Urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano”, coordenado por Reis e centralizado no LAP.

No caso brasileiro, a urbanização dispersa pode ser vista como um processo contínuo e crescente, que teve condições favoráveis para se desenvolver a partir da década de 1950-60. No país, esse processo está claramente relacionado às transformações no tecido urbano que geram “novas territorialidades”, sendo complexo e diversificado (REIS, 2006). Desse modo, o processo de dispersão urbana tem se mostrado reestruturante no curso das últimas décadas do século XX e no século XXI, com mudanças mais visíveis após 1990.

Na região do Vale do Paraíba paulista, estudada no referido projeto temático, a dispersão urbana surgiu com a desconcentração das indústrias paulistas, iniciada na década de 1970-80. Este processo apresenta-se na região com uma configuração alongada que ocupa atualmente boa parte do território de seus municípios, formando um *continuum* urbanizado estruturado a partir da Rodovia Presidente Dutra, via que conecta as metrópoles paulista e fluminense.

No caso da microrregião do Vale Paraíba fluminense, após a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1993, teve início a reestruturação produtiva e espacial desta microrregião, atraindo novas indústrias que são implantadas com formas desconectadas dos tecidos urbanos consolidados. Com a reestruturação em curso, alteram-se as relações econômicas e sociais, sendo comum para a maioria dos habitantes morarem em um município, trabalharem em outro e estudarem ou se divertirem em um terceiro. A rede rodoviária, como também as redes de comunicação, ganharam maior destaque no dia a dia regional.

Delimitação Espacial e Temporal do Objeto da Pesquisa

O estudo tem como principal recorte espacial – objeto de análise empírica – a microrregião do Vale do Paraíba fluminense, localizada no terço médio da bacia hidrográfica do rio Paraíba do Sul. Também é realizada a comparação do processo em curso nesta microrregião com o desenvolvido no lado paulista do vale, onde a dispersão urbana ocorre há mais tempo.

O Vale do Rio Paraíba do Sul está situado no bioma da Mata Atlântica e é conformado ao norte pela Serra da Mantiqueira e ao sul pela Serra do Mar, divisores de águas da bacia hidrográfica.

Figura I.1 – Localização da Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul (mancha laranja), que ocupa parte dos territórios dos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais⁵. Em vermelho destaca-se a microrregião do Vale do Paraíba fluminense.

⁵ Fonte: CEIVAP – Disponível em: <www.ceivap.org.br>. Acesso em: 10 Mai. 2014. Editada por Ellen Reis.

O Vale do Paraíba possui localização estratégica, interna ao triângulo cujos vértices são as mais importantes capitais do país – São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, grandes centros consumidores e acumuladores de capital.

Figura I.2 – Triângulo formado pelas capitais metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, em que o Vale Paraíba se insere. Os municípios de Volta Redonda e Barra Mansa estão quase no centro deste triângulo. Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.

A microrregião do Vale do Paraíba fluminense possui área de 3.828.702 km² e população de 680 mil habitantes segundo o Censo de 2010. Ela está no limite entre os Estados de São Paulo e Minas Gerais e é formada pelos municípios de Barra Mansa, Itatiaia, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Quatis, Resende, Rio Claro e Volta Redonda (CEPERJ, 2014).

Figura I.3 – Mapa do Estado do Rio de Janeiro com a microrregião do Vale do Paraíba fluminense em destaque. Ao lado, municípios do Vale do Paraíba fluminense⁶.

Grande parte do Vale do Paraíba, incluindo a microrregião fluminense, é atravessada longitudinalmente pela principal rodovia do país, a Presidente Dutra (BR-116), como também pela antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Ambas conectam as metrópoles de São Paulo e do Rio de Janeiro.

Figura I.4 – Rodovia Presidente Dutra (linha laranja), que conecta as metrópoles paulista e fluminense, cruzando o Vale do Paraíba. Fonte: Google Earth Pro, 2014, modificado pelo autor.

⁶ Fonte dos mapas: Wikipédia. Editados por Ellen Reis.

Esta microrregião passou por importantes ciclos econômicos: o do café durante o século XIX e o da pecuária leiteira, que ocorreu após a decadência da monocultura cafeeira. O ciclo industrial, iniciado nos anos 1930-40, teve como marco a CSN, criada em 1941 pelo Estado brasileiro e instalada no então distrito de Volta Redonda (município de Barra Mansa), que assegurou em definitivo a industrialização do país.

Figura I.5 – Perspectiva simulada a partir de imagens aéreas da microrregião do Vale do Paraíba fluminense, com parte do município de Volta Redonda e a planta industrial da CSN no centro da figura. Fonte: Google Earth Pro, 2014. Edição de Ellen Reis.

No caso do Vale do Paraíba paulista, o recorte espacial se dá a partir da microrregião de São José dos Campos, localizada na recém-constituída Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN), na porção oriental do Estado de São Paulo, inserida ainda na Macrometrópole Paulista⁷.

⁷ O Estado de São Paulo passou a utilizar essa delimitação como uma unidade de planejamento nos anos 2000-2010, mas sem instituir uma governança macrometropolitana. Esse sistema urbano é composto por 173 municípios e engloba: 4 regiões metropolitanas (São Paulo, Campinas, Baixada Santista e do Vale do Paraíba e Litoral Norte); 3 aglomerações urbanas (Jundiaí, Piracicaba e Sorocaba); 2 microrregiões (São Roque e Bragantina). Seu território é de 49.927 km², com dimensões de 200 por 300 km de extensão (EMPLASA, 2012).

Figura I.6 – Mapa da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN) com municípios e manchas urbanas. Fonte: EMPLASA, 2012. Edição de Ellen Reis.

Pela geografia do vale, a urbanização apresenta formato alongado – no sentido Leste-Oeste –, estruturada a partir da Via Dutra.

Figura I.7 – Perspectiva simulada a partir de imagens aéreas da RMVPLN, observando-se o *continuum* urbanizado ao longo da Via Dutra no trecho do Vale do Paraíba paulista. Vista no sentido Rio-São Paulo (Oeste-Leste). Fonte: Google Earth Pro, 2014.

A microrregião de São José dos Campos possui área de 4.046.423 km² e população de 1,41 milhões de habitantes (2010). Nesta microrregião⁸, o processo de dispersão urbana foi analisado, no LAP, nos seguintes municípios: Caçapava, Jacareí, Pindamonhangaba, São José dos Campos, Taubaté e Tremembé.

Figura I.8 – Mapa do Estado de São Paulo com a microrregião de São José dos Campos em destaque. Ao lado, mapa com os municípios da microrregião de São José dos Campos⁹.

O exame das transformações urbanas que originaram a dispersão urbana tem como recorte temporal o período do pós-Segunda Guerra Mundial até o momento atual. Neste recorte ocorreram, entre outras mudanças: a intensificação da industrialização fordista; a forte migração campo-cidade; o avanço da suburbanização nos países desenvolvidos e da periferização dos pobres nos países em desenvolvimento; a revolução tecnológica e nos meios comunicação; as transformações industriais derivadas dos avanços tecnológicos e da chamada “produção flexível”; o aumento do comércio mundial, que deu origem à globalização.

Já a análise específica da urbanização dispersa na microrregião do Vale do Paraíba fluminense tem como recorte de tempo o começo da década de 1990-2000, cujo marco temporal em que se inicia este processo é a privatização da CSN em 1993, seguindo-se até as transformações que estão em curso na atualidade nesta microrregião.

⁸ Esta microrregião é constituída pelos seguintes municípios: Igaratá, Caçapava, Jacareí, Pindamonhangaba, Santa Branca, São José dos Campos, Taubaté e Tremembé.

⁹ Fonte dos mapas: Wikipédia. Editados por Ellen Reis.

Objetivos

O objetivo principal da tese é estudar as formas contemporâneas de urbanização, de modo a compreender o processo de dispersão urbana em suas questões mais gerais, caracterizando-o na microrregião do Vale do Paraíba fluminense. No trabalho foram investigados as origens, conceitos e definições a respeito da urbanização dispersa, sendo ainda buscados exemplos internacionais e nacionais que trouxessem subsídios para o entendimento e análise deste processo. Quanto à microrregião em estudo, pesquisou-se inicialmente a formação, industrialização e o desenvolvimento regional, de maneira a entender sua evolução urbana, seguindo-se a realização de trabalhos de campo, para caracterizar sua atual urbanização e acompanhar a rápida evolução desta durante o período do doutorado.

Como objetivos específicos, propôs-se:

- Testar as hipóteses elencadas quanto às origens e motivações do processo de dispersão urbana na microrregião;
- Caracterizar e compreender a formação e as transformações na contemporaneidade da microrregião do Vale do Paraíba fluminense, entendendo que os processos sociais e suas múltiplas dimensões se desenvolvem no espaço urbano-regional;
- Buscar o entendimento e as tendências dos processos e impactos dos arranjos regionais para a microrregião, tendo como bases os conhecimentos empíricos e teórico-conceituais concernentes à urbanização e, em especial, à dispersão urbana;
- Estabelecer comparações entre as microrregiões do Vale do Paraíba fluminense e a de São José dos Campos quanto à ocupação do território e aos padrões espaciais (formas e dimensões) de urbanização, por essas microrregiões terem características semelhantes;
- Contribuir para as pesquisas sobre novas formas de urbanização no Brasil e para as realizadas no LAP, trazendo ainda subsídios para a análise dos atuais processos de urbanização.

Hipóteses

A hipótese principal é que se configura na microrregião do Vale do Paraíba fluminense o processo de dispersão urbana, desenvolvendo-se de maneira crescente. Essa nova forma de urbanização difere do modelo de polarização regional com formas urbanas concentradas, evidenciando significativas transformações na conformação e escala dos espaços urbanos da região.

Nesta microrregião o processo de urbanização dispersa está inicialmente relacionado à atividade industrial, mas não é exclusivo deste setor econômico, abrangendo na atualidade atividades comerciais, institucionais, de serviços e residenciais. Este processo ocorre de maneira análoga na microrregião de São José dos Campos, no Vale do Paraíba paulista.

A hipótese secundária, confirmando-se a primeira, é de que a dispersão urbana na microrregião do Vale do Paraíba fluminense é induzida por entes públicos e privados.

No caso dos entes públicos, isto ocorre em diferentes níveis de governo, pelo fato da União, do Estado do Rio de Janeiro e dos municípios da microrregião não terem criado ou incentivado a elaboração e implementação de políticas e planos de desenvolvimento regional e industrial. De modo contraditório, são oferecidos financiamentos utilizando fundos públicos do BNDES e do Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro (FUNDES) para a implantação de empreendimentos dispersos no território regional. Isto tem gerado a competição predatória entre os municípios da microrregião, na busca por investimentos públicos e privados.

Já como instituição privada, a CSN mantém, ainda hoje, a propriedade e a concentração das melhores terras disponíveis nos municípios de Volta Redonda, Barra Mansa e Pinheiral. Mesmo após sua privatização em 1993, a empresa impede a instalação de novas indústrias nestes municípios, que anteriormente concentravam, em grande parte, a produção industrial da região. Ao mesmo tempo, a empresa continua sendo indutora de investimentos na microrregião, com a instalação, nos últimos vinte anos, de indústrias que utilizam o aço fabricado pela CSN como insumo básico de produção. Essas indústrias são implantadas com formas urbanas dispersas, que estão desconectadas do tecido urbano tradicional e fragmentadas no território regional.

Metodologia

Como metodologia da pesquisa, o estudo teórico-conceitual e a análise empírica do espaço urbano-regional foram as principais estratégias para identificar e examinar as transformações que levaram ao processo de dispersão urbana e, especificamente, à urbanização do Vale do Paraíba fluminense.

O estudo de importantes referências bibliográficas, destacadas na parte teórica, possibilitou identificar e compreender as origens e o desenvolvimento do processo de dispersão urbana em diferentes situações nos EUA, Europa, América Latina e em regiões brasileiras, principalmente no Vale do Paraíba fluminense.

Nas pesquisas de campo foi possível observar os padrões de ocupação e as atividades urbanas dispersas, envolvendo grandes equipamentos industriais, empreendimentos comerciais, de serviços e residenciais de diferentes portes, além da circulação e dos modos de vida com características regionais. A visita a essas atividades e equipamentos que compõem a realidade espacial do Vale do Paraíba trouxe subsídios para as análises empíricas que possibilitaram a compreensão mais ampla dos fenômenos em curso, e não apenas da dispersão urbana em si.

A reunião e confrontação dos elementos teóricos e empíricos possibilitaram a elaboração das análises que levaram à formulação da tese, conclusões e reflexões acerca das transformações urbanas recentes, do processo de dispersão urbana e do quadro da urbanização no Vale do Paraíba fluminense. Dessa maneira, o trabalho procura contribuir para as pesquisas sobre novas formas de urbanização, trazendo subsídios para a realização de análises dos processos urbanos e futuras propostas de instrumentos de planejamento e gestão dos espaços urbano e regional.

Os procedimentos metodológicos adotados na elaboração do trabalho constam de:

- Revisão bibliográfica referente aos temas abordados no trabalho. O início desta revisão teve como base o livro “Notas Sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano” (REIS, 2006) e as referências bibliográficas nele contidas. A pesquisa e aprofundamento teórico foram realizados em etapas, conforme as questões e temas emergiam ao longo do trabalho. Este procedimento se direcionou, a princípio, para os seguintes temas: o processo de dispersão urbana, com autores brasileiros e estrangeiros, como também exemplos internacionais e nacionais que apresentassem relatos do processo, sua evolução e consequências (incluindo o material produzido no LAP); as transformações nos processos sociais e na industrialização, envolvendo

novas tecnologias, formas de produção e de organização social; o Vale do Paraíba, abrangendo os antecedentes históricos, os ciclos econômicos e a formação dos municípios, sua caracterização e desenvolvimento urbano, a industrialização com a criação da CSN e seus rebatimentos espaciais e sociais; transformações e industrialização recente.

- Pesquisa de dados quantitativos e qualitativos, envolvendo fontes primárias e secundárias – IBGE, IPEA, fundações e órgãos estaduais SEADE, EMPLASA (SP) e CEPERJ (RJ) –, com indicadores e demais dados, destacando-se: informações geográficas; dados censitários e de séries históricas; Censo Demográfico de 2010; publicações com indicadores econômicos – PIB e atividade industrial; dados ambientais e territoriais dos municípios e das regiões, entre outros.
- Pesquisas de campo e levantamento fotográfico¹⁰ nos municípios fluminenses e paulistas do vale, com observações empíricas, ao mesmo tempo em que procurou-se documentar o processo de dispersão urbana. Para as pesquisas de campo foram executados previamente mapeamentos das áreas de dispersão com imagens de satélite do programa Google Earth Pro, delimitando as áreas e os empreendimentos a serem visitados, bem como os percursos. Em campo, foram percebidos as formas e usos urbanos dispersos, como também os deslocamentos intra e extraurbanos, acompanhando-se a rápida evolução da dispersão no lado fluminense e atualizando as informações do projeto temático sobre o lado paulista. Cabe destacar ainda o trabalho de campo realizado na Região Metropolitana de Buenos Aires, observando-se as diferentes formas de dispersão urbana, associadas aos condomínios de luxo e ao transporte fluvial no noroeste desta metrópole.
- Sistematização da bibliografia e dos dados levantados. O material trabalhado na pesquisa foi organizado pelos temas abordados nos capítulos. O material coletado e as imagens dos trabalhos de campo foram selecionados, sistematizados, mapeados (conforme a figura apresentada a seguir), consolidados e analisados, de maneira a acompanhar a evolução da urbanização dispersa e orientar a elaboração da comparação entre os lados paulista e fluminense do vale. Neste confronto foram buscados as relações e

¹⁰ Parte das pesquisas de campo contou com a colaboração da bolsista de iniciação científica (PIBIC/CNPq) Raquel Torrano Araruna, aluna de graduação da FAU-USP.

Estruturação da Tese

A estruturação do trabalho procurou seguir uma ordem que vai do geral ao particular, conforme a metodologia adotada. Inicialmente são abordados os aspectos teórico-conceituais dos fenômenos mais amplos e relevantes para análise. Na sequência são examinados os autores e conceitos que tratam especificamente da urbanização, sua evolução e o processo de dispersão urbana em diferentes contextos nacionais e territoriais. Em seguida, estudou-se o desenvolvimento da microrregião do Vale do Paraíba fluminense, observando sua industrialização e urbanização. Ao final, com todos os subsídios para análise expostos, tratou-se da urbanização dispersa nessa microrregião fluminense e sua comparação com o lado paulista do vale, somando-se às contribuições dos capítulos anteriores, para a realização das análises e elaboração da tese.

Assim, a tese ficou dividida em cinco capítulos. O primeiro capítulo aborda fenômenos mais amplos, entre eles a urbanização contemporânea; os dois capítulos seguintes tratam dos pressupostos teóricos e caracterizações do processo de dispersão urbana em diferentes regiões e países; o quarto capítulo estuda a formação e desenvolvimento urbano do Vale do Paraíba; no último capítulo analisa-se a dispersão no Vale do Paraíba fluminense e a mencionada comparação com o lado paulista do vale. Os temas de interesse de cada capítulo são descritos a seguir.

O primeiro capítulo, “Os Ciclos de Desenvolvimentos Fordista e Pós-fordista e as Transformações do Espaço Urbano – Origens da Urbanização Contemporânea”, aborda as significativas transformações dos processos sociais, da industrialização e da urbanização, produzidas a partir de meados do século XX, no pós-Segunda Guerra Mundial. Essas mudanças, ocorridas no período de desenvolvimento fordista e na transição para o período atual, pós-fordista, formam as bases para a urbanização contemporânea. São trabalhadas contribuições de distintos autores e aspectos teórico-conceituais relativos às múltiplas dimensões dos processos sociais, com seus rebatimentos no espaço, que também é uma dimensão da organização social. São observadas a urbanização contemporânea e a predominância do urbano, examinando-se a relação do espaço, das formas urbanas e dos lugares com os processos de globalização e as conexões em redes físicas e informacionais.

No segundo capítulo, “O Processo de Dispersão Urbana”, é tratada a mutação do urbano, com a extrapolação da urbanização para além das cidades, primeiro

através dos subúrbios e posteriormente com a dispersão urbana. A mobilidade e circulação passaram a ter cada vez mais importância, privilegiando-se o transporte individual. Observa-se a configuração de novas formas urbanas concentradas e dispersas, formando-se, em muitos casos, novas centralidades. Neste capítulo procura-se o entendimento do processo de dispersão urbana a partir de múltiplos autores e conceituações, contemplando diferentes características deste processo. São abordados os antecedentes e as origens do processo com as transformações urbanas iniciadas após a Segunda Guerra Mundial, seguindo-se pela percepção, evolução e desdobramentos da urbanização dispersas nos EUA e na Europa, com exemplos das transformações e das formas urbanas.

O terceiro capítulo, “A Urbanização Dispersa na América Latina e no Brasil”, apresenta a urbanização contemporânea nesta região, especialmente nas metrópoles, em que ocorrem processos simultâneos de concentração e dispersão urbana. As formas dispersas estão cada vez mais presentes na estrutura, funcionamento e imagens dos sistemas urbanos latino-americanos. Entre essas formas, destacam-se as fechadas, fenômeno relevante na região com o isolamento através de barreiras físicas e de vigilância que se generalizam nas diferentes atividades urbanas. Isto é mais evidente no uso residencial, voltado para as classes de renda média e alta, com a implantação de condomínios, loteamentos e megaempreendimentos dispersos e segregados. A dispersão urbana é exemplificada nas regiões metropolitanas da Cidade do México, Guadalajara, Buenos Aires e São Paulo.

O quarto capítulo, “A Industrialização e o Desenvolvimento do Vale do Paraíba Fluminense”, aborda inicialmente os antecedentes da industrialização brasileira e a então premente necessidade de instalar uma usina siderúrgica de grande porte no país. Como o próprio título do capítulo sugere, segue-se um estudo centrado na microrregião do Vale do Paraíba fluminense – objeto de análise empírica da tese –, a partir da industrialização, iniciada nos anos 1930-40 na chamada Era Vargas. Nesse período, foram elaborados planos urbanísticos para Cidade Operária da CSN e para a região. A microrregião teve um forte e acelerado crescimento populacional, urbanizando-se, com o conjunto CSN-Volta Redonda polarizando a região e centralizando seu desenvolvimento. Avançando-se no exame da evolução e expansão da urbanização, alcança-se o período da privatização da CSN, ocorrida em 1993, que produziu significativos efeitos sobre a região e seu território.

No quinto e último capítulo, “O Processo de Dispersão Urbana no Vale do Paraíba Fluminense e sua Comparação com o Paulista”, são examinadas detalhadamente as origens, motivações e os desdobramentos atuais do processo de dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense. Em meados da década de 1990-2000 essa região fluminense começou a se reestruturar produtiva e espacialmente, com a instalação de novas plantas industriais, relacionadas principalmente ao setor metalomecânico – que engloba a indústria automobilística. A instalação dessas fábricas teve um efeito de atração e multiplicação de atividades comerciais, de serviços e residenciais na região, como também nos modos de vida, que passaram a apresentar características metropolitanas. As hipóteses elencadas no trabalho são verificadas ao longo deste capítulo, com base nos conceitos apresentados nos capítulos iniciais e na caracterização da formação e desenvolvimento do Vale do Paraíba, no capítulo anterior. Ao final, é estudada a urbanização dispersa no lado paulista do vale e realizada a análise comparativa deste processo em ambas as regiões do Vale do Paraíba – fluminense e paulista.

Nas “Considerações Finais”, as hipóteses formuladas no trabalho são retomadas e apresentadas de modo conclusivo. São tratadas as questões relativas à urbanização recente do Vale do Paraíba fluminense e as formas urbanas dispersas – que contrastam com as formas tradicionais concentradas, implantadas no período de industrialização anterior. Ressalta-se entre as atuais transformações que as antigas cidades industriais tornaram-se polos de comércio e serviços, enquanto outros municípios da microrregião se industrializam. São realizadas reflexões quanto ao desenvolvimento regional, à necessidade do planejamento, à estruturação e articulação regionais, além das características e da adoção de modos de vida metropolitanos.

CAPÍTULO 1

Os Ciclos de Desenvolvidmentos Fordista e Pós-fordista e as Transformações do Espaço Urbano – Origens da Urbanização Contemporânea

O processo contemporâneo de urbanização tem suas origens na transição do ciclo de desenvolvimento fordista para o atual, denominado por alguns autores de pós-fordista e por outros de pós-industrial. Para a compreensão da urbanização contemporânea e do processo de dispersão urbana é fundamental o entendimento das significativas mudanças ocorridas nos processos sociais a partir da segunda metade do século XX – após a Segunda Guerra Mundial – no período de desenvolvimento fordista, bem como na transição para o período atual, pós-fordista. Nesse sentido, foram trabalhados diferentes autores que tratam do processo social em suas múltiplas dimensões – política, econômica, urbana, cultural, ideológica – e sempre com seu rebatimento no espaço, que também é uma dimensão da organização social. Igualmente entende-se a urbanização como parte do processo social.

Os autores que dão suporte teórico a este trabalho são de diversas disciplinas – arquitetura e urbanismo, planejamento urbano, história, geografia humana, sociologia e economia – e seguem distintas tendências ideológicas de cunho marxista, com diferentes formas de caracterizar o processo social e suas dimensões espacial e urbana, bem como a organização do modo de vida cotidiano.

Henri Lefebvre, Mark Gottdiener, Nestor Goulart Reis e Milton Santos entendem que as transformações socioespaciais são produtos de forças que residem em modos de organização social, em que as mudanças ocorrem através de ações sistêmicas da sociedade. Na visão desses autores, os problemas atuais da sociedade estão cada vez mais articulados com os problemas de caráter espacial. Desse modo, eles observam as relações entre as múltiplas dimensões do processo social visando a compreensão generalizada dos processos que produzem e transformam o espaço. Isto pode ser sintetizado em: “o espaço é uma construção social em todas as suas dimensões” (GOTTDIENER, 1993, p. 28).

Assim, a produção espacial é a materialização de processos que envolvem e integram as múltiplas dimensões sociais e que vêm avançando em termos de complexidade e de relações contraditórias conforme a evolução das fases do desenvolvimento capitalista. E a própria transformação do espaço urbano torna-se cada vez mais complexa, com as novas estruturações e formas urbanas que são demonstradas neste trabalho.

Já os autores fundamentados em abordagens do estruturalismo marxista e da economia política urbana, como Manuel Castells e Michael Storper, acreditam que o

“capitalismo”, apoiado nas transformações econômicas e tecnológicas, foi que produziu as mudanças que geraram e reestruturaram o espaço. Autores dessas linhas procuram analisar a transformação urbana em termos mais globais, buscando compreender as relações entre o processo de acumulação capitalista e o espaço. Entende-se assim que as aglomerações urbanas são locais de produção de riqueza através da concentração da força de trabalho e de capital. Com isso, as transformações socioespaciais são reguladas pela lógica de acumulação do capital que compõe o raciocínio econômico dominante.

Como observado inicialmente, na elaboração deste trabalho transitou-se entre múltiplos autores com suas reflexões teóricas e ideologias. No entanto, procurou-se evitar que as ideologias incluídas nos seus pensamentos ofuscassem ou dificultassem o entendimento dos processos reais em análise. O objetivo claro do trabalho é caracterizar as transformações em curso de maneira a explicar a urbanização contemporânea e o processo de dispersão urbana.

Alguns desses autores foram estruturantes para o trabalho, como Reis, Santos, Lefebvre, Mela, Castells e Storper; enquanto outros tiveram inserções transversais, como Webber, Mumford, Choay, Ascher, Secchi, Hall, Gottdiener, Portas, De Mattos e Davis; e outros ainda tiveram inserções pontuais ao longo do texto.

A parte inicial deste capítulo compreende a abordagem sobre o ciclo de desenvolvimento fordista e os processos de urbanização que são antecedentes às transformações que ocorrem na atualidade. No período fordista é que começaram a ser instaladas as indústrias no Vale do Paraíba fluminense, entre as décadas de 1930-40, destacando-se a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Esta empresa, então estatal, forneceu grande parte do aço para a industrialização iniciada na década de 1950-60, com a produção em massa de bens de consumo duráveis, correspondendo à industrialização tardia no Brasil. As mudanças sociais e as formas urbanas desse período deram condições para o posterior aparecimento do processo de dispersão urbana no país.

Na seção intermediária do capítulo são tratados os elementos de base econômica, produtiva, social, política e espacial-urbana que configuraram o ciclo de desenvolvimento pós-fordista, termo que nos parece mais adequado para designar o período atual. Estes elementos conformam as transformações em curso na sociedade pós-moderna e na urbanização contemporânea.

A terceira parte deste capítulo aborda a urbanização contemporânea e a predominância do urbano, consolidando-se na atualidade o fenômeno da urbanização total¹. Em seguida são examinadas a relação do espaço, das formas urbanas e dos lugares com os processos de globalização e as conexões em redes físicas e informacionais, no que foi denominando pelo sociólogo Manuel Castells (2012) de espaço de fluxos. Compreende-se assim que as transformações sociais, econômicas e produtivas são rebatidas espacialmente, configurando o novo espaço industrial com formas urbanas dispersas, desconectadas espacialmente dos demais núcleos urbanos, mas articuladas por autoestradas e, principalmente, por redes informacionais globais.

Para o arquiteto e cientista social Nestor Goulart Reis (2006) as transformações urbanas só se tornam claras quando estudadas num panorama mais amplo, a partir da análise com base numa perspectiva histórica da construção e transformação de conceitos e das características urbanas². Neste sentido este autor considera que as mudanças em curso nos padrões urbanísticos são parte de transformações mais abrangentes no processo de urbanização.

A indústria marcou uma nova era na história da Humanidade, com a Revolução Industrial e seus contínuos avanços, que levaram ao deslocamento de parcelas cada vez maiores de trabalhadores para as cidades, provocando a aceleração da urbanização e as extraordinárias transformações na ordem das cidades e do território. Dessa forma, a aceleração dos processos de industrialização e de urbanização trouxe como inovação a presença de trabalhadores em massa nas cidades e nos movimentos políticos. Nesse período os espaços construídos e os conceitos de cidadania foram ampliados para incorporar as massas urbanas (REIS, 2006).

A Revolução Industrial, iniciada na Inglaterra em meados do século XVIII e expandida para outras partes do mundo durante o século XIX, marcou o começo dos ciclos de desenvolvimento industrial. Juntamente com estes, avançaram os ciclos de desenvolvimento urbano, ocorrendo entre ambos os ciclos pequenas defasagens temporais, segundo o sociólogo Alfredo Mela (1999).

Estas transformações industriais e urbanas e suas respectivas conjunturas econômicas são tratadas de modo único como ciclos de desenvolvimento econômico

¹ Esse fenômeno, abordado anteriormente, é detalhado ainda neste capítulo.

² Igualmente a análise de projetos urbanos complexos que se desenvolvem na atualidade exigem também o ponto de vista histórico para seu entendimento.

– ciclos de longa duração em que ocorre a ascensão e o declínio de uma determinada configuração do capitalismo –, formando longas ondas de desenvolvimento³ conforme a teoria estabelecida por Nikolai Kondratiev⁴ em 1926. A periodicidade de cada ciclo é de aproximadamente 50 anos, com sua dinâmica marcada por inovações tecnológicas que alteram e aceleram a produção, definindo a transição entre eles.

Para o planejador urbano Michael Storper (1990), cada etapa de desenvolvimento consiste em um modelo de produção tecnológico e institucional historicamente determinado que envolve a trama das técnicas de produção, relações de trabalho, métodos de organização e gerenciamento industrial e empresarial, entre outros. Cada um desses modelos surge a partir das possibilidades tecnológicas e inovações disponíveis num determinado momento da história industrial, em conjunto com a estrutura capitalista existente.

Como a duração média desses ciclos de desenvolvimento econômico é de cerca de 50 anos, a história da era industrial inclui quatro ciclos completos e um quinto em curso. O cientista político Christopher Freeman (1984, apud MELA, 1999)⁵, ao estudar as ondas de Kondratiev, propôs a classificação dos quatro ciclos econômicos já completos conforme as inovações tecnológicas:

1. 1770-1840 (aprox.) – Primeira mecanização, baseada na indústria têxtil;
2. 1840-1890 – Emprego do vapor como força motriz e desenvolvimento das ferrovias;
3. 1890-1940 – Introdução da energia elétrica e engenharia pesada;
4. 1940-1990 – Produção em massa do tipo fordista.

As datas de início e término de cada ciclo, estabelecidas por Freeman, são apenas referências temporais aproximadas e sumárias, pois como lembra Mela (1999), o fragmento final de cada ciclo se sobrepõe à parte inicial do ciclo seguinte. E a transição entre dois ciclos de desenvolvimento ocorre com a sobreposição de diferentes processos. Essa transição pode ser percebida no atual ciclo, o quinto,

³ Os Ciclos Longos, também chamados de Ciclos de Kondratiev, são de longo período e não devem ser confundidos com os ciclos conjunturais, muito mais curtos (MELA, 1999).

⁴ Russo, economista e um dos teóricos da Nova Política Econômica (NEP, 1921-1928) da União Soviética (URSS).

⁵ Referência: FREEMAN, Christopher Paul H. (Ed). **Long Waves in the World Economy**. Londres: Frances Pinter, 1984.

denominado de pós-industrial⁶ ou pós-fordista, que já em meados da década de 1970-80 começa a se delinear e a suceder o ciclo anterior, fordista (MELA, 1999). Neste capítulo são abordados o ciclo de produção em massa (fordista), o contemporâneo (pós-fordista), e a sobreposição dos dois com a transição entre eles.

O ciclo fordista foi intensificado após a Segunda Guerra Mundial com o forte aumento da industrialização e da desconcentração industrial para os países então pertencentes ao chamado Terceiro Mundo⁷. Simultaneamente, teve início a aceleração da urbanização, com a intensa migração campo-cidade e a grande concentração urbana, que nos EUA produziram o esvaziamento das áreas centrais e a expansão em massa dos subúrbios – esta é uma das origens do processo de dispersão urbana. A aceleração da urbanização, com a intensa migração nos países em desenvolvimento, provocou a periferização dos pobres e a baixa qualidade urbanística.

Como observado nas considerações iniciais, há uma forte correlação do desenvolvimento urbano com o crescimento industrial. A história urbana da época industrial e a história da industrialização podem ser correlacionadas e analisadas conjuntamente, principalmente nos países de industrialização mais antiga. Cidade e indústria apresentam dinâmicas coerentes e correspondentes entre si⁸, mesmo com alguma defasagem temporal (MELA, 1999). Reis, com sua ampla perspectiva dos processos sociais, sintetiza as transformações urbanas:

Estamos chegando ao final de dois ciclos importantes nos modos de vida social. O primeiro, que se iniciou há cerca de 6 mil anos, com a chamada Revolução Urbana, quando a produção de um excedente agrícola permitiu, pela primeira vez, que uma parte da humanidade passasse a viver em cidades (seriam na época menos de 5% dos habitantes dessas regiões urbanizadas). Outro, que se iniciou com a chamada Revolução Industrial, quando pela primeira vez tornou-se possível a produção de bens em série e em larga escala, permitindo às regiões industrializadas alcançar índices de urbanização próximos de 100% (REIS, 2006, p. 22-23).

⁶ Evitamos o termo “pós-industrial” pois este parece remeter a um tipo de sociedade ou ao desenvolvimento econômico com participação reduzida da indústria, o que acreditamos não ser verdade, como é observado ao longo deste trabalho.

⁷ Os países periféricos, também chamados de subdesenvolvidos, passaram a ser denominados de Terceiro Mundo após a divisão entre Capitalismo e Comunismo com a Guerra Fria. Os países desenvolvidos formavam o Primeiro Mundo, e os sob orientação comunista eram o Segundo Mundo.

⁸ Assim, um determinado processo urbano pode ser nomeado conforme a época industrial, ex. urbanização fordista (MELA, 1999).

Também com panorama histórico amplo, o urbanista e professor Bernardo Secchi (2007) observa que as novas tecnologias possibilitaram o afastamento físico e a segregação das classes sociais, alterando a forma das cidades e da vida urbana. O telefone, a partir do século XIX, possibilitou interpor distâncias entre escritório e fábrica, modificando o zoneamento tradicional. Com isso, as antigas ruas setoriais, que concentravam usos similares – fabricação de chapéus, couros, ferragens, entre outros –, além da casa e do local de trabalho, deram lugar às múltiplas atividades, áreas centrais diversas e bairros socialmente divididos. De maneira análoga observa-se o processo de suburbanização e a difusão do rádio e depois da televisão, que permitiram levar o entretenimento do centro urbano para dentro de casa. E no mesmo sentido, mas de maneira ambígua, na atualidade as técnicas informacionais e a difusão do automóvel permitiram a dispersão urbana. No entanto, a sociedade e a cidade contemporâneas não podem ser descritas utilizando-se dos conceitos e instrumentos de análise que se dispunha anteriormente, originários do movimento moderno.

No entendimento de Reis (2006), a urbanização contemporânea e, em especial, a urbanização dispersa são parte de uma completa mudança de estado. Assim, o quadro atual da urbanização não é caracterizado apenas por mudanças nas formas urbanas, mas por ser um fenômeno completamente novo. Segundo este autor, os processos que afetam a urbanização contemporânea não são mais os mesmos de outros tempos, certamente no período fordista, assim como as relações que fundamentam esse fenômeno são outras, bem diferentes da urbanização anterior, moderna e fordista.

As mudanças de estado às quais Reis se refere correspondem às transformações ocasionadas pelo conjunto de elementos que compõe as formas mais complexas de capitalismo: a economia informacional e global, os novos estágios do comércio mundial cujo auge é a globalização, as novas tecnologias e os modos de organização do processo produtivo (flexibilizado), entre outros. Estas mudanças correspondem ainda à extensão dos modos de vida metropolitanos (cosmopolitas) para outras áreas urbanas, de maneira a generalizar-se, principalmente, no que tange ao consumo e à circulação, aqui entendida como mobilidade e conectividade às diversas redes. Estas mudanças e seus componentes são tratados neste capítulo.

Para este autor, no final do século XX já estava claro que a industrialização conduziu à formação de sociedades totalmente urbanas. O mundo urbano se transformou de modo significativo, em um ritmo mais acelerado do que se poderia

prever há algumas décadas atrás. Dessa forma, as transformações urbanas ocorridas na segunda metade do século XX podem ser sintetizadas em três aspectos principais:

- Elevação crescente dos índices de urbanização em todos os continentes;
- Aparecimento de regiões com índices de urbanização próximos de 100% em diferentes países - numa tendência à urbanização total;
- Surgimento nessas regiões e países do processo de urbanização dispersa, que pode ser considerada como uma modalidade de metropolização extensiva, dispersa, descontínua e policêntrica.

O quadro em que estas mudanças estão se manifestando pode ser apenas o primeiro estágio de um processo que poderá nos surpreender de modo ainda mais significativo no futuro. E as questões urbanas que estão se manifestando dificilmente podem ser abrangidas pelo uso do conceito de cidade e suas ambiguidades⁹ (REIS, 2006).

O processo de reindustrialização em curso no Vale do Paraíba fluminense motivou o surgimento de múltiplas atividades urbanas, implantadas de forma dispersa pelo território regional. Estas profundas mudanças no território regional são consequência dos diferentes processos e transformações apresentados neste capítulo, que é parte do embasamento teórico conceitual para a compreensão das hipóteses formuladas e da validação desta tese de doutorado.

1.1. - Antecedentes – O Período de Desenvolvimento Fordista

O período industrial de produção em massa fordista (4º Ciclo de Kondratiev), iniciado antes da Segunda Guerra Mundial, foi, para Mela (1999), uma forma de reação ao *crack* da bolsa de valores de Nova York em 1929. Porém, as bases desse ciclo remontam à década de 1910-20 e ao papel essencial desempenhado pela empresa do Henry Ford, cuja inovação tecnológica foi o aperfeiçoamento dos princípios e métodos produtivos propostos por F. W. Taylor em 1911¹⁰. Ford

⁹ Reis entende que o conceito de cidade é muito limitado para comportar as mudanças em curso. Este conceito é eficaz para ser usado por leigos na definição de espaços urbanos ou pelos técnicos nos casos que não envolvam ambiguidades (REIS, 2006).

¹⁰ Taylor propôs num texto denominado “*Principles of Scientific Management*”, publicado em 1911 em Nova York, os princípios e métodos chamados posteriormente de tayloristas, de decomposição do processo produtivo em uma série de operações elementares e sua montagem final utilizando-se de uma solução técnica inovadora – a cadeia de montagem móvel.

introduziu a linha de montagem móvel em esteiras e a produção em grande escala e padronizada, com a fabricação eficiente em série.

Este modo de fabricação aumentou consideravelmente a produtividade, o que permitiu o barateamento dos produtos industriais, um dos objetivos de Ford, tornando-os acessíveis à grande massa da população¹¹, principalmente de bens duráveis – automóveis e eletrodomésticos (MELA, 1999). Isso possibilitou a expansão da classe média e a formação de um grande mercado consumidor, que antes era restrito às classes altas. Ou seja, a correlação direta entre a produção industrial em massa e o consumo massivo de produtos pelos trabalhadores formam a base do fordismo.

Para Ford, a empresa não deveria ser vista apenas como instituição produtiva, mas como o próprio centro da organização social. Os conceitos presentes no então novo modo de produção em massa não deveriam ficar restritos às fábricas, mas compreender toda a sociedade.

No período pós Primeira Guerra Mundial e ao *crack* da bolsa de valores os Estados nacionais, principalmente o norte-americano e os europeus, passaram a desempenhar uma função de intervenção reguladora essencial. Essa atuação contra a crise, iniciada nos EUA em 1933 e denominada de *New Deal*, elevou as despesas públicas com grandes obras e evitou a quebra das grandes empresas, alicerces da economia industrial.

Este modelo de produção e consumo em massa, já denominado de fordismo¹², estabeleceu-se em definitivo nas economias capitalistas nos anos entre-guerras, formando o chamado “regime intensivo de acumulação” (STORPER, 1990). A organização produtiva e a ampliação dos mercados consumidores, iniciadas nos anos 1920-1930 nos EUA, avançou para a Europa.

Já no pós Segunda Guerra Mundial este modelo de desenvolvimento foi generalizado, tornando-se a matriz dominante mundialmente (MELA, 1999). Nessa época, teve início um rápido crescimento econômico e um aumento do padrão de vida dos trabalhadores. A produção cresceu para acompanhar a ampliação dos mercados consumidores, com o rápido crescimento populacional dos EUA devido ao aumento da natalidade – *baby boom* –, a reconstrução da Europa e do Japão e os

¹¹ Inclusive aos próprios trabalhadores industriais que produziam esses bens e que passaram a ter rendimentos suficientes para adquiri-los.

¹² Este termo foi criado pelo cientista político, filósofo e jornalista italiano Antônio Gramsci em 1922.

avanços nos países periféricos, o Terceiro Mundo. Para Storper (1990) este foi o período do “alto fordismo”.

O fordismo clássico foi sustentado por grandes unidades industriais de produção especializada. Essas unidades constituíram-se de dois processos fabris distintos:

- Fluxos contínuos – ex. produção de aço ou petroquímica;
- Linhas de montagem e profunda divisão técnica do trabalho – ex. fábricas automotivas, de utensílios domésticos e maquinaria.

A produção em massa foi cada vez mais ordenada com o objetivo de alcançar economias de escala, pela crescente padronização dos produtos, implementação de rotinas no processo de produção e o uso de equipamentos altamente especializados. Suas consequências diretas foram o aumento da produção e da produtividade por trabalhador (STORPER, 1990).

Logo nos primeiros anos do pós-guerra, a massa trabalhadora, principalmente a europeia, exerceu forte pressão para a obtenção de políticas sociais voltadas para o bem-estar e estabilidade social, denominadas *Welfare State*, ou Estado do Bem-estar Social. Essas políticas estabeleciam um pacto social através de ações públicas nos campos da saúde, educação e previdência social (MELA, 1999). Para Secchi (2007), o *Welfare State* estabeleceu a imagem de uma sociedade segura, com o conjunto de garantias que deveriam atingir todos os extratos sociais, em que bem-estar social foi assegurado por políticas diretamente ou indiretamente redistributivas. Isso elevou o nível de empregos e também o dos gastos públicos. Como esses países estavam em franca recuperação do pós-guerra, com uma aceleração da produção industrial, esse aumento de gastos não afetou suas economias.

Neste período estabeleceu-se um quadro de estabilidade econômica internacional, além da hegemonia política e econômica norte-americana sobre o mundo ocidental. Esse equilíbrio permitiu que os países avançados industrialmente, que já tinham seus mercados consumidores consolidados, procurassem garantir a continuidade do desenvolvimento econômico buscando novos mercados para seus produtos industriais. A ampliação dos mercados consumidores possibilitou o crescimento econômico desses países dos anos 1950-60 até o princípio da década 1970-80.

A grande ampliação do consumo em diferentes partes do mundo se deve também à formação e à difusão da cultura de massa, que junto com os produtos industriais vendia também um estilo de vida próximo ao norte-americano “*American Way of*

Life”. Essa difusão ocorreu, sobretudo, pelo então emergente meio de comunicação, a televisão, outra inovação tecnológica surgida no período.

Desse modo, à medida que as atividades de produção do sistema fordista alcançaram maturidade tecnológica, elas passaram a ser incorporadas a plantas filiais, descentralizadas, para obtenção de mão de obra mais barata. Segundo Storper (1990), isso ocorreu primeiro nas periferias nacionais e depois nas internacionais, conduzindo à desconcentração industrial com a internacionalização das grandes empresas, que passaram a ter natureza transacional. Esse período de internacionalização do capital industrial foi denominando pelo economista e político Ernest Mandel (1975)¹³ de “Capitalismo Tardio”.

Para Reis (2007) a desconcentração industrial se sucedeu em duas etapas:

- A primeira ocorreu até o ano de 1970. Neste período foram implantados alguns polos de industrialização em cada continente para facilitar a conquista e a ampliação de mercados consumidores. Nos países europeus, esse foi o período da política do Estado do Bem-estar Social, com a ampliação dos mercados internos e a incorporação dos trabalhadores aos padrões de consumo da classe média.
- A segunda etapa ocorreu após 1970. Neste período, aconteceram as crises econômicas e do petróleo (energética). As possibilidades de aumento dos mercados internos dos países desenvolvidos foram reduzidas, o que motivou a intensificação da competição para ampliação dos mercados nos países periféricos.

Ainda segundo esse autor, a descentralização das grandes empresas e de suas unidades produtivas em cada continente exigiram a implantação de projetos de desenvolvimento regional, financiados por agências controladas pelos países industrialmente avançados, de origem principalmente norte-americana. Esses projetos possibilitaram a livre circulação e a distribuição de mercadorias em todos os países, à exceção dos sob a esfera comunista. Esse processo de desconcentração industrial teve início com alguns polos privilegiados em cada continente, como foi o caso da região de São Paulo (REIS, 2006).

¹³ Publicado originalmente nos EUA em 1975. Referência: MANDEL, Ernest. **O Capitalismo Tardio**. São Paulo: Abril Cultural, 1982 (edição em português).

Após 1945, o mercado mundial passou por uma grande reformulação, como decorrência da desmontagem dos impérios coloniais europeus. Nas décadas que se seguiram, abriram-se quase todos os países ao mercado mundial, à exceção dos da órbita socialista. Até então, apenas os da América Latina apresentavam essa condição. O processo terminou no final do século, com a queda do Muro de Berlim e a abertura da China ao comércio internacional [...] A dispersão das indústrias é um fenômeno que se completa com a difusão dos modos metropolitanos de vida, que dão suporte ao consumo de massa. Essas ressalvas, que podem parecer estranhas se tomadas isoladamente, tornam-se mais claras, quando sabemos que o comércio mundial cresceu cerca de 35 vezes, entre 1945 e 2005. Aqui também uma comparação pode ser esclarecedora. Entre 1850 e 1914, nas primeiras etapas da industrialização, a produção de aço cresceu de 600.000 toneladas por ano, para cerca de 60 milhões, isto é, cresceu 100 vezes. Entre 1850 e 1950, cresceu cerca de 350 vezes. As mudanças na vida social e na urbanização de boa parte do mundo naquele período são bem conhecidas. As que estamos vivendo hoje apresentam a mesma escala (REIS, 2007, p. 44-45).

As estratégias de muitos países de industrialização tardia foram baseadas na transferência do modelo tecnológico-institucional da produção em massa fordista, primeiro com a substituição das importações que caracterizou as décadas de 1940-50 e 1950-60 e depois no fordismo periférico das décadas de 1960-70 e 1970-80. Para Storper (1990) a descentralização industrial forçada desses países tinha como objetivo o desenvolvimento autossustentado. Este foi o caso de países como o Brasil e o México.

No caso específico brasileiro os escassos recursos do país foram direcionados para a empreitada da industrialização, que no contexto dos anos 1940-1950 significava a implantação da indústria de base e de infraestruturas. Nesse sentido, o Estado brasileiro exerceu um papel fundamental na emergência do padrão de acumulação fordista, mobilizando as economias nacionais para a construção do setor produtivo estatal na área de insumos básicos – como a CSN, a Vale do Rio Doce e posteriormente a Petrobras. Ao mesmo tempo, instituiu medidas protecionistas favoráveis à indústria local, criou mecanismos de transferência intersetorial da agricultura para a indústria e ainda desestimulou o investimento imobiliário (MELO, 1990). Com isso, os recursos públicos e privados foram mobilizados e direcionados para a aceleração da industrialização no país.

Para o cientista político Marcus Melo (1990) a estratégia de acumulação com substituição das importações, ao transferir a renda do campo para a cidade e

acelerar a acumulação industrial, promoveu a rápida urbanização brasileira na segunda metade do século XX.

É nesse contexto histórico que se instalam as primeiras indústrias de transformação no Vale do Paraíba, a partir da década de 1930-40. Em especial destaca-se a criação da CSN, com sua construção iniciada em 1941, ainda durante a Segunda Guerra Mundial, sob a égide do Estado Novo, de Getúlio Vargas¹⁴. A instalação da CSN, que começou a operar comercialmente fabricando aço em 1946 – insumo básico de muitos produtos industriais duráveis –, permitiu o avanço da industrialização no Brasil e a instalação de grandes indústrias transnacionais no país, como as do setor automobilístico (BENTES, 2008). Os contextos específicos de instalação das indústrias na microrregião objeto de análise serão tratados no Capítulo 4.

A descentralização produtiva de grandes empresas multinacionais no Brasil tomou impulso a partir de 1955, durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek. Esse processo foi ampliado nas duas décadas seguintes, já sob o regime militar.

A industrialização tardia brasileira possibilitou avanços impressionantes em diferentes aspectos, com o significativo aumento da produção industrial em poucas décadas e a grande variedade e sofisticação dos produtos manufaturados, apresentando forte crescimento dos níveis de renda nacional até a década de 1980-90.

Essa trajetória de desenvolvimento foi marcada também por distorções econômicas e sociais: a rápida migração campo-cidade e o consequente crescimento dos centros urbanos, que acarretaram perda de qualidade de vida e o empobrecimento de segmentos da população; endividamento crescente e hiperinflação; aumento da burocracia; construção de empreendimentos industriais e de infraestrutura faraônicos sustentados por empréstimos externos; entre outros. Enquanto isso, as necessidades básicas da população não eram atendidas. Estas distorções foram se acumulando ao longo dos anos, levando à estagnação desse modelo de industrialização no início da década de 1980-90 (STORPER, 1990).

No entendimento de Mela (1999) o fordismo foi, durante 25-30 anos, um modelo de desenvolvimento forte e coerente, no período que pode ser denominado de fordismo

¹⁴ Esse governo criou a CSN como modelo de empresa estatal e centro de organização social, na linha do pensamento de Henry Ford, que a produção deveria compreender toda a sociedade. Para maiores detalhes ver o Capítulo 4.

clássico segundo Storper (1990). No entanto, o conjunto de condições efetivas e favoráveis, observadas anteriormente, alcançaram seu limite, não podendo reproduzir-se mais nas mesmas bases por um tempo ainda maior.

A crise do modelo de desenvolvimento fordista e seu regime de acumulação teve início no final da década de 1960-70, intensificando-se já no começo da década seguinte, em que a hegemonia desse modelo começou a ser ameaçada. As circunstâncias favoráveis ao modelo fordista começaram a ser enfraquecidas com o aparecimento de problemas em escala internacional e que se relacionaram ainda com dificuldades próprias de cada país.

A dificuldade em aumentar os mercados consumidores – já ampliados durante a fase clássica do fordismo –, os movimentos sociais e sindicais que levaram ao acirramento dos conflitos sociais e antiguerra¹⁵, a redução da produtividade e da competição internacional, todos estes problemas foram responsáveis pela estagnação econômica dos países desenvolvidos. Isso foi acelerado com a primeira Crise do Petróleo, que teve início em 1973. Seu estopim foi a escassez artificial do petróleo criada pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), que fez subir o preço dessa matéria-prima essencial para a indústria. Os derivados de petróleo são usados como combustíveis para a geração de energia e para os meios que transportam a produção (carros, caminhões, trens, navios e aviões). No mesmo ano teve início o conflito árabe-israelense, que foi seguido por outros na região do Golfo Pérsico.

Estes fatos conduziram à crise econômica mundial que para Mela (1999) levou à desestabilização conjunta do quadro econômico mundial e do desenvolvimento fordista.

Segundo Storper (1990), a crise fordista nas economias avançadas foi, a princípio, positiva para a América Latina, beneficiando os países que continuavam se industrializando. Isso deve-se às respostas iniciais à crise por parte das grandes indústrias, ao ampliar a desconcentração localizando novas plantas fabris em filiais do Terceiro Mundo, de modo a reduzir os custos de produção e mão de obra. Mas a recessão nos países desenvolvidos, agravada no final da década de 1970-80 e nos anos seguintes, associada às limitações domésticas dos países do Terceiro Mundo,

¹⁵ A maioria dos conflitos neste período tinha cunho ideológico (Capitalismo x Comunismo) e eram patrocinados pelas então superpotências EUA e URSS. Dentre eles destaca-se a Guerra do Vietnã, ocorrida entre 1955 e 1975, com envolvimento direto dos EUA entre 1965 e 1973 e indireto da URSS, China e Coreia do Norte.

conduziram à crise inflacionária em grande parte da América Latina durante a década de 1980-90, em que a dívida externa surgiu como uma das suas principais manifestações.

Pelo fim da década de 70, o modelo fordista de industrialização e suas combinações associadas, macroeconômicas e políticas, estavam permanentemente em desordem tanto no hemisfério Norte quanto no Sul (STORPER, 1990, p. 133).

Na transição do ciclo de desenvolvimento fordista para o atual pós-fordista, foram geradas as bases para o conjunto de transformações tecnológicas e econômicas que deram origem ao novo ciclo de desenvolvimento, a 5ª onda, conforme a teoria estabelecida por Kondratiev. Essas bases de inovação, relacionadas às tecnologias da computação, microeletrônica e conjuntamente à expansão das comunicações, começaram a dar forma à atual configuração econômica mundial, iniciada a partir da década de 1980-90. A descrição das transformações presentes no ciclo contemporâneo será apresentada ainda neste capítulo.

1.1.1. - O espaço urbano no período fordista

No período de desenvolvimento fordista a cidade passou a ter ainda mais relevância. A indústria deste período tomou como base a grande cidade, transformada em polo de desenvolvimento industrial. Isso levou à presença crescente de mão de obra e ao surgimento e ampliação das redes de serviços e infraestruturas nas grandes cidades, o que concentrou ainda mais o mercado consumidor. Desse modo, segundo Reis (2006), ao longo da segunda metade do século XX ocorreu uma acentuada elevação da urbanização em todos os continentes. Este autor considera que o avanço da urbanização nesse período teve como consequências:

- Formação de sistemas urbanos com configurações complexas e de áreas metropolitanas, mesmo nos países com nível intermediário de industrialização – inclusive alguns do Terceiro Mundo;
- Maior adensamento urbano em países e regiões que já concentravam índices elevados de urbanização, alcançando níveis próximos a 100%.

Isto se deve a um movimento cíclico entre a geração de postos de trabalho nos polos de desenvolvimento industrial e de grandes fluxos migratórios originários de áreas

próximas e também de outras regiões dentro dos próprios países. Para Mela (1999) as razões de aversão ao campo e de atração para a cidade impulsionaram conjuntamente o gigantismo urbano. Isso aconteceu tanto nos países desenvolvidos do Primeiro Mundo quanto nos que estavam em acelerado desenvolvimento, e igualmente nos mais pobres – esses dois últimos pertencentes ao Terceiro Mundo.

Os países e regiões mais desenvolvidos já apresentavam altas taxas de urbanização – entre 60% e 70% – e baixos índices de natalidade em meados do século XX. Nesses países, o referido fenômeno se deu a partir de uma nova onda de migração campo-cidade, cujos fluxos foram polarizados para as cidades médias e metrópoles, que em alguns casos dobraram de população (REIS, 2006).

Já nos países periféricos, essas mudanças envolveram um aumento das migrações internas rurais-urbanas, além de melhorias nas condições de saúde. Eles tiveram significativo crescimento demográfico e consequente ampliação da urbanização. No Brasil, segundo o Geógrafo Milton Santos (1994), a população alterou-se de rural para urbana entre 1940 e 1980¹⁶.

Para atender as necessidades industriais e acolher o crescente contingente populacional, as cidades passaram por profundas transformações e expansões. Isso levou ao crescimento dos subúrbios de massa nas franjas urbanas das grandes cidades norte-americanas e europeias, que foram a origem do processo de dispersão urbana (tema tratado no capítulo seguinte). Nas grandes cidades dos países do Terceiro Mundo, ocorreu a periferização dos pobres. Em ambos os casos esse movimento de expansão urbana foi acompanhado pelo declínio dos centros tradicionais, em que grande parte das atividades antes concentradas no centro e ao seu redor, em bairros industriais, comércios atacadistas e de serviços, foram deslocadas para as áreas periféricas. Inicialmente esta desconcentração moveu essas atividades para as extremidades do perímetro urbano e para municípios vizinhos, mas nas últimas décadas do século XX já se avançara para fora do sistema metropolitano, apresentando formas urbanas dispersas (REIS, 2006).

Nos países menos desenvolvidos surgiram problemas sociais ou foram agravadas as dificuldades existentes. Para Mela (1999), o crescimento urbano acelerado dos mesmos fez com que as cidades concentradoras das atividades industriais se expandissem em forma de “mancha de óleo”. Esse crescimento se deu com bairros

¹⁶ Em 1940 a taxa de urbanização brasileira era de apenas 26,35%. O ponto de inflexão rural-urbana ocorreu na década de 1960-70, com a população urbana chegando em 1970 a 55,9% e em 1980 a 68,86%. Segundo os dados do último Censo do IBGE, a taxa de urbanização em 2010 era de 84,4%.

periféricos de difícil acessibilidade para o centro urbano e baixa qualidade ambiental, com infraestruturas e serviços urbanos insuficientes e habitações edificadas no regime de autoconstrução.

Reis (2006) registra que durante a década de 1950-60 ocorreram mudanças importantes nos modos de vida urbanos. A primeira foi o deslocamento das formas de entretenimento para o interior das casas com a generalização da televisão. Desse modo, pessoas de todas as faixas de renda deixaram de sair em busca de divertimento, passando, nos finais de semana, a se deslocar para fora das áreas urbanas em busca de lazer. Com isso, os centros das cidades se esvaziaram durante as noites e os finais de semana, principalmente com a ausência dos habitantes de renda média e alta.

A segunda mudança importante foi o aumento dos veículos particulares, em prejuízo ao uso do transporte público. Ainda segundo esse autor, o automóvel suprimiu a convivência nos transportes, bem como a permanência nas ruas e os deslocamentos a pé. Isso reduziu as oportunidades existentes nos percursos para o comércio de rua, principalmente para atendimento das faixas de renda média e alta. Ao mesmo tempo, o interesse pelas praças e espaços públicos foi reduzido em geral. No caso da América Latina e do Brasil, a má qualidade do transporte público é, em grande parte, responsável por essa mudança.

As grandes empresas instaladas em áreas urbanizadas favoreceram o surgimento de indústrias menores, configuradas como empresas complementares de produção especializada, fornecedoras de insumos e peças para as grandes indústrias.

Desse modo, como parte do desenvolvimento industrial fordista, as maiores indústrias geraram polarizações econômicas e urbanas, em conjuntos hegemônicos com uma ou mais indústrias. Estes conjuntos produziram centralidades, polos industriais e urbanos, cujas empresas fornecedoras e áreas urbanas adjacentes (com suas atividades comerciais e de serviços) eram dominadas por esses conjuntos industriais-urbanos, permanecendo dependentes econômica e socialmente dessas empresas.

Em alguns casos estes conjuntos formavam a chamada cidade-empresa (*company town*), com urbanizações construídas e administradas pela indústria principal, semi-completas ou completas com múltiplos usos e serviços urbanos. A cidade-empresa concentrava grande parte das operações fabris e servia de moradia para a maioria dos trabalhadores industriais. Nela eram oferecidos muitos benefícios

sociais em uma ideologia da empresa como comunidade, do modo a evitar ou atenuar os conflitos sociais e trabalhistas.

Segundo Mela (1999), neste período industrial a grande empresa, mesmo que posteriormente assumisse um caráter nacional ou multinacional, conserva vínculos diretos e estreitos com a cidade em que está situada e que, provavelmente, concentra a sua direção.

Isto torna-se mais evidente nas situações em que existe uma ligação íntima entre os destinos da cidade e os de uma empresa fordista singular. Nestas situações, os caracteres da variante urbana do modelo dependem diretamente do êxito da interação entre o governo da cidade, as iniciativas da empresa no campo econômico e também no campo social. [...] Finalmente, nos casos das cidades-sedes de grandes empresas fordistas, pode verificar-se o fenômeno de um desequilíbrio estrutural de poderes entre a direção da empresa – num grau capaz de condicionar a esfera política local e, além disso, monopolizar a parte mais ativa da população de alto nível de instrução – e o governo urbano, por vezes incapaz de formular estratégias aptas para contrabalançar as inspiradas pela própria empresa (MELA, 1999, p. 97, 98).

Esta configuração industrial-urbana ocorreu com o conjunto CSN-Volta Redonda¹⁷, cidade-empresa cuja construção foi iniciada pelo governo brasileiro em 1941¹⁸. A partir da década de 1950-60 este conjunto industrial-urbano polarizou a microrregião do Vale do Paraíba fluminense, e sua área de atração e influência imediata extrapolava o território regional, avançando para outras regiões nos estados do Rio de Janeiro, de São Paulo e de Minas Gerais. O conjunto CSN-Volta Redonda produzia uma centralidade que dominava as relações econômicas e sociais da região, com a empresa influenciando diretamente na política de Volta Redonda e indiretamente na dos demais municípios. Esse conjunto liderado pela empresa, então estatal, deteve o poder hegemônico na região até mais ou menos a época da sua privatização, ocorrida em 1993, quando essa relação dialética foi parcialmente desarticulada.

¹⁷ Então município-sede desta indústria.

¹⁸ Para maiores detalhes sobre o conjunto da cidade-empresa da CSN-Volta Redonda ver: BENTES, Júlio Cláudio da Gama; COSTA, Maria de Lourdes P. M. A Cidade-Empresa e a Empresa na Cidade: Volta Redonda e a Companhia Siderúrgica Nacional. In: **SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO – SHCU, X.**, 2008, Recife, Anais... Recife: UFPE, outubro de 2008. CD-ROM.

Figura 1.1 – Volta Redonda: vista da Vila Sta. Cecília (Centro Comercial) e da CSN (Altos-fornos), em uma mesma Unidade Espacial. Foto do autor, 2002.

As rápidas e profundas transformações urbanas ocorridas durante o período fordista deram origem e forma às regiões metropolitanas, reconhecidas legalmente ou oficiosamente a partir dos anos 1960-70. No Brasil, o processo de metropolização já vinha ocorrendo nessa época, no entanto na década de 1970-80 foi imposto pelo Governo Federal o estabelecimento legal das Regiões Metropolitanas¹⁹ (imposição de cima para baixo), sem que tivesse sido realizada uma verdadeira articulação entre os estados e os municípios que compunham as respectivas metrópoles.

Outra forma urbana surgida no período são os contínuos urbanizados, como a Megalópole formada nos EUA no eixo que liga Washington, Nova York, Filadélfia e Boston. Processos semelhantes tiveram início em outras regiões a partir dos anos 1970-80, especialmente na Europa, em países diferentes como Itália, Holanda e Espanha (REIS, 2006).

Para Reis (2007) a ampliação da urbanização ocorrida a partir do pós-guerra permitiu a adoção de modos de consumo metropolitanos. Isso propiciou o surgimento de regiões planetárias com populações totalmente urbanas.

¹⁹ Entre 1973-74, em pleno regime militar, foram criadas nove Regiões Metropolitanas: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza (Lei Complementar 14/1973) e posteriormente Rio de Janeiro (Lei Complementar 20/1974), após a fusão dos antigos estados do Rio de Janeiro com o da Guanabara.

1.2. - O Período de Desenvolvimento Pós-fordista – Contemporâneo

Na passagem para o atual milênio está surgindo uma nova forma de sociedade, que para Manuel Castells (2012) é um “novo mundo” em formação. Ela recebe diferentes designações genéricas, como “pós-industrial” e “pós-moderna”. Isto se deve, como lembra Alfredo Mela (1999), a uma falta de unanimidade em sua conceituação pelos diferentes autores, que não são, necessariamente, do mesmo campo científico.

Para Castells (2012) a sociedade atual é a “Sociedade em Rede”²⁰, cuja nova estrutura social é constituída por redes em todas as dimensões fundamentais da organização e da prática social. Esta denominação reforça as características de conexões, trocas e tecnologias informacionais que são inerentes às redes, com os seus nós e fluxos, e que estão presentes na sociedade contemporânea.

No entanto, a passagem para esta nova forma de sociedade, independente da adjetivação utilizada, se dá em meio a tempos conturbados, de agonia e incerteza por ações terroristas, guerras e crises – econômicas e políticas –, como é observado por Castells e vivenciado por nós, seja na vida cotidiana ou ao lermos e assistirmos às notícias diárias.

Castells (2012) entende que uma nova sociedade surge quando há transformações estruturais em múltiplas dimensões – que podem ser observadas nas diferentes relações de produção, poder e experiência – e que conduz a modificações substanciais nas formas sociais de espaço e tempo, dando origem a uma nova cultura.

Para designar genericamente a sociedade atual utilizaremos as denominações “sociedade contemporânea” e “sociedade pós-moderna”. Quando do emprego das definições específicas de Castells (2012) será utilizada a expressão “sociedade em rede”²¹. Como mencionado anteriormente, evitamos o termo “pós-industrial”, pois este parece remeter a uma sociedade ou a um período de desenvolvimento (contemporâneo) em que a participação da indústria é reduzida, o que acreditamos não acontecer, como está sendo observado ao longo deste trabalho.

²⁰ Também título de seu livro, onde são propostos novos conceitos e perspectivas para compreender as tendências que caracterizam a estrutura e a dinâmica da sociedade no início do século XXI. A primeira edição deste livro foi lançada em 1996 e atualizada em 2010, com um novo prefácio. A nova edição, em português, foi lançada em 2012, data que é usada como referência. CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. 6ª edição atualizada com novo prefácio, São Paulo: Paz e Terra, 2012.

²¹ Uma certa repetição da referência bibliográfica (CASTELLS, 2012) se faz necessária por este autor ter utilizado em trabalhos anteriores o termo “sociedade informacional”. Convém ainda esclarecer que a definição atual de “sociedade em rede” é uma evolução da definição anterior, informacional.

As transformações que possibilitaram o período atual de desenvolvimento (pós-fordista) e, conseqüentemente, conformaram a sociedade contemporânea, foram iniciadas ainda no ciclo anterior fordista, na transição entre esses dois períodos (como observado preliminarmente). Desse modo, a transição para a sociedade pós-moderna teve início entre o fim da década de 1960-70 e meados da década de 1970-80 e ainda continua, como destacam Mela (1999) e Castells (2012). Para este último autor, esta transição ocorreu a partir da coincidência histórica entre três processos interdependentes:

- A revolução da tecnologia da informação com as comunicações por satélite e micro-ondas, a miniaturização dos componentes eletrônicos e a invenção do microcomputador;
- A crise econômica, que teve como um dos fatores principais o já mencionado desabastecimento de petróleo da década de 1970-80. Isto levou à reestruturação do capitalismo e ao fim do comunismo na União Soviética (URSS) e nos países do Leste Europeu;
- O auge dos movimentos sociais e culturais, como o liberalismo, o ambientalismo, o feminismo e os direitos humanos²².

Nesse sentido, a revolução tecnológica e da informação, bases da inovação que marca o começo do período de desenvolvimento pós-fordista, deu origem ao que foi denominado por Castells como informacionismo, que é a base material para a nova sociedade. Desse modo, a geração de riqueza, o poder e os novos códigos culturais passaram a depender da capacidade tecnológica das sociedades e dos indivíduos. “A tecnologia da informação tornou-se ferramenta indispensável para a implantação efetiva dos processos de reestruturação socioeconômica” (CASTELLS, 1999, p. 412).

Em uma perspectiva histórica mais ampla, Castells considera a sociedade em rede uma transformação qualitativa da experiência humana que representa o surgimento de uma nova era. “É o começo de uma nova existência e, sem dúvida, o início de uma nova era, a era da informação, marcada pela autonomia da cultura *vis-à-vis* as bases materiais de nossa existência” (CASTELLS, 2012, p. 574).

²² Os movimentos sociais eclodiram no final da década de 1960-70 como forma de reação à “sociedade de consumo”. Segundo Castells (1999), apesar desses movimentos não estarem relacionados diretamente à crise econômica, eles conseguiram impactar a economia, a política, a tecnologia e os acontecimentos resultantes do processo de reestruturação capitalista. Esses movimentos influenciaram na utilização individual e descentralizada da tecnologia, a partir de uma cultura aberta e libertária. Havia também uma experimentação tecnológica, permitindo a manipulação de símbolos como forma de representações imaginárias, o que ocasionou em uma evolução para a cultura da virtualidade real.

Entretanto, do mesmo modo que as sociedades industriais abrigaram por muito tempo formas pré-industriais, na sociedade pós-moderna (ou em rede) nem todas as instituições e dimensões seguem essa nova lógica. Neste sentido, cabe recordar que durante os séculos XIX e XX, em períodos de desenvolvimento industriais anteriores (inclusive o fordista), a contínua inovação dos meios de transporte e de comunicação permitiram a difusão de redes internacionais pioneiras, que eram cada vez mais integradas e especializadas (MELA, 1999). E a integração em redes teve uma forte aceleração com a implementação em massa das tecnologias da informação a partir da década de 1980-90, na transição entre os períodos fordista e pós-fordista. Milton Santos, ao tratar das relações entre o global e o local em 1996, já observava que “a noção de rede global se impõe nesta fase da história” (SANTOS, 1996, p. 269).

O processo social, em suas diferentes dimensões – política, econômica, espacial, urbana, tecnológica, cultural, ideológica – e em suas múltiplas interações e desdobramentos, é a base para as transformações em curso. São essas dimensões que possibilitaram o aparecimento da nova estrutura social – a sociedade pós-moderna (ou em rede, na definição de Castells). Estes processos e seus desdobramentos serão abordados a seguir. No entanto, vale a ressalva de que eles se interpolam ou são transversais, o que dificulta a delimitação precisa em subtemas.

1.2.1. - Neoliberalismo e a economia informacional global

A crise do modelo de desenvolvimento econômico do capitalismo na década de 1970-80 motivou sua reestruturação. Governos e empresas estabeleceram políticas e medidas que, em conjunto, levaram a uma nova forma de capitalismo²³, de origem neoliberal e global – na visão de Castells (2012), informacional, flexível e rejuvenescido.

Esta nova forma econômica tem sua origem no modelo neoliberal, que foi iniciado no final da década de 1970-80 e início da seguinte com a ascensão ao poder da Primeira Ministra Margaret Thatcher, no Reino Unido, e do presidente Ronald Reagan, nos Estados Unidos. Os dois eram de partidos políticos com tendências

²³ Este capitalismo difere do formado na era industrial e do seu resultante fordista pós Segunda Guerra Mundial, que tinha ênfase no Estado do Bem-estar Social (CASTELLS, 2012).

conservadoras ²⁴. Ao implementarem em seus governos vigorosas abordagens políticas e econômicas, ambos deram origem ao modelo econômico e ideológico chamado de Neoliberalismo, que passou a dar o tom da economia mundial a partir da década de 1980-90, com ações no sentido de:

- Reduzir a participação do Estado na economia, com a privatização de empresas e serviços públicos;
- Desmantelar as políticas de assistência pública (saúde, educação e segurança social) que levam à crise do Estado do Bem-estar Social na Europa;
- Estimular a iniciativa privada para atuação nos campos econômicos e sociais que antes eram ocupados pelo Estado.

Para Mela (1999) o neoliberalismo procura legitimar o enfraquecimento do papel social do Estado, não só com base na realidade econômica da época, mas também como uma convocação ao ativismo econômico e ao individualismo, valores que estão presentes no senso comum dos países anglo-saxões.

Com a queda do regime comunista na antiga URSS e nos países do Leste Europeu a partir das revoluções do começo da década de 1990-2000, o capitalismo ampliou sua atuação nesses países, nas suas culturas e em seus modos de vida.

Pela primeira vez na história, o modo capitalista de produção dá forma às relações sociais em todo o planeta. Mas esse tipo de capitalismo é profundamente diferente de seus predecessores históricos. Tem duas características distintas fundamentais: é global e está estruturado, em grande medida, em uma rede de fluxos financeiros. O capital funciona globalmente com uma unidade em tempo real; e é percebido, investido e acumulado principalmente na esfera de circulação, isto é, como capital financeiro (CASTELLS, 2012, p. 567).

Segundo Castells (2012), mesmo com as profundas transformações em curso com a introdução dessa nova forma de capitalismo – informacional e global –, a essência deste segue preservada, mantendo-se voltado para a produção pelo lucro²⁵. Esta é a mesma visão de Santos (1996):

²⁴ Ela, do Partido Conservador, e ele, do Partido Republicano, partidos chamados de neoconservadores. Para maiores informações históricas e críticas ao processo neoliberal ver Castells (2012), Capítulo 2 - “A nova economia: informacionismo, globalização, funcionamento em rede”.

²⁵ “O capitalismo visa a maximização de lucros, ou seja, o aumento do excedente apropriado pelo capital com base no controle privado sobre os meios de produção e circulação” (CASTELLS, 2012, p. 53).

Na escala do globo, o motor implacável de tantas reorganizações, sociais, econômicas, políticas, e também, geográficas, é essa mais-valia global, cujo braço armado é a competitividade, que, neste nosso mundo belicoso, é a mais guerreira de todas as ações (SANTOS, 1996, p. 333).

Posteriormente, o neoliberalismo foi a base para o chamado “Consenso de Washington”, em que organismos internacionais multilaterais estabelecidos na capital norte-americana (Fundo Monetário Internacional – FMI, Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, Banco Mundial e Departamento do Tesouro dos EUA) criaram em 1989 um conjunto de medidas de ajuste macroeconômico. Estas seriam adotadas pelos países em desenvolvimento (até então chamados de Terceiro Mundo) ou com dificuldades financeiras caso fossem tomar empréstimos externos com estas instituições.

Essa “receita” era dividida em dez regras: disciplina fiscal, redução dos gastos públicos, reforma tributária, juros de mercado, câmbio flutuante (no valor de mercado), abertura comercial, eliminação de restrições aos investimentos estrangeiros diretos, privatização das estatais, desregulamentação econômica e trabalhista (flexibilização do emprego e dos salários), respeito à propriedade intelectual. Assim, este conjunto de medidas neoliberais se tornou a política oficial do FMI em 1990 (CASTELLS, 2012).

Os países latino-americanos, que padeciam do forte endividamento externo na década de 1980-90, sofreram enormes pressões para que aderissem a essas regras quando da renegociação de suas dívidas com os organismos internacionais. A receita recebia o título sutil de “recomendações” que tinham diferentes intensidades conforme a necessidade do empréstimo para cada país. Como observado na descrição dessas regras, elas tinham como objetivo promover políticas de ajuste com a realização de reformas estruturais, que eram justificadas pela necessidade de se reestabelecer a competitividade e o crescimento destes países.

Para o arquiteto e urbanista Carlos De Mattos (2004) a reestruturação macroeconômica determinou as bases para a nova fase de modernização do capitalismo na América Latina. No entanto, esta reestruturação não se desenvolveu com a mesma velocidade e profundidade em todos os países dessa região. Esta modernização os levou, mais cedo ou mais tarde, a se articularem à economia global, sendo afetados pelas transformações em curso e progressivamente incorporados à dinâmica da globalização.

A reestruturação do capitalismo com a adoção do modelo neoliberal levou à economia informacional global, que se caracteriza por formas de organização das atividades econômicas mais flexíveis – estruturas empresariais e produtivas, além das relações de trabalho –, utilizando-se da tecnologia para a gestão, o aumento da produtividade motivada pela inovação e da competitividade voltada para a globalização, de modo a gerar maior riqueza e apropriá-la seletivamente. Essa flexibilização levou ao enfraquecimento dos movimentos sindicais e à crise e redução do Estado do Bem-estar Social, que era o alicerce do contrato social nos países europeus durante o período fordista.

Por economia global entendemos como aquela que funciona em tempo real como uma unidade em um espaço mundial, tanto para o capital como para a gestão, o trabalho, a tecnologia, a informação e os mercados (CASTELLS; HALL, 2001, p. 21-22, tradução livre do autor).

Na economia global também estão incluídas as empresas voltadas apenas para o mercado nacional, mas que dependem da dinâmica e da lógica da economia mundial. Para o planejador e historiador do urbanismo Peter Hall e também para Manuel Castells (2001), os processos históricos mencionados anteriormente estão inter-relacionados:

A economia informacional é uma economia global porque a capacidade gerada pelas novas fontes produtivas necessita de uma expansão constante em um mercado mundial dominado por uma nova hierarquia do poder econômico, o qual depende de forma decisiva da informação e da tecnologia, e que cada vez está menos condicionado – sem descartarmos temporalmente as fontes de energia não renováveis – ao custo do trabalho e das matérias-primas. A revolução tecnológica fornece a infraestrutura necessária para o processo de formação de uma economia da informação global e é fomentada pelas demandas funcionais geradas por essa economia. As novas tecnologias da informação resultam decisivas para os processos e as formas da nova economia, em, pelo menos, três níveis (CASTELLS; HALL, 2001, p. 23, tradução livre do autor).

Esses três níveis seriam:

- A base material voltada para a integração dos processos econômicos a nível mundial, de maneira a conservar a flexibilidade organizativa para esses processos. A crescente integração das redes de comunicações com os

computadores cria uma infraestrutura tecnológica comparável ao avanço proporcionado pela estrada de ferro no século XIX;

- Os setores industriais da nova economia foram os de maior crescimento mundial no último quarto do século XX. Quanto maior for o potencial das regiões e países em gerar desenvolvimento de novas indústrias de tecnologia avançada, maior será o seu potencial econômico na competição global;
- A transformação tecnológica da economia global, impulsionada pela formação educacional, demanda um rápido processo de modernização de todos os setores da economia, de forma a serem capazes de competir em uma economia aberta. A difusão (e democratização) do conhecimento e da tecnologia em todas as atividades econômicas se torna mais decisiva do que o próprio desenvolvimento da produção de alta tecnologia em si.

(CASTELLS; HALL, 2001)

Nessa nova economia, global e interdependente, há uma grande competitividade e concorrência envolvendo países e empresas por uma maior participação na produção, comércio e trabalho. Isso foi facilitado pela formação das múltiplas redes, difundidas pela massificação da comunicação à distância, do processamento e armazenamento de informações, o que permitiu ainda a individualização do trabalho.

Segundo Castells (1999), a economia global penetrará durante o século XXI todos os países, territórios e culturas utilizando-se das tecnologias de comunicação e informação. Os fluxos de comunicação e as redes financeiras explorarão o planeta de forma contínua em busca de novas oportunidades de lucros. Isso ocorrerá de forma seletiva, conectando segmentos de valor e desconectando locais e pessoas não pertinentes. E a economia informacional será regida por instituições multilaterais de base neoliberal, como as que deram forma ao Consenso de Washington, citado anteriormente, e que serão ligadas pelo sistema de redes. A geopolítica será regida pelo multilateralismo, com organizações desempenhando um papel cada vez mais importante na administração de conflitos internacionais e mesmo nacionais.

A adoção do modelo neoliberal e de suas medidas de ajuste econômico pelo governo brasileiro, no início da década de 1990-2000, levou a profundas transformações na economia, nas atividades produtivas, nas relações trabalhistas e, conseqüentemente, no processo de urbanização e (re)estruturação dos espaços

urbanos. A privatização da CSN em 1993 e os desdobramentos desse modelo econômico no espaço urbano-regional do Vale do Paraíba, com o início do processo de dispersão a partir da instalação de novas indústrias transnacionais na região, são observados nos capítulos 4 e 5.

Os componentes dessa nova economia global e informacional – a globalização e seus desdobramentos espaciais, as redes e seus elementos, a crise do Estado e a competitividade local, a organização da produção de modo flexível, suas consequências no trabalho e as desigualdades geradas – serão observados nos tópicos a seguir.

1.2.2. - Globalização

A nova economia global e informacional, baseada no modelo neoliberal, se desenvolveu em simultâneo com o conjunto das transformações tecnológicas ocorridas durante a década de 1980-90 e aos poucos vem substituindo a forma econômica anterior, fordista. No entanto, para Castells e Hall (2001) esta nova economia passava despercebida, sendo mascarada pela forma econômica anterior, e sua percepção é relativamente recente, começando a ser observada a partir da década de 1990-2000. Este novo ciclo de desenvolvimento é a base para a globalização em curso, que na atualidade está se intensificando e se diversificando.

Para o sociólogo Anthony Giddens (1991) a globalização é a intensificação das relações sociais em escala planetária, gerando interdependências e utilizando-se da conjunção das mudanças tecnológicas e mercantis para a consolidação de mercados de natureza planetária, o que proporcionou a circulação global de capital e informações. Em termos históricos esse processo coincidiu com o fim da União Soviética (URSS) e o esgotamento da divisão bipolar do mundo, iniciada após a Segunda Guerra Mundial.

A globalização pode ser assim definida como a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa. Este é um processo dialético porque tais acontecimentos locais podem se deslocar numa direção anversa às relações muito distanciadas que os modelam (GIDDENS, 1991, p. 76)

Já para Milton Santos (2000) a globalização demarca um período claro do processo histórico. Funda-se um “novo mundo”, nos mesmos termo e sentido usados por Castells (2012), cuja realidade histórica é unitária, apesar de ser extremamente diversificada. Esse novo mundo possui traços comuns na sua constituição técnica e no seu motor único para ações hegemônicas – o lucro na escala global. Isto, em conjunto com a generalização da informação, garante que cada lugar esteja em comunhão com todos os demais.

O processo de globalização influencia, direta e indiretamente, todos os aspectos da existência, ao mesmo tempo que “o próprio mundo se instala nos lugares” (SANTOS, 2000, p. 172). Assim, a totalidade do planeta é influenciada pela globalização, com toda superfície terrestre sendo compartimentada pela ação direta ou indireta (política) do homem. “Com a globalização, todo e qualquer pedaço da superfície da Terra se torna funcional às necessidades, usos e apetites de Estados e empresas nesta fase da história” (p. 81).

Mas este processo não é homogêneo, pois os indivíduos não são igualmente atingidos por ele, já que sua difusão encontra obstáculos na diversidade de pessoas e lugares. De fato, a globalização agrava as diferenças (heterogeneidades), dando a elas um caráter ainda mais estrutural (SANTOS, 2000). Ou seja, aumenta desigualdades, exacerbando polarizações sociais, bem como a segregação e a exclusão, como será visto mais à frente neste capítulo.

Segundo Santos (2000), as novas técnicas e sistemas informacionais dão apoio às lógicas presentes no capital (informacional), que se impõem, tornando o dinheiro abstrato – fluido e praticamente invisível. E a velocidade com o que capital circula nesses sistemas imprime agilidade e competitividade a empresas e Estados. Nesse sentido, o mercado externo, com suas exigências de competitividade, força o aumento da velocidade, enquanto o mercado interno força a diminuição do desejo de velocidade.

Os mercados e lugares se tornaram interdependentes e intercorrentes. O mercado externo tende a invadir os mercados internos (nacionais) e os territórios, tentando destruir as formas econômicas preexistentes. Os projetos de grandes empresas, articulados globalmente, são impostos de uma maneira ou de outra. Essas empresas criam suas próprias normas de maneira privada, com vigência indiferente aos contextos em que se inserem. Com isso, acabam guiando a evolução dos países, mesmo que suas normas próprias não estejam de acordo com as instâncias políticas. Para Santos, em muitos casos os países são subservientes, deixando de

lado suas características particulares e interesses. Assim, esse autor considera que a “nação passiva” utiliza os lugares como mais um recurso a seu serviço²⁶, mas sem ter um compromisso maior com cada lugar.

A globalização subverte o jogo da evolução territorial e impõe novas lógicas, utilizando-se da primazia dos sistemas técnicos e informacionais. Dessa maneira, um determinado território, ou sua fração, submete-se a uma lógica extralocal ou extrarregional dependendo da escala, que segundo Santos (1996), rompe com os vínculos locais, muitas vezes de modo profundo.

Assim, enquanto o “mundo” intervém no espaço e o transforma unilateralmente, para responder localmente a imperativos ditos globais, mas exclusivos – como os interesses das transnacionais –, a complexidade da organização espacial é agravada, como um problema coletivo (SANTOS, 1996, p. 335).

Para esse mesmo autor, os vetores hegemônicos trazidos pela globalização criam localmente uma desordem, pois conduzem a mudanças funcionais e estruturais. Isto acontece, sobretudo, porque essa ordem não traz sentido, pois seu objetivo principal e autorreferencial é o mercado global. Na forma com que a globalização se mostra e se mantém ainda hoje, ela é perversa para a maioria da humanidade (SANTOS, 2000).

No entanto, Santos, em seu derradeiro livro, acredita ser possível uma outra globalização, mais humana. Para ele as condições materiais para que haja esta grande e desejada mutação já estão postas na atualidade. Dessa forma, pensando-se conjuntamente técnica e política, de modo a permitir que ambas tenham melhores usos, é possível retornar o curso da história ao “recolocar o homem no seu lugar central” (SANTOS, 2000, p. 125).

Agora que estamos descobrindo o sentido de nossa presença no planeta, pode-se dizer que uma história universal verdadeiramente humana está, finalmente, começando (SANTOS, 2000, p. 174).

Atualmente, mesmo com o poder das empresas sendo continuamente ampliado, podemos observar o aumento da resistência às imposições econômicas e sociais

²⁶ No sentido de recurso ambiental.

globais, graças principalmente aos movimentos sociais, ONGs e mesmo, em alguns casos, ações governamentais com menor caráter economicista.

1.2.3. - O espaço da globalização – o meio técnico-científico-informacional

Os componentes que conformam a globalização são espacializados, como mencionado preliminarmente. Para Santos (1996) não existe espaço global, mas sim espaços da globalização. Desse modo, a ação globalizada se desenvolve sobre o território local, gerando múltiplas situações intermediárias entre estas diferentes escalas. Isto é muito bem definido por este autor na afirmação: “o mundo oferece as possibilidades, e o lugar oferece as ocasiões” (SANTOS, 1994, p. 47).

O território da globalização é definido por esse autor como o meio Técnico-Científico-Informacional. Este meio físico é o espaço da racionalidade, suporte das ações globalizadas, onde acontecem as interações científicas e técnicas que na atualidade são também informacionais. Todas essas interações ocorrem sob a atmosfera do mercado, que se torna global. E estes três elementos – Técnico, Científico e Informacional – estão na base da produção, da utilização e do funcionamento do espaço, entranhados em sua essência.

Este meio é o suporte da produção do novo saber e faz com que os outros espaços sejam apenas o do fazer. “Os espaços comandados pelo meio técnico-científico são os espaços do mandar, os outros são os espaços do obedecer” (SANTOS, 1994, p. 101).

Os espaços da globalização contêm diferentes cargas ou conteúdos destes três elementos, articulados em redes. Anteriormente apenas as grandes cidades concentravam o “império da técnica”, mas na atualidade isto ocorre em todo o espaço, com este novo meio tendendo a ser universal. E mesmo nos territórios onde este meio se manifesta pontualmente, ele garante as funcionalidades presentes na globalização. Para sua materialização é necessária cada vez mais a existência de infraestruturas complexas, que garantam a produção (no sentido lato) e o crescente movimento, que se dá em fluxos físicos e informacionais (SANTOS, 1996). Este meio se afirma simultaneamente com o desenvolvimento pós-fordista, definindo-se como o espaço de ação da globalização.

Podemos então falar de uma cientificização e de uma tecnificação da paisagem. Por outro lado, a informação não apenas está presente nas coisas, nos objetos técnicos, que formam o espaço, com ela é necessária à ação realizada sobre essas coisas. A informação é o vetor fundamental do processo social e os territórios são, desse modo, equipados para facilitar a sua circulação. [...] Os espaços assim requalificados atendem sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política e são incorporados plenamente às novas correntes mundiais. O meio técnico-científico-informacional é a aparência geográfica da globalização (SANTOS, 1996, p. 239).

Como observado, o processo de globalização acelera a mundialização dos espaços, que segundo Santos (1994) vão além da tendência à formação do meio técnico-científico-informacional. Assim, a globalização gera espaços com as seguintes características principais:

- Transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais da economia internacional;
- Exacerbação das especializações produtivas no espaço;
- Concentração da produção em unidades menores – com um aumento da relação entre produto e superfície;
- Aceleração de todas as formas de circulação – com papel crescente na regulação da localização das atividades, fortalecendo a divisão territorial e a divisão social do trabalho;
- Dependência deste processo com relação às formas espaciais e às normas sociais em diferentes escalões;
- Produtividade espacial como dado para a escolha das localizações;
- Recorte horizontal e vertical dos territórios;
- Papel da organização e dos processos de regulação na constituição das regiões;
- Tensão crescente entre as localidades e a globalidade, que aumenta conforme o avanço do processo de globalização.

Tanto a nova centralidade quanto a região dependem da racionalidade do espaço global e da articulação com outros espaços, também globais. Mas essa lógica não é igual em toda a parte. As novas centralidades informacionais substituem a antiga noção de núcleo (*core*), presente nos velhos centros (SANTOS, 1994).

A definição e configuração de região, unidade territorial primordial para a análise realizada no Capítulo 5, foi alterada com os processos contemporâneos. A definição

clássica de região, segundo Santos (1994), é de ser um espaço de conveniência como um lugar funcional e uma subdivisão do espaço total, que pode ser o espaço nacional e até mesmo o espaço local. Segundo este autor, “não há outra forma para a existência do todo social que não seja a forma regional” (SANTOS, 1994, p. 94). Contudo, a rápida aceleração das transformações mundiais após a Segunda Guerra Mundial fez com que a configuração regional do passado desaparecesse.

A diferença entre lugares, antigamente, ocorria numa relação direta entre a sociedade local e o espaço local. Na atualidade, outra configuração é apresentada, resultante das relações entre um determinando lugar e fatores distantes, vetores vindos de outros lugares e relações globais que utilizam cada lugar como suporte. Atualmente nenhum “subespaço” do planeta pode escapar ao processo conjunto de globalização e fragmentação, que é a individualização e a regionalização. Desse modo, a globalização leva a uma nova relação entre as regiões (SANTOS, 1994, 1996).

As regiões são o suporte e a condição de relações globais que de outra forma não se realizariam. Agora, exatamente, é que não se pode deixar de considerar a região, ainda que a reconheçamos como um espaço de conveniência e mesmo que a chamemos de outro nome (SANTOS, 1996, p. 246).

Segundo esse mesmo autor o que faz a região é sua coerência funcional, que a distingue de outras unidades territoriais, próximas ou não. No entanto, as condições atuais fazem com que as regiões sejam continuamente transformadas, não as eliminando, mas alterando seus conteúdos. Assim, cada combinação de subespaços tem sua própria lógica, autorizando ações específicas de determinados agentes econômicos e sociais (SANTOS, 1996).

Com isso, o que era anteriormente denominado de dependência regional, com a subordinação de uma área a outra, passou a ter incorporado um novo conteúdo relacionado à ciência, à tecnologia e à informação. Esses elementos também estão relacionados a uma nova racionalidade conferida pelas ações e objetos inseridos na região. Desse modo, a lógica mencionada por Santos (1994) dos espaços do mandar e os do fazer se reproduz na região.

Nas regiões onde o sistema de objetos e o sistema de ações são mais densos, aí está o centro do poder. Nas outras áreas onde o sistema de objetos e o sistema de ações é menos complexo e menos inteligente, aí está a sede da dependência, da incapacidade de dirigir a si mesmo. Região significa reger, mas hoje há cada vez mais regiões que são apenas regiões do fazer e cada vez menos regiões do mandar, regiões do reger. As que são regiões do fazer são cada vez mais regiões do fazer para os outros (SANTOS, 1994, p. 109).

Observa-se assim a mudança no conteúdo funcional das regiões. Anteriormente os diversos elementos presentes numa dada área se relacionavam entre si e sua unidade territorial era definida pelas trocas de energias – como no caso das regiões. Na atualidade, esses elementos são arranjados em relação à função de uma ou mais organizações – indústrias e outras empresas de grande porte, articuladas globalmente – e que são cada vez mais estranhas a esses elementos.

Antes, a organização da vida era local, próxima do homem; hoje essa organização é cada vez mais longínqua e estranha. Antes, a sua razão era a própria vida, hoje é uma racionalidade sem razão, sem objetivo, sem teleologia, que comanda a existência do homem e a evolução dos espaços (SANTOS, 1994, p. 109).

A conceituação elaborada por Milton Santos ajuda a compreender as transformações ocorridas e as em curso na microrregião do Vale do Paraíba fluminense. Esta região, que na segunda metade do século XIX foi grande produtora de café e rapidamente se desenvolveu, entrou em decadência com o fim dessa monocultura²⁷. No pós Segunda Guerra Mundial a região foi reestruturada com a industrialização e a implantação da CSN. Esta indústria formou com o município de Volta Redonda um conjunto industrial-urbano fordista que polarizou a região, como mencionado no início deste capítulo. Neste sentido, utilizando-se a conceituação de Santos (1994), o Vale do Paraíba fluminense era a região do mandar e do fazer, com o poder concentrado no conjunto industrial-urbano CSN-Volta Redonda, com as demais áreas internas desta região sendo dependentes deste conjunto.

Contudo, essa lógica mudou após a privatização da CSN em 1993. Novas indústrias foram instaladas de forma dispersa na região. A maioria era de multinacionais, que foram atraídas pelos benefícios oferecidos, mas também pela proximidade com os

²⁷ O término da monocultura do café no Vale do Paraíba fluminense se deve a diferentes fatores: o empobrecimento do solo, a competição com produtores de outras regiões e o fim da escravidão.

principais centros consumidores (São Paulo e Rio de Janeiro) e pelo insumo básico para a produção, o aço da CSN. Essas novas indústrias são articuladas globalmente e seu comando nacional está concentrado na Região Metropolitana de São Paulo, região densa que centraliza o poder dessas indústrias – a região do mandar.

Desse modo, a região do Vale do Paraíba fluminense passou de uma região “do mandar” no período fordista para se tornar uma região “do fazer” no período atual, o “fazer para os outros” em um mundo globalizado. Com isso, as relações e modos de vida, que antes eram organizados e estruturados no interior da região, passaram a ser dispersos, organizados globalmente conforme o interesse das novas indústrias. Estas, por sua vez, são estranhas aos elementos preexistentes na região, originários das épocas do café, do gado e da indústria fordista do conjunto CSN-Volta Redonda.

Esta estranheza e afastamento causados pelas estruturas pós-fordistas ficam claras na leitura das formas espaciais e dos modos de vida regionais. No período fordista, as formas urbanas eram concentradas em núcleos urbanos “tradicionais” e o modo de vida dos habitantes orbitava ao redor da indústria e da polarização por ela gerada. Na atualidade, as formas espaciais são dispersas pelo território regional, o que motivou a pesquisa sobre a urbanização dispersa, e os modos de vida são regionais, desenvolvidos por todo o território regional e estruturados por interesses globais.

Os temas aqui brevemente explorados relativos à microrregião do Vale do Paraíba fluminense serão esmiuçados nos capítulos 4 e 5.

1.2.4. - As redes e seus elementos – nós e fluxos

Para Castells (2012), todas as sociedades atuais são permeadas em diferentes intensidades pela lógica difusa presente na sociedade em rede. E a expansão da dinâmica dessa lógica superará e absorverá, aos poucos, as formas sociais preexistentes. Segundo este autor, a nova sociedade em rede, como o próprio nome diz, é constituída por redes, que são estruturas abertas e dinâmicas, capazes de se expandir do modo ilimitado (autoexpansíveis). E as redes são formadas por um conjunto de nós que são interconectados através dos fluxos. Elas conectam e aproximam os espaços da globalização.

No entendimento de Santos (1996), as redes são indivisíveis da questão do poder. São ao mesmo tempo globais e locais, unas e múltiplas, concentradoras e dispersoras, e são simultaneamente virtuais e reais. Desse modo, vistas em conjunto, revelam a sobreposição de múltiplos sistemas lógicos e a mistura de várias racionalidades, cujos ajustes são efetuados pelo mercado e pelo poder público, mas principalmente pela própria estrutura socioespacial.

A característica principal das redes é serem virtuais, mas estas se tornam verdadeiramente reais, efetivas e historicamente válidas quanto utilizadas em processos de ações concretas. E as redes são ativas e não passivas, mas não tem em si próprias (redes) o princípio dinâmico que por elas transitam, que é movimento social. Este movimento se dá pelas conexões dos múltiplos nós através dos fluxos. E ambos, nós e fluxos, são intercorrentes e interdependentes (SANTOS, 1996).

Assim, as redes são constituídas de diferentes fluxos: capital, informação, tecnologia, interação organizacional, imagens, sons e símbolos. Com isso formam-se fluxos globais que transcendem o tempo e espaço, mas que não representam apenas um elemento da organização social, pois são expressões dos processos que dominam a vida econômica, política e simbólica da sociedade. Nesse sentido, os fluxos são compreendidos por: “sequências intencionais, repetitivas, e programáveis de intercâmbio e interação entre posições fisicamente desarticuladas, mantidas por atores sociais nas estruturas econômica, política e simbólica da sociedade” (CASTELLS, 2012, p. 501).

Santos (1996) considera que uma das características do mundo atual é a exigência de fluxos²⁸ e que, cada vez mais, há uma demanda voraz para aumentá-los e acelerá-los, através de meios de comunicação e circulação físicos e informacionais mais eficientes. Com isso, a capacidade de atrair empreendimentos e atividades competitivas depende da significativa renovação dos elementos técnicos que compõem as redes.

Disto compreende-se que os fluxos são sempre relativos se comparáveis com os existentes em outras áreas ou em momentos anteriores. Desse modo os fluxos devem estar sempre sendo ultrapassados, pois isso “é responsável por mudanças brutais de valor dos objetos e dos lugares” (SANTOS, 1996, p. 274). Para este autor os fluxos são, ao mesmo tempo: causa, condição e resultado.

²⁸ Inicialmente esse autor utiliza o termo fluidez, mas depois considera que os elementos conectados passam a “circular” através das redes, de modo a serem fluxos. Neste sentido preferiu-se unificar a nomenclatura entre os autores utilizando o termo fluxos.

O nó é o ponto que intercepta a rede e o conjunto deles, nós, devem pertencer ao mesmo “código” e à mesma rede para que possa haver comunicação. A representação desse nó depende do tipo de rede em que está conectado, podendo ser espacializado em edifícios corporativos, bolsas de valores, *campi* universitários, indústrias, residências, entre outros, como também estar no interior da memória de computadores localizados em *data-centers*. Estes são os componentes presentes e definidores dos espaços da globalização.

Quando dois ou mais nós de diferentes tipos de redes (ex. pesquisa e inovação / finanças e mídia) estão na mesma unidade espacial, intencionalmente ou não, configura-se um mega-nó. No entanto, o mega-nó raramente é formado institucionalmente ou possui capacidade de decisão autônoma. Além disso, dificilmente serão implantadas políticas relativas às necessidades locais, prevalecendo a lógica global em detrimento da local. Isso pode ou não ser alterado a partir de demandas sociais de movimentos locais. Além disso, pode ocorrer que lugares improváveis tornem-se nós centrais por conta das suas especificidades históricas, centralizando uma rede em torno de uma localização determinada.

Carlos De Mattos (2004) considera que a globalização levou a duas tendências simultâneas e complementares de distribuição espacial desses nós: uma delas é a concentração, em que as funções de comando e controle são localizadas em lugares estrategicamente selecionados e que reúnem nós de diferentes redes (o espaço do mandar). A outra é a dispersão, com a ampla difusão territorial de nós, principalmente produtivos (o espaço do obedecer).

Dessa forma, os nós seguem uma hierarquia organizacional conforme sua importância em cada rede. Essas hierarquias podem ser alteradas conforme a evolução das atividades realizadas nesses nós. Em alguns casos, determinados lugares podem ser desconectados, resultando no declínio imediato e na deterioração econômica, social e física.

As características dos nós dependem do tipo de funções desempenhadas por uma rede determinada. [...] Cada rede define seus locais de acordo com suas funções e hierarquia de cada local e seguindo as características do produto ou serviço a ser processado na rede (CASTELLS, 2012, p. 502,503).

Em termos espaciais a sociedade em rede é constituída como um sistema global, tendo como principal característica espacial as conexões em rede entre o global e o

local, que não são limitadas pelas fronteiras dos Estados-nação. Para Castells isso anuncia “a nova forma de globalização característica do nosso tempo” (2012, p. II). Todos no planeta sentem os efeitos dessa nova estruturação social, sejam eles positivos ou negativos.

Já Santos considera que na atualidade o padrão espacial é definido pela circulação (fluxos), que é mais numerosa, densa e extensa, de modo a deter “o comando das mudanças de valor no espaço” (1996, p. 268). Desse modo, tanto no espaço como nas redes não existe homogeneidade.

As redes são formadas seguindo a lógica da globalização, que é seletiva, incluindo ou excluindo lugares e pessoas, de acordo com o valor relativo de cada um para a rede, introduzindo com isso “uma geografia de desigualdade social, econômica e tecnológica” (CASTELLS, 2012, p. II). Desse modo, no território as redes criam, de forma paralela, ordem e desordem, pois elas integram e desintegram, e dessa maneira agem destruindo antigos recortes espaciais ao mesmo tempo que criam outros. Ainda segundo Santos (1996), quando as redes são observadas por determinados agentes exclusivamente pelo ponto de vista da produção da ordem além da integração e constituição espaciais, elas fazem parte do processo de homogeneização. O lado oposto das redes, heterogêneo, é ocultado, mas ainda assim é sempre presente.

As redes são um veículo de um movimento dialético, que de uma parte, ao Mundo opõe o território e o lugar; e de outra parte, confronta o lugar ao território tomando como um todo (SANTOS, 1996, p. 270).

Castells (2012) entende que a lógica da rede alterou todos os domínios da vida social e econômica, configurando a própria estrutura social. Com isso, as tecnologias da informação e as redes convergiram de modo a criar uma base material para a penetração e expansão (dominância) dessa nova forma de sociedade por toda a estrutura social.

Assim, a sociedade em rede é um sistema aberto e altamente dinâmico, que permite a inovação sem ameaçar o seu próprio equilíbrio. Essa sociedade pode ser caracterizada “pela primazia da morfologia social sobre a ação social” em que “o poder dos fluxos é mais importante que os fluxos do poder” (CASTELLS, 2012, p. 565).

A topografia definida por redes determina que a distância (ou intensidade e frequência de interação) entre dois pontos (ou posições sociais) é menor (ou mais frequente, ou mais intensa), se ambos os pontos forem nós de uma rede do que se não pertencerem à mesma rede. Por sua vez, dentro de determinada rede os fluxos não têm nenhuma distância, ou a mesma distância entre os nós. Portanto, a distância (física, social, econômica, política, cultural) para um determinado ponto ou posição varia entre zero (para qualquer nó da mesma rede) e infinito (para qualquer ponto externo à rede). A inclusão/exclusão em redes e a arquitetura das relações entre redes, possibilitadas por tecnologias da informação que operam à velocidade da luz, configuram os processos e funções predominantes em nossas sociedades (CASTELLS, 2012, p. 566).

Como observado, na sociedade pós-fordista as novas tecnologias se prestam para a difusão de bens e serviços avançados, cujas bases são imateriais (informacionismo), como os serviços financeiros, de marketing e de comunicação, que são conectados em redes. Contudo, como lembra Mela (1999), esses serviços necessitam de recursos materiais e energéticos, originários de processos industriais. Nesse sentido, na sociedade contemporânea a diferenciação entre atividades industriais (secundárias) e de serviços (terciárias) é confusa, pois essas atividades podem ser entremeadas ou ter uma relação de continuidade e dependência. Parte dessa confusão vem da diferenciação na conceituação de indústria, que possui diferentes significados conforme a origem cultural, conforme foi levantado por Reis (2006)²⁹.

As consequências da difusão da lógica das redes na sociedade contemporânea são as alterações substanciais tanto na operação quanto nos resultados dos processos produtivos e das experiências de poder e cultura. Para Santos (1996), no processo global de produção e na sua espacialização a circulação predomina sobre a produção, com os fluxos se tornando cada vez mais importantes, numerosos, densos e extensos. Neste sentido, esse autor considera que as redes são as formas mais eficazes de transmitir o processo da globalização.

Na atualidade estão sendo introduzidas uma multiplicidade de meios de comunicação e de processamento digital de informações, que são distribuídos em todas as áreas da vida social e são a base da transformação cultural em curso. Desse modo, a virtualidade torna-se cada vez mais real, uma dimensão essencial da realidade da sociedade contemporânea.

²⁹ Segundo esse autor, para os latinos o conceito de indústria tem sua acepção geral relacionada ao conjunto de atividades econômicas que transforma as matérias-primas em bens de consumo e produção – voltada mais para a produção fabril e de bens materiais. Já para os anglo-saxões o conceito de indústria é mais amplo e incorpora o conjunto de atividades produtivas, nisso incluso o setor terciário, como a indústria de tecnologia avançada – ex. indústria de *software* – e determinados tipos de serviços, como o financeiro e o turismo – ex. indústria hoteleira. (REIS, 2006).

Segundo Castells (2012), a virtualidade real é um sistema em que a realidade da existência material e simbólica das pessoas está imersa em um ambiente de imagens virtuais, em que os símbolos não são apenas metáforas, mas abarcam experiências reais. Desse modo, o espaço e o tempo, bases materiais da experiência humana no modo de vida contemporâneo, foram transformados pela cultura da virtualidade real, em que a base material, com a superação dos lugares e da invalidação do tempo cronológico, está apoiada nos meios de comunicação eletrônicos, que são meios de expressão indispensáveis dessa nova cultura.

E os meios de comunicação estão passando por mudanças radicais, derivadas da revolução tecnológica, e que foram aceleradas no começo deste novo século. Para este autor, as mudanças se dão com a passagem dos meios de comunicação tradicionais de massa³⁰ (com fluxo em sentido único) para um sistema de redes horizontais de comunicação interativa (com fluxos em ambos os sentidos), que conectam o global e o local e são estruturadas pela internet e acentuadas pela comunicação sem fio³¹.

A principal característica da comunicação sem fio não é sua mobilidade, mas sim, a conectividade perpétua (Castells, 2012). Essa nova forma de comunicação tornou-se a plataforma preferida para a difusão de diferentes aplicações digitais (como jogos, mensagens instantâneas, acessos multimídia e às redes sociais) que cobrem as múltiplas atividades humanas, sejam elas profissionais, pessoais ou de mobilização política.

Com isso, as fronteiras entre os meios de comunicação de massa e as outras formas de comunicação interativa estão “perdendo a nitidez”, com a interpenetração e convergência entre redes verticais (os meios tradicionais de massa) e horizontais de comunicação que são baseados na internet. Essa convergência produz o que Castells denominou como “auto-comunicação de massa”³². Cada vez mais usuários

³⁰ Essencialmente televisão, rádio, jornal e revista.

³¹ Castells (2012) destaca outra revolução das comunicações ocorrida em todo o mundo a partir dos anos 1990-2000, com a explosão da comunicação sem fio e o aumento crescente da largura de “banda” de comunicação, com gerações sucessivas de telefones celulares alcançando os hoje “badalados” *smartphones* (“telefones inteligentes”). Eles funcionam em conjunto com os pontos de acesso sem fio (*hotspots*) à internet com tecnologia *Wi-Fi*, gratuitos ou pagos, iniciados na década de 2000-2010. Para esse autor, a tecnologia sem fio foi a de mais rápida difusão na história da comunicação. Hoje no Brasil há mais contratos ativos de telefone celular do que pessoas, com 271,1 milhões de celulares em dezembro de 2013 segundo a ANATEL (fonte: site Teleco. Disponível em: <www.teleco.com.br/ncel.asp>. Acesso em: 26 Jan. 2014).

³² O site de compartilhamento de vídeos YouTube, lançado em 2007, tornou-se um meio de comunicação de massa, mas não no sentido tradicional, pois permite que qualquer usuário faça e publique seus vídeos e permite que outros usuários comentem e compartilhem os vídeos (CASTELLS, 2012).

estão conectados, chegando à saturação nos países desenvolvidos e aumentando substancialmente em todo o mundo.

O uso das tecnologias digitais estimula a formação de redes sociais e organizacionais, como as de contatos profissionais, chamadas de *networking*, ou as de socialização como o *Facebook*. Essas tecnologias permitem a expansão e a reconfiguração infinitas dessas redes, superando assim as limitações dos modelos organizacionais tradicionais. Consequentemente, as redes sociais informacionais expandiram as formas de sociabilidade e formam uma sociedade virtual diversificada e difusa, de fácil e rápida comunicação³³.

As redes sociais de diferentes espécies contribuem para a consolidação dos meios de inovação e seu dinamismo, permitindo a comunicação de ideias, troca de experiências e trabalhos. A expansão e queda de preços da infraestrutura de comunicação possibilitam que essas comunidades *on-line* se desenvolvam rapidamente, não como um mundo virtual, mas sim com uma virtualidade real, que está integrada a outras formas de interação na vida cotidiana. As redes digitais passam assim a incluir fortemente as expressões culturais e pessoais, de modo que a virtualidade real torna-se uma dimensão fundamental e cada vez mais híbrida entre o virtual e o real.

Dessa forma, os novos meios de comunicação em massa, autoalimentados, e as redes sociais fazem parte dessa nova cultura da virtualidade real, que está em contínuo avanço com a inovação tecnológica. A próxima revolução da comunicação, já em curso, é a chamada “internet das coisas”, em que a dimensão da virtualidade real avançará ainda mais, pois conectará não apenas pessoas, mas aparelhos eletrônicos, como eletrodomésticos e sensores em casa e nas ruas, que trocarão informações entre si.

Assim, estar ou não presente nas redes, bem como a dinâmica de cada rede em relação às demais, são os fatores cruciais na visão de Castells (2012) para a dominação e transformação da sociedade, avançando em direção à sociedade em rede.

³³ Nelas, os usuários conversam entre si ou em grupos, destacam suas preferências, “curtem” páginas de comunidades e marcas, exibem suas atividades cotidianas e opiniões para que sejam comentadas, além de se autopromoverem. Eles também marcam encontros em eventos reais fora da rede, mas mesmo “nas ruas” permanecem sempre conectados “postando” comentários e fotos *full time* e *on-line*. Estes são os casos dos protestos da “primavera árabe” e recentemente os ocorridos em julho de 2013 no Brasil, que eram convocados virtualmente e ocorriam realmente nas ruas das cidades brasileiras. Outros tipos de eventos reais são festas e lançamentos de produtos.

1.2.5. - Crise do estado nacional e competitividade local

A adoção das políticas e práticas neoliberais, segundo Castells (2012), levaram à crise do Estado-nação como ente soberano, em conjunto com a crise da democracia política. A autoridade do Estado passou a ser questionada, perdendo legitimidade por não cumprir mais as premissas sociais fundamentais, que no caso dos estados europeus eram as que definiam o Estado do Bem-estar Social. Com isso, as tradicionais instituições estatais, herdadas do Iluminismo e do período fordista, estão perdendo gradualmente sua capacidade de controle e regulação dos fluxos globais de riqueza e informação.

Neste sentido, De Mattos (2004) observa que o planejamento normativo elaborado no pós-guerra, incluindo o planejamento urbano e regional de origem racionalista, com a crise do Estado e a implementação das práticas neoliberais tornou-se rapidamente obsoleto, sendo substituído pela ação do mercado e pela gestão privada do território.

Essa crise abriu espaço para a globalização do capital, com a “multilateralização” das instituições no poder e, em determinados países europeus, a descentralização da autoridade para governos regionais e locais. Assim, foi possibilitada a autonomia, mesmo que relativa, dos governos regionais (CASTELLS, 2012)³⁴.

Castells considera que isso levou a uma nova “geometria” do poder, configurando o “Estado em rede”. Essa nova estrutura de poder é controlada por redes multilaterais ³⁵ com geometria variável de compromissos, responsabilidades, alianças e subordinações, com diferentes atores e instituições participando dessas relações.

Para esse autor, mesmo com essas mudanças os Estados-nação sobreviverão, mas não suas soberanias. Os Estados serão redimensionados sob a forma de governos locais e regionais, que apesar de não terem o mesmo poder e recursos serão compensados por sua flexibilidade e atuação em redes, interagindo e negociando com governos nacionais, órgãos internacionais e empresas multinacionais, configurando o Estado em rede. Os governos locais serão os únicos páreos para o dinamismo das redes globais.

³⁴ A ironia desse quadro é a de que foram inicialmente os Estados-nação os agentes mais ativos no processo de globalização (CASTELLS, 2012), como observado na formulação da política neoliberal pelo Reino Unido e pelos EUA.

³⁵ Como em associações globais de municípios, como a *Cities Climate Leadership Group*, que reúne 63 cidades do mundo e atualmente é presidida pelo prefeito da Cidade do Rio de Janeiro (2014).

Já Milton Santos (1996) considera que a globalização não destrói os Estados-nação, pois esses são estratégicos para a existência da própria globalização. Os governos nacionais fazem valer em seus territórios normas fundamentais que viabilizam os fluxos, tanto especulativo do capital financeiro internacional, quanto para o estabelecimento dos modos de produção que interessam ao atores hegemônicos. São os governos nacionais que realizam os maiores investimentos em infraestrutura (mesmo que em forma de concessão) e que facilitam a flexibilidade da produção pós-fordista. Dessa forma, os Estados-nação são atores essenciais para a globalização, pois tornam possível a fluidez do capital.

No contexto atual de alta competitividade por investimentos os governos locais são obrigados a atuar em busca de situações vantajosas para seu território, entrando em competições diretas com outros municípios e regiões. Na visão de Santos (1996), da mesma maneira que as empresas buscam melhores locais para se instalarem, os próprios governos locais também buscam, às vezes escancaradamente, novos empreendimentos ao mesmo tempo que se preocupam em conservar os existentes.

Para Mela (1999) as cidades neste período de desenvolvimento pós-fordista sentem-se obrigadas a conquistar um papel “vencedor” na competição internacional. Desse modo, os governos e as forças econômicas e sociais locais são levadas, de algum modo, a “jogarem suas cartas” como competidores globais (*global players*) na perspectiva de conquistarem recursos e investimentos privados e públicos de modo a manterem seus fluxos de recursos e arrecadação positivos. Santos (1996) denominou esse fenômeno de “guerra de lugares”, em que os lugares passam a se distinguir pelas diferentes capacidades de oferecerem rentabilidade aos investidores. Essa rentabilidade pode ser maior ou menor conforme as condições locais de ordem técnica e organizacional.

Assim os governos locais devem criar em seus territórios condições apropriadas para o desenvolvimento pós-fordista. Para atrair investimentos neste quadro de competição global, esses governos usam de estratégias e de diferentes artifícios de ordem técnica e organizacional que são empregados em conjunto: incentivos fiscais, empréstimos de fundos e bancos públicos de fomento com juros subsidiados, doação de terrenos, dotação de infraestruturas e até mesmo a compra de ações das empresas que serão instaladas. Para Santos (1996), isso leva à heterogeneidade entre as unidades territoriais.

Estes [lugares] não apenas devem utilizar suas presentes vantagens comparativas, como criar novas, para atrair atividades promissoras de emprego e de riqueza. Na batalha para permanecer atrativos, os lugares se utilizam de recursos materiais (como as estruturas e equipamentos) e imateriais (como os serviços). E cada lugar busca realçar suas virtudes por meio dos seus símbolos herdados ou recentemente elaborados, de modo a utilizar a imagem do lugar como ímã (SANTOS, 1996, p. 269).

No entanto, como lembra bem esse autor, ao mesmo tempo em que são feitos investimentos públicos em determinada região, os fluxos econômicos dos lucros gerados neste território vão beneficiar empresas ou pessoas que não necessariamente são deste local. Desse modo, esta contradição entre os fluxos de recursos públicos e os de lucros privados, que acresce benefícios de capital constantes ao lugar, ao mesmo tempo pode descapitalizar a sociedade local. E ainda, a permanência de um ou mais empreendimentos em determinado lugar pode não ser duradoura, pois outros lugares têm possibilidades de oferecerem melhores vantagens comparativas.

Certamente, o paradoxo mais fascinante reside no fato de que em uma economia mundial cuja infraestrutura produtiva está composta pelos fluxos de informação, as cidades e as regiões estão se convertendo de maneira crescente em agentes decisivos do desenvolvimento econômico, [...] os últimos empresários. Precisamente devido à economia ser global, os governos nacionais não têm poder suficiente para atuar sobre os processos funcionais que conformam suas economias e suas sociedades. Entretanto as cidades e as regiões são mais flexíveis na hora de adaptarem-se às condições de transformação dos mercados, da tecnologia e da cultura. Na realidade, têm menos poder que os governos nacionais, mas possuem uma maior capacidade de resposta para gerar projetos de desenvolvimento com objetivos concretos, para negociar com companhias multinacionais, para fomentar o crescimento de empresas endógenas – pequenas e médias –, para criar as condições que atraiam novas fontes de riqueza, poder e prestígio. E nesse processo de geração de um novo crescimento, competem entre si; no entanto, na maioria dos casos, esta competição se converte em uma nova fonte de inovação, de eficiência e de esforço coletivo para converter-se em um lugar melhor para viver e mais propício para os negócios (CASTELLS; HALL, 2001, p. 27-28, tradução livre do autor).

Essa ação para captar novos empreendimentos é o caso dos municípios da microrregião do Vale do Paraíba fluminense, que competem de forma independente e desarticulada por investimentos privados e públicos. Nessa competição, iniciada na década de 1990-2000, alguns municípios conseguiram a instalação de empreendimentos industriais, em sua maioria multinacionais e relacionados ao setor metalomecânico. Para a implantação dessas indústrias foi oferecida uma série de benefícios com a participação do Estado do Rio de Janeiro, como a redução e

isenção de impostos, financiamentos com recursos públicos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de fundos estaduais, doação de terrenos e a implantação de infraestrutura viária. Essas fábricas estão na origem do processo de dispersão urbana na microrregião, que é tratado no Capítulo 5.

Ainda segundo Santos (1996), as empresas de presença concentrada ou dispersa em pontos do espaço, de ação monopolistas ou transnacionais, têm como vocação a utilização de todo o território, pois orientam as escolhas de capitais e qualificam os espaços à imagem dos seus próprios interesses. Isso ocorre porque elas têm força política para impor a “modernização” do território, atuando acima dos governos. A este processo Santos intitulou de “corporatização do território”.

E essas empresas industriais estão cada vez mais articuladas e interdependentes com o capital financeiro, mesmo que os modos de operação sejam específicos para cada setor. Isso ocorre, segundo Castells (2012), graças à tecnologia e às redes informacionais, em que o capital é investido por todo o planeta e na totalidade de setores. Assim, as empresas cada vez mais se organizam em redes, tanto internamente quanto nos relacionamentos externos. O capital flui e as atividades de produção, gerenciamento e distribuição correm por redes interconectadas que possuem geografia variada. Nisso Santos observa que “agora, os atores hegemônicos, armados com uma informação adequada, servem-se de todas as redes e se utilizam de todos os territórios” (SANTOS, 1996, p. 243).

1.2.6. - Produção flexível e inovação

O capitalismo e a economia informacional e global, em conjunto com a intensiva aplicação da alta tecnologia, foram decisivos para os movimentos de flexibilização da produção. Dessa maneira, a produção foi modificada em termos sociais e técnicos, adequada às novas características do processo industrial, do trabalho e do capital.

A também chamada especialização flexível, com linhas de produção no “chão de fábricas” que utilizam robôs e máquinas controladas por computadores e ainda a nova organização do trabalho por tarefas e tempo flexíveis (jornada flexível), substitui a produção em massa, padronizada.

A gestão industrial também foi modificada com a aplicação da informática. A produção assistida por computadores permite o controle dos estoques intermediários conforme as etapas de produção, com as peças sendo compradas ou

fabricadas conforme as necessidades da produção em cada seção da fábrica, mantendo-se estoques e custos menores e otimizados. Este sistema de administração da produção, conhecido como *just in time*³⁶, pode ser estendido às relações internas e externas das indústrias com seus fornecedores e também subcontratados (LEBORGNE; LIPIETZ, 1990).

Com isso, a produção é diversificada e a qualidade dos produtos é melhorada, com controles contínuos ao longo de todo o processo de produção e não apenas com o produto acabado. Abriu-se assim espaço para uma indústria melhor capacitada e versátil, que se adapta às mudanças nas demandas mundiais e aos valores culturais mutáveis.

Essa flexibilização auxilia nas tomadas de decisões, principalmente as empresariais, a partir da incorporação de novos processos industriais e da expansão de mercado para várias regiões do mundo, ampliando as relações e escalas de atuação da economia global.

Para Mela (1999) as modificações adotadas pelas empresas visam superar a rigidez típica do modelo fordista, de modo a desenvolver ao máximo a flexibilidade e responder rapidamente às exigências mutáveis do mercado, que passou a rejeitar produtos excessivamente padronizados.

Esse autor lembra ainda que no período fordista os principais agentes de desenvolvimento eram grandes empresas, que produziam em enormes fábricas localizadas em áreas urbanas. Já na fase atual, pós-fordista, as principais empresas são ainda maiores do ponto de vista financeiro que no período anterior, e estão globalizadas, mas a produção é desconcentrada territorialmente em indústrias menores³⁷.

Para Castells e Hall (2001), tanto as grandes quanto as pequenas empresas estão mudando suas formas de organização, adequando-se aos sistemas de redes.

Empresas comerciais e, cada vez mais, organizações e instituições são estabelecidas em redes de geometria variável cujo entrelaçamento suplanta a distinção tradicional entre empresas e pequenos negócios, atravessando setores e espalhando-se por diferentes agrupamentos geográficos de unidades econômicas (CASTELLS, 2012, p. 567).

³⁶ Este sistema é uma das bases da chamada produção enxuta, também conhecida com Toyotismo.

³⁷ E nem sempre essas fábricas pertencem à empresa detentora da marca do produto, sendo indústrias terceirizadas chamadas manufatureiras.

Dessa forma, a nova economia está organizada a partir de redes globais de capital, gerenciamento e informação, em que acesso e o “modo de fazer” baseados em tecnologias são essenciais para a produtividade e a competitividade.

Ainda segundo Castells e Hall (2001), toda a divisão do trabalho se transforma com o passar do tempo em divisão social do trabalho. Em um mundo globalizado, os países e regiões que se especializam em produtos requisitados por outras estruturas industriais possuem uma vantagem definitiva. Desse modo, o componente tecnológico dos produtos se transforma em uma “linha divisória” decisiva para o comércio entre países. A chave está no equilíbrio das vantagens competitivas, que a longo prazo estará com o sócio/país tecnologicamente mais avançado. Quem ignora isso se coloca a perigo. As bases tecnológicas dos países e regiões são decisivas para o crescimento e refletem para o bem e para o mal na balança comercial³⁸.

Com isso, o potencial tecnológico de países e regiões está diretamente relacionado com sua capacidade de produzir (não apenas montar) os produtos tecnológicos mais avançados. Dessa forma, quanto maior for a capacidade de um país ou região de projetar e produzir um elemento de tecnologia avançada, maior será sua capacidade de adaptar qualquer parte dessa tecnologia aos processos produtivos, possibilitando a sinergia entre projeto, produção e utilização.

Contudo, Santos (1996) alerta que os impactos da revolução científica e técnica e da globalização são mais sentidos nos países cuja inserção na economia internacional é mais recente. Assim, o efeito desestruturador da tecnologia é mais violento nos países que estão menos envolvidos com as inovações tecnológicas precedentes. Esses efeitos são sociais, econômicos, políticos, culturais, morais, e também espaciais – levando à reorganização do território.

A inovação não ocorre de maneira isolada, sendo parte de um sistema de gestão das organizações, conhecimento e processamento de informações e da produção de bens e serviços, todos estes interligados. Desse modo, a inovação tecnológica, a produção de equipamentos tecnologicamente avançados e a difusão da tecnologia não podem ser processos desconectados. Os complexos produtores de inovação possuem uma importância decisiva para todo o conjunto do processo produtivo. E a localização desses complexos é estratégica, pois nesses locais se concentram os meios de inovação.

³⁸ Saldo ou déficit na relação entre as importações e exportações.

A cultura de uma sociedade baseada na informação e tecnologicamente avançada não pode ser consumida se não existe um nível significativo de inovação no tecido social. Somente em um país, região ou localidade onde se estão produzindo processos de informação inovadores poderá ter lugar, de maneira criativa, a geração de novas ideias e novas formas de organização e gestão (CASTELLS; HALL, 2001).

Para Michael Storper (1990) a substituição do antigo sistema tecnológico e institucional fordista por um regime de flexibilidade de produção introduz um conjunto de novas realidades. Este conjunto configura o novo desenvolvimento econômico regional e a nova forma da urbanização, tanto nos países desenvolvidos quanto nos em desenvolvimento.

Já Carlos De Mattos (2004) considera que os arranjos institucionais promovidos pelas políticas neoliberais de ajuste estrutural possibilitaram que os países configurassem ambientes propícios para a chegada de diferentes tipos de empreendimentos e redes em seus territórios. O capital empresarial privado transformou-se no protagonista central do processo de acumulação e crescimento, em que as empresas mais abertas de cada país começaram a se estruturar e a se internacionalizar.

Desse modo, ao longo dos anos, novos países e regiões começaram a surgir com cenários prósperos em novas ondas de inovação e investimento. Em alguns casos, emergindo de um profundo atraso agrícola e adquirindo um repentino dinamismo. A educação passa a ser um dos pilares para essa prosperidade (CASTELLS; HALL, 2001).

Para Castells e Hall (2001), nenhum país pode prosperar sem um certo nível de conexão com as fontes de inovação e de produção. Isso está dando origem a uma “nova geografia industrial”, inicialmente centrada nas indústrias de alta tecnologia, mas que avançou para outras atividades industriais. O impulso para investir e inovar está erguendo de modo positivo novos espaços industriais (tema que é tratado ao final deste capítulo), produzindo uma onda de reindustrialização por todo o mundo. Segundo esses dois autores, isso negaria os mitos do pós-industrialismo.

1.2.7. - Trabalho e desigualdade

O uso de novas tecnologias possibilitou a flexibilidade organizacional das empresas em rede e o novo sistema de produção, que conjuntamente redefiniram a mão de obra, com trabalhadores ativos conectados na rede e com jornada de trabalho flexível.

Na visão de Santos (1994), ocorre pela primeira vez na história a sobreposição completa dos diversos níveis de divisão do trabalho – internacional, nacional e local –, redefinindo a divisão do trabalho e também os espaços em todas as suas escalas. A atual divisão do trabalho é fruto de uma organização deliberada que estrutura o trabalho a partir do nível mundial, impondo suas modalidades de trabalho e ditando as formas de vida nas mais diversas sociedades.

Com isso, a mão de obra foi desagregada e fragmentada em seu desempenho e organização, com a descentralização coordenada do trabalho e a individualização do emprego. A massa de trabalhadores foi desarticulada de uma ação coletiva (falta de mobilização) com o enfraquecimento dos sindicatos. Essa desarticulação possibilitou o estabelecimento de diferentes sistemas de trabalho, com trabalhadores autônomos, terceirizações e subcontratações.

Castells (2012), ao rever a condição do emprego na atualidade (2010), destaca que “há mais empregos na indústria do que nunca no mundo como um todo” (p. VII), graças a uma onda de reindustrialização planetária que vai contra a ideia de desindustrialização, um dos mitos do pós-industrialismo.

No entanto, milhares de empregos foram eliminados ou transferidos dos países avançados por conta da automação ou deslocamento da produção para os países em desenvolvimento, caracterizando a globalização do processo de produção de bens e serviços. Ao mesmo tempo, milhões de empregos industriais foram criados nos países em desenvolvimento, especialmente na China (CASTELLS, 2012).

Mas o aumento dos empregos industriais e do nível educacional da mão de obra não resulta, necessariamente, em uma grande melhoria dos padrões de qualidade de vida nos países industrializados.

Para esse autor, enquanto os empregos que exigem talento são recompensados com altos salários e mordomias, além de um grau de autonomia em troca de dedicação à empresa, a automação e a migração dos empregos para países em desenvolvimento forçam a terceirização dos serviços de baixo nível (limpeza, manutenção, etc.) para

fornecedores especializados em mão de obra de baixa qualificação. E no mundo em desenvolvimento, a economia informal possui uma importância fundamental no mercado de trabalho.

Esse grande desnível entre os empregos especializados com alta formação educacional e os empregos “genéricos” de baixo nível educacional e de renda levam no entendimento de Castells (1999), à polarização do trabalho e da renda, em que ocorre simultaneamente o crescimento das faixas extremas da escala social – o mais baixo e o mais alto.

Os trabalhadores não conseguem acompanhar a constante necessidade de atualização profissional, ficando para trás na corrida competitiva, sendo “enxugados” das empresas e levados para a borda inferior da escala social.

A irregularidade territorial da produção resultará uma geografia extraordinária de realização de valor diferencial que mostrará profundos contrastes entre países, regiões e áreas metropolitanas. Locais e pessoas valiosos serão encontrados em todos os lugares, até na África subsaariana [...] Mas territórios e pessoas desconectados também serão encontrados em todos os lugares, embora em proporções diversas. O planeta está sendo segmentado em espaços claramente distintos, definidos por diferentes sistemas temporais (CASTELLS, 1999, p. 431-432).

Para este autor, a lógica do novo sistema de produção flexível (que repete e intensifica a lógica excludente do capitalismo) amplia a fronteira entre a exclusão social e a sobrevivência diária. Esta fronteira está cada vez mais indistinta para um grupo cada vez maior de pessoas em todas as sociedades, que passam a não ser mais pertinentes como trabalhadores e nem como consumidores.

Nas últimas décadas do século XX ocorreu o crescente aumento da desigualdade e da polarização na distribuição de riqueza. Segundo Castells (1999), 70% da população mundial vive nos países em que a desigualdade avançou, a partir da década de 1980-90.

Dados recentes publicados no relatório “*Working for the Few*” (OXFAM, 2014), da Organização Não-Governamental (ONG) *Oxfam International*, mostram que apenas oitenta e cinco (85) pessoas no mundo possuem juntas a riqueza³⁹ equivalente ao patrimônio combinado de quase metade da população mundial (3,5 bilhões). As

³⁹ Dados de renda referentes às pessoas mais ricas do mundo foram coletados da revista Forbes, no ranking “*The World’s Billionaires*” de 2013 (OXFAM, 2014).

informações contidas nessas pesquisas demonstram que 1% da população do planeta possui um patrimônio de 110 trilhões de dólares norte-americanos, o que é equivalente a 46% da riqueza mundial. Além disso, esse valor é também 65 vezes maior que o patrimônio total da metade mais pobre da população da terra – os mesmos 3,5 bilhões de pessoas mencionados anteriormente⁴⁰.

Figura 1.2 – Gráfico comparando a população versus a riqueza mundial, com dados de 2013.
 Fonte: Credit Suisse, relatório “Global Wealth Report 2013”.

Segundo essa pesquisa, sete em cada dez pessoas no mundo vivem em países onde a desigualdade aumentou nos últimos 30 anos⁴¹, confirmando os dados anteriores apresentados por Castells. A desigualdade é ainda maior nos países emergentes, mas isso está mudando. Na atualidade, os países de maior renda do G-20⁴², à exceção da Coreia do Sul, estão com os níveis de desigualdade aumentando. Já na América Latina, especialmente Brasil, México e Argentina conseguiram reduzir a desigualdade na última década, mas ainda estão entre os países mais desiguais do mundo (OXFAM, 2014).

⁴⁰ Para calcular esses dados a pesquisa utilizou o relatório “*Global Wealth Report 2013*” do banco *Credit Suisse*. Este relatório aponta que o total da riqueza mundial é superior a 240,8 trilhões de dólares (OXFAM, 2014).

⁴¹ Calculado com base nos dados do Índice de Gini. Cinco países de renda média e que concentram grande parte da população mundial tiveram o maior aumento da desigualdade nos últimos 30 anos: Indonésia, China, Índia, Paquistão e Nigéria (OXFAM, 2014).

⁴² Grupo formado pelas 19 maiores economias do mundo mais a União Europeia.

Em dezembro de 2013, o *World Economic Forum* [Fórum Econômico Mundial] lançou seu informe '*Outlook on the Global Agenda 2014*', que classificou o aumento das desigualdades de renda como a segunda maior ameaça mundial para os próximos 12 a 18 meses (OXFAM, 2014, tradução livre do autor).

Dessa forma, milhões de pessoas e territórios – grandes regiões do planeta – do ponto de vista dos interesses dominantes do capitalismo global e informacional estão sendo colocados de lado, numa posição de irrelevância estrutural, excluídos da economia e dos seus benefícios, tanto no mundo desenvolvido quanto nos países em desenvolvimento.

Contudo, se a evolução da desigualdade interna de um determinado país no nível de distribuição de renda apresenta variações, *o que parece ser um fenômeno global é o avanço da pobreza, e principalmente a pobreza extrema*. Com efeito, a aceleração do processo de desenvolvimento desigual e a inclusão e exclusão simultâneas das pessoas no processo de crescimento, que considero característico do capitalismo informacional, traduzem-se na polarização, bem com na propagação da miséria entre um contingente cada vez maior de pessoas [...] Portanto, de modo geral, *a ascensão do capitalismo informacional global caracteriza-se, indubitavelmente, pelo desenvolvimento e subdesenvolvimento econômicos simultâneos, inclusão social e exclusão social*, em um processo que se reflete, grosso modo, em estatísticas comparativas. Há polarização na distribuição de riqueza em âmbito global, evolução diferenciada na desigualdade de distribuição de renda interna nos países e crescimento substancial da pobreza e da miséria no mundo inteiro e na maioria dos países, tanto desenvolvidos como em desenvolvimento (CASTELLS, 1999, p. 106,107, grifos do original).

A espiral descendente da exclusão social leva ao que Castells (1999) denominou de “buracos negros do capitalismo informacional”, um processo generalizado e “multiforme” de exclusão social do qual é difícil de escapar. Esses “buracos negros” de exclusão social e desinteresse econômico são formados por segmentos da sociedade e por áreas urbanas, regiões e países, e incluem: desempregados, sem-teto, pessoas com problemas mentais, viciados em drogas, ex-presidiários, inquilinos despejados que foram vítimas da valorização dos imóveis com o processo de gentrificação, migrantes e outros. Todos eles têm em comum a pobreza de onde se originaram ou para onde se encaminham.

Ainda segundo este autor, nos países em desenvolvimento (Terceiro Mundo) a desigualdade social se dá na migração do campo para a cidade, com a grande diferença entre os níveis de renda, sendo a pobreza eminentemente concentrada, principalmente, nas aglomerações urbanas. Com isso, amplia-se ainda mais a pobreza urbana. Nos países desenvolvidos a diferença nas variações das faixas

salarias e dos benefícios sociais, achatados com a perda do poder de negociação dos sindicatos e pela crise do Estado do Bem-estar Social, foram as razões para o enfraquecimento da rede de auxílio e proteção aos cidadãos.

A exclusão social, de maneira geral, é expressa em termos espaciais. Para o sociólogo Mark Gottdiener (1993) a reestruturação socioespacial contemporânea tem como resultado o desenvolvimento desigual. A produção do espaço atual apresenta formas urbanas que desumanizam, gerando espaços segregados e que são travestidos de exclusivos, como observado na próxima seção deste capítulo. Nesse sentido, Castells (1999) considera que o confinamento territorial dos excluídos socialmente (desconectados da rede) é uma das características mais importantes da lógica espacial da sociedade em rede: “a exclusão territorialmente demarcada na geografia desigual do capitalismo informacional” (CASTELLS, 1999, p. 194).

Independente do motivo da exclusão social, territórios e pessoas circunscritas nessa área estão numa espiral de pobreza, descendo para a destituição até avançar para a irrelevância⁴³. O processo somente retrocede se uma força contrária os puxa de volta, revertendo esta tendência.

A soma dos “buracos negros” da exclusão social em todo o planeta é definida por Castells (1999) como o “Quarto Mundo”, que está presente não só nas áreas notoriamente empobrecidas na África, Ásia e América Latina, como também em todas as outras cidades e países do mundo, conformando uma nova geografia da exclusão.

É formado por guetos norte-americanos do centro das grandes cidades, enclaves espanhóis criados pela massa de jovens desempregados, *banlieues* [subúrbios] franceses repletos de norte-africanos, bairros *yoseba* no Japão e favelas de megalópoles asiáticas (CASTELLS, 1999, p. 195).

As pessoas excluídas constituem a maioria em determinadas áreas e minorias em outras. O número de pessoas em processo de exclusão social está aumentando, como também sua visibilidade, já que o capitalismo informacional promove cada vez mais uma triagem seletiva dessa população. Ainda segundo Castells, o surgimento do Quarto Mundo não pode ser dissociado do avanço do capitalismo informacional e global pelo mundo.

⁴³ A exclusão social e a segregação territorial em Los Angeles, somadas à questão racial, são descritas por Mark Davis em Cidade de Quartzo (2009), sendo um terrível exemplo desses “buracos negros”.

1.3. - A Urbanização Contemporânea – Transformações e o Novo Espaço Industrial

O processo de urbanização global que está sendo vivenciado no início do século XXI é caracterizado pela presença de mais da metade da população mundial vivendo em áreas urbanas⁴⁴, mas que ocupam apenas 2% da superfície do planeta. Estima-se que em 2010 cerca de 72% da população mundial vivia em países em desenvolvimento, sendo que 33% da população total vivia em favelas (BURDETT; SUDJIC, 2011). Projeções a partir da extrapolação do crescimento atual consideram que 78% da população mundial viverá em países em desenvolvimento em 2030 (BURDETT; SUDJIC, 2007), sendo que 2/3 da população do mundo será urbana (CASTELLS, 2012). Estima-se ainda que 75% da população mundial será urbana em meados do século XXI (BURDETT; SUDJIC, 2007). Segundo Castells, esta é a maior onda de urbanização da humanidade.

A sociedade contemporânea está passando por transformações estruturais, como observado ao longo deste capítulo. Os processos sociais se configuram no espaço, agindo sobre o ambiente construído ao mesmo tempo em que são influenciados por processos históricos e estruturas socioespaciais anteriores, principalmente do período fordista.

Para Castells (2012), “o espaço não é reflexo da sociedade, é sua expressão” (CASTELLS, 2012, p. 500).

O espaço é um produto material em relação com outros elementos materiais – entre outros, os homens, que entram também em *relações sociais* [historicamente] *determinadas*, que dão ao espaço (bem como aos outros elementos da combinação) uma forma, uma função, uma significação social. Portanto, ele não é uma pura ocasião de desdobramento da estrutura social, mas a expressão concreta de cada conjunto histórico, no qual a sociedade se especifica (CASTELLS, 1983, p. 181-182, grifos do original).

A transformação espacial no período atual, pós-fordista, é muito mais complexa que nos períodos anteriores de desenvolvimento. A cidade, em sua definição histórica, como será abordado no capítulo seguinte, está sendo transmutada, com alterações nas suas formas e funções. No entanto, continua tendo sua importância como centro de gravidade, principalmente para atividades econômicas.

⁴⁴ Em 2007 foi superada a marca de 50% da população mundial vivendo em áreas urbanas. No ano de 1900 apenas 10% da população mundial era urbana (BURDETT; SUDJIC, 2007).

A urbanização contemporânea se caracteriza pela formação de novas formas e processos espaciais, que se sobrepõem mas não anulam os anteriores e são resultantes de dinâmicas complexas da totalidade da estrutura social, sendo constituídas a partir de redes globais. Desse modo, a lógica espacial importante para o sistema da nova economia informacional é a versatilidade das redes presentes nas áreas urbanizadas, onde os centros de produção e serviços vão se instalar.

As redes globais estruturam e mudam áreas específicas de algumas cidades por meio das suas conexões. Essas redes conectam grandes regiões metropolitanas e suas áreas de influência, estendendo-se para além, em arranjos territoriais extrametropolitanos e regionais. A resultante dessas novas formas urbanas e das interações sociais são “genericamente” denominadas por Castells como “Cidade Informacional” (*Informational City*)⁴⁵.

A cidade informacional é o local de produção da nova economia global, com suas novas formas urbanas exercendo um papel decisivo nas sociedades contemporâneas. Sua organização espacial se dá em torno de redes, sendo formada, ao menos parcialmente, por fluxos, configurando-se assim o predomínio do espaço de fluxos (abordado na próxima seção). Estes fluxos determinam algumas características comuns no desenvolvimento transcultural das cidades informacionais.

A cidade informacional evolui e configura as chamadas “cidades globais” (*Global Cities*). Para Castells (2012), a cidade global não é um lugar, mas sim um processo que conecta centros produtores, serviços avançados e mercados numa rede global, que varia de intensidade e escala conforme a importância das atividades localizadas em cada área. Com isso são formados novos nós, que quando pertencentes às diferentes redes são sobrepostos e formam os chamados mega-nós.

Com a expansão da economia global, novos territórios e mercados são incorporados. Das primeiras cidades globais como Nova York, Tóquio e Londres, a lista vai sendo ampliada com o aumento das atividades e conexões globais nas metrópoles regionais de mercados emergentes (não mais chamados de Terceiro Mundo), como Madri, São Paulo, Buenos Aires, Cidade do México, Taipei,

⁴⁵ Conceito elaborado por Castells no final dos anos 1980-90. Referência: CASTELLS, Manuel. **The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban Regional Process**. Oxford, Reino Unido; Cambridge, EUA: Blackwell (1989).

Budapeste, entre outras. Em cada país a ampliação das redes conecta, cada vez mais, centros locais e regionais, interligando-os em âmbito global.

Nesse processo as conexões locais e a as áreas de influência imediatas no entorno das cidades globais diminuem de importância, enquanto as conexões globais são valorizadas. E isso é rebatido nos territórios ao redor, desempenhando uma função cada vez mais subordinada, com a perda de importância e até mesmo de função das atividades que não estão conectadas às redes.

No fenômeno de formação de áreas urbanas articuladas globalmente – as cidades globais – as formas espaciais da urbanização são realçadas, com a manifestação de dois processos distintos e simultâneos: formas urbanas concentradas e dispersas.

Para o urbanista e sociólogo François Ascher (1995) a mancha urbana metropolitana foi se expandindo progressivamente para as periferias, diminuindo a densidade das aglomerações. Enquanto isso, as áreas mais antigas no interior da metrópole aumentaram de densidade, ao mesmo tempo que se articularam aos aglomerados afastados e novas urbanizações dispersas. Desse modo, as metrópoles passam a ter esta dualidade, aumentam sua concentração nas áreas centrais⁴⁶ – tornando-se ainda mais compactas –, e simultaneamente mais desconcentradas e descontínuas, mas também integradas.

O aumento da circulação e fluxos, principalmente nos anos 1980-90, fez com que o crescimento metropolitano não ocorresse somente por expansões concêntricas, mas também pela integração em seu espaço urbano e no seu cotidiano de áreas urbanas cada vez mais afastadas. Com isso apareceram formas e modos de vida metropolitanos em territórios então não contíguos e não metropolitanos (ASCHER, 1995).

Estas formas de organização do espaço urbano, já existentes na urbanização do período fordista mas com características distintas, ganharam nova relevância por se desenvolverem e se expandirem de modo articulado e por conterem múltiplas atividades, impactando ainda mais na dimensão espacial da vida cotidiana. A leitura dessas transformações e seus efeitos nos parece ser chave para a compreensão da urbanização contemporânea.

⁴⁶ Anteriormente foi mencionado o aumento da densidade, entendendo como aumento de população. No entanto, nem toda concentração ou reconcentração urbana significa aumento de população, pois podem ser estimulados e implantados usos não-residenciais, utilizando-se, por exemplo, de incentivos para a instalação de empresas com serviços de alta tecnologia. Assim, mesmo que ocorra concentração, pode não haver adensamento populacional.

Nas áreas de concentração urbana, com a globalização, está ocorrendo a “recentralização” das atividades de negócios, a partir de funções globais estratégicas. Isto acontece na área central do núcleo metropolitano e em sua área ampliada, com suas funções sendo determinadas pelas conexões de redes globais financeiras, econômicas, gerenciais e de outros tipos. A partir desses nós, que contam com serviços avançados, a base econômica e a de infraestrutura são expandidas para diferentes áreas da região metropolitana.

Também estão sendo formadas novas centralidades dispersas, configurando-se assim áreas metropolitanas e regiões urbanas policêntricas, gerando maior mobilidade e utilizando-se de tecnologias informacionais e dos sistemas avançados de comunicação em redes. Essas centralidades, com formas urbanas dispersas, possibilitam a implantação de múltiplas atividades, como centros empresarias, de serviços, entretenimento e de pesquisa.

O desenvolvimento da comunicação eletrônica e dos sistemas de informação propicia uma crescente dissociação entre a proximidade espacial e o desempenho das funções rotineiras: trabalho, compras, entretenimento, assistência à saúde, educação, serviços públicos, governo e assim por diante (CASTELLS, 2012, p. 483).

As periferias metropolitanas estão sendo agitadas com a descentralização das atividades terciárias, com a implantação de novos escritórios e serviços, mas também de indústrias não poluentes. Essa transformação pode ser vista em diferentes periferias de áreas metropolitanas: Walnut Creek em São Francisco (EUA), Reading em Londres, e La Défense em Paris, este último o exemplo mais famoso e bem-sucedido de ocupação da borda (franja) de uma cidade histórica. Este processo também ocorre nas metrópoles dos países em desenvolvimento (CASTELLS, 2012).

Figura 1.3 – Vista da cidade de Paris com os prédios de La Défense ao fundo.
Fotografia do autor. Fev. 2009.

Figura 1.4 – Vista de La Défense. Fotografia do autor. Fev. 2009.

Além das centralidades dispersas, há ainda outras formas de urbanização dispersa, como os usos residenciais segregados com padrões condominiais, as atividades comerciais de serviços e os polos industriais, entre outros.

Em conjunto com o crescimento das cidades informacionais e globais, ocorre a expansão do setor imobiliário com a valorização dos imóveis e o aumento dos empregos para serviços empresariais. Há uma concentração e saturação do solo urbano nas áreas centrais, uma das motivações que levam à dispersão das atividades de comércio e de serviços, pelo alto custo que as centralidades adquirem. Desse modo, ocorre a expansão maciça da mancha urbana para as periferias (dos pobres e dos ricos), como no caso de Madri e São Paulo. As redes globais vão sendo ampliadas, avançando sobre regiões e cidades médias.

Com isso, a mobilidade continua a crescer cada vez com mais pessoas se deslocando para todas essas áreas, concentradas e dispersas. Para Castells, isso se deve à flexibilidade da produção e do trabalho, com a integração social em redes, com tempo “flexibilizado” (atemporal) e os lugares mais singulares conforme as pessoas circulam entre eles, num “padrão cada vez mais móvel”.

A globalização estimula a regionalização, como visto anteriormente. As regiões recebem estímulos governamentais e empresariais para competir na economia global com o estabelecimento de redes de cooperação entre instituições e empresas localizadas na área. Esta é uma estratégia para que as regiões e localidades não percam valor e seus setores mais dinâmicos fiquem interligados às redes internacionais.

Entretanto, segundo Castells (2012), a hierarquia urbana global não é estável, podendo ser alterada pela competição entre cidades e regiões, mas também pelos investimentos de risco em finanças e bens imobiliários. A concorrência no sistema urbano global está cada vez mais acirrada, com a expansão dos serviços no mercado internacional, contando com maior flexibilidade pelas conexões em rede.

Cidades, regiões e até mesmo megalópoles, em diferentes áreas do mundo, são dependentes dos fluxos globais e vulneráveis a eles, que estão em constante mutação. Com isso, o planejamento e o desenvolvimento urbano dessas regiões virou refém de fatores externos (internacionais), dos quais se tem controle limitado.

François Ascher (1995) defende que uma nova revolução urbana está em curso, e ela é tão importante quanto as transformações decorrentes da Revolução Industrial. Para este autor, as dinâmicas e os espaços urbanos contemporâneos ultrapassam

as aglomerações e áreas metropolitanas, subúrbios, distritos, conurbações, regiões urbanas, cidades-regiões, megalópoles, cidades globais, entre outros fenômenos. Desse modo, os conceitos e representações então existentes do urbano não dão conta das formações urbanas contemporâneas.

Ascher propôs então o conceito de “*Metápole*” (ou *Métapolis*), que são grandes regiões urbanas que aglomeram, englobam e ultrapassam em tamanho as regiões metropolitanas, incorporando em seu interior cidades de diferentes portes que se entremeiam entre áreas urbanas e rurais. A *metápole* não tem limites físicos precisos e os espaços que a compõem são heterogêneos e não necessariamente contíguos, com vazios e espaços intersticiais entre as formações urbanas.

A *metápole* configura-se a partir de metrópoles preexistentes e diversas, formando um conjunto heterogêneo de espaços novos e variados. No entanto, nem toda grande cidade se torna uma *metápole*. Desse modo, esta nova forma urbana pode ser entendida como o conjunto de espaços urbanos que incorpora em seu interior a totalidade ou parte dos habitantes, as atividades e os territórios, todos esses integrados ao cotidiano “metapolitano”.

E a *metápole* é estruturada pelos meios de comunicação e transporte de bens, pessoas e informações, configurando-se um mega-nó, a partir de elementos e redes que estão presentes no espaço de fluxos (conceito abordado na próxima seção). Esta nova forma urbana, segundo Ascher, é o espaço da mobilidade, onde tudo se move ao redor de cada habitante e as relações de proximidade em grande parte se dissolvem pelas conexões em múltiplas redes. Como na cidade global de Castells, em muitos casos as relações mais intensas se dão com os territórios mais distantes do que com as áreas circundantes.

No entanto, a *metápole* não tem um caráter apenas territorial. Ela não é apenas um processo espacial, mas também um fenômeno social, que engloba combinações múltiplas e difusas de vários modos de vida da população, que são relacionados ainda aos das diferentes classes sociais. Assim, não há um modo de vida único, “metapolitano”. A urbanidade metapolitana é conjuntamente um estado de espírito e um modo cotidiano. Ela torna possível o anonimato, mas também está na origem de uma sociabilidade ampla e renovada, que eventualmente pode ser descontínua ou episódica, adaptada aos múltiplos modos de vida (ASCHER, 1995).

Ainda segundo este autor, a *metápole* é uma forma urbana emergente que, para sua compreensão total, necessita de uma mudança na forma de pensar o urbano, de

conhecer o urbanismo e os conjuntos urbanos. Ascher considera que a metapolização (*métapolisation*) – transformação da forma urbana numa *metápole* – é uma nova etapa do processo histórico e evolutivo da urbanização. Desse modo, a metapolização e a *metápole* constituem o quadro atual em que estão presentes as forças econômicas, sociais, políticas e culturais.

Muito semelhante ao conceito de *metápole*, mas sendo uma representação mais fiel à realidade, a “Megacidade”⁴⁷ é considerada por Castells (2012) como uma forma urbana máxima que emerge da nova economia global e da sociedade informacional. Para este autor, o desenvolvimento das megacidades vem ocorrendo em todo o mundo, em diferentes contextos geográficos e sociais, mas principalmente em áreas recém-industrializadas.

A megacidade é caracterizada por ligações funcionais estabelecidas por ela com vastas extensões territoriais, mas com descontinuidades físicas nas suas áreas imediatas. Ao mesmo tempo, tanto as hierarquias sociais quanto as funcionais são indistintas e misturadas em termos espaciais. Assim, “as megacidades são constelações descontínuas de fragmentos espaciais, peças funcionais e segmentos sociais” (CASTELLS, 2012, p. 495).

Para este o autor a megacidade não é uma megalópole tradicional, como a identificada por Jean Gottmann no nordeste norte-americano na década de 1960-70⁴⁸. A megacidade é, assim como a *metápole*, uma grande região metropolitana com uma nova forma espacial em que não há, necessariamente, uma conurbação⁴⁹ física entre áreas urbanas, suburbanas e dispersas, e que possuem relativa autonomia funcional entre essas áreas. Há consideráveis descontinuidades espaciais, com áreas agrícolas, povoados rurais, áreas menos desenvolvidas e indústrias espalhadas por toda a região, desconectadas e separadas dos centros urbanos. Este tipo de formação urbana pode ser observado em Los Angeles pelo

⁴⁷ O conceito de megacidade foi popularizado por diferentes urbanistas, especialmente Janice Perlman, que criou o “Mega-Cities Project” de Nova York (CASTELLS, 2012).

⁴⁸ Em 1961 o geógrafo Jean Gottmann elaborou o conceito de “Megalópole” (*Megalopolis*), que é o fenômeno da formação de uma única e extensa área metropolitana a partir de diferentes centros urbanos. Gottmann identificou este processo ao perceber o grande corredor urbanizado formado pelas cinco maiores cidades da região nordeste dos EUA: Boston, Nova York, Filadélfia, Baltimore e Washington D.C. Essa megalópole é conhecida como “*Boswash*”.

⁴⁹ O conceito de conurbação, formulado por Patrick Geddes, pode ser entendido como a junção de duas ou mais áreas urbanas em uma única, fisicamente interligadas de forma contínua. Neste caso, os limites entre as cidades não são bem definidos, além de não estarem inteligíveis para os habitantes e usuários do espaço. Essas demarcações, dependendo do caso, podem ser percebidas a partir de diferenciações do padrão de urbanização entre os municípios, como alterações na manutenção e qualidade de calçamento das vias, tipos de mobiliário e equipamentos urbanos adotados, como também pela cobrança de taxas e tributos pelos respectivos municípios (BENTES, 2008).

menos desde a década de 1960-70 (seu processo de dispersão urbana é abordado no capítulo seguinte).

As megacidades são os mega-nós e as articulações principais da economia global que concentram as funções superiores de direção, produção e administração no planeta, além do controle da mídia, da política e do poder. Elas estão superconectadas as redes informacionais e têm a “capacidade simbólica de criar e difundir mensagens” (CASTELLS, 2012, p. 493).

Para Castells, o que torna as megacidades uma nova forma urbana de características distintas é o poder gravitacional exercido por elas na direção das principais regiões do mundo – estando conectadas física e socialmente ao globo –, além de funcionarem como “ímãs” para seus países e áreas regionais (hinterlândias). Entretanto, ao mesmo tempo em que estão conectadas aos fluxos globais, estão desconectadas das populações locais que exercem subatividades ou que estejam em estado de ruptura social.

Mesmo as megacidades que não possuem grande influência na economia global conectam e reúnem imensos segmentos de todos os tipos da população mundial – inclusive aqueles indivíduos que buscam sobreviver, como os definidos por Castells e que encontram-se no “Quarto Mundo”, apresentado anteriormente.

As megacidades concentram o melhor e o pior – dos inovadores e das diferentes formas de poder e pessoas sem importância para a estrutura, prontas a vender sua irrelevância ou fazer que ‘os outros’ paguem por elas (CASTELLS, 2012, p. 495).

Muitas dessas megacidades são estranhas à matriz dominante norte-americana e europeia, como pode ser observado na tabela a seguir, em que estão listadas as trinta aglomerações urbanas (regiões / aglomerações metropolitanas) com maior população do mundo em 2011, segundo a ONU.

Tabela 1.1 – Trinta maiores aglomerações urbanas do mundo em 2011, segundo a ONU. As cinco primeiras aglomerações urbanas possuem mais de vinte milhões de habitantes, enquanto as vinte e três iniciais possuem mais de dez milhões⁵⁰.

Ano	Ranking	País	Aglomeração urbana	População (milhões)
2011	1	Japão	Tóquio	37,22
2011	2	Índia	Délhi	22,65
2011	3	México	Cidade do México	20,45
2011	4	Estados Unidos	New York-Newark	20,35
2011	5	China	Xangai	20,21
2011	6	Brasil	São Paulo	19,92
2011	7	Índia	Mumbai (Bombaim)	19,74
2011	8	China	Pequim	15,59
2011	9	Bangladesh	Daca	15,39
2011	10	Índia	Calcutá	14,40
2011	11	Paquistão	Carachi	13,88
2011	12	Argentina	Buenos Aires	13,53
2011	13	Estados Unidos	Los Angeles-Long Beach-Santa Ana	13,40
2011	14	Brasil	Rio de Janeiro	11,96
2011	15	Filipinas	Manila	11,86
2011	16	Rússia	Moscou	11,62
2011	17	Japão	Osaka-Kobe	11,49
2011	18	Turquia	Istambul	11,25
2011	19	Nigéria	Lagos	11,22
2011	20	Egito	Cairo	11,17
2011	21	China	Guangzhou (Cantão, Guangdong)	10,85
2011	22	China	Shenzhen	10,63
2011	23	França	Paris	10,62
2011	24	China	Xunquim (Chongqing)	9,98
2011	25	Indonésia	Jakarta	9,77
2011	26	Coreia do Sul	Seoul	9,74
2011	27	Estados Unidos	Chicago	9,68
2011	28	China	Wuhan	9,16
2011	29	Peru	Lima	9,13
2011	30	Reino Unido	Londres	9,01

Fonte: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2012).
World Urbanization Prospects: The 2011 Revision, CD-ROM Edition.

⁵⁰ Formatação da tabela alterada pelo autor.

A maioria dos grandes aglomerados urbanos está na Ásia, com as megalópoles chinesas constituindo o coração da nova China, que no mundo globalizado é a potência industrial do século XXI.

Como exemplo máximo do processo de formação das megacidades, Castells (2012) considera a Metrópole do sul da China⁵¹. Sobre a região, ele fala:

Hong Kong não é apenas seus seis milhões de habitantes, e Guangzhou não é só seus 6,5 milhões de habitantes: o que está surgindo é uma megacidade com quarenta a cinquenta milhões de pessoas, unindo Hong Kong, Shenzhen, Guangzhou, Zhuhai, Macau e pequenas cidades em Pearl River Delta. [...] É provável que a Metrópole do sul da China, hoje percebida apenas vagamente na maior parte do mundo, se torne a face urbana mais representativa do século XXI (CASTELLS, 2012, p. 493, 498).

Esta nova megacidade chinesa está se tornando rapidamente uma unidade econômica, funcional e socialmente interdependente com a incorporação de Hong Kong e Macau à China. Isso se deve às múltiplas e diversificadas conexões internas e externas do sistema urbano regional com a economia global. Essas conexões são a espinha dorsal dessa nova unidade espacial. Para Castells (2012), os fluxos definem a forma e os processos espaciais.

No entanto, em cada área urbana dessa megacidade em formação se desenvolvem processos de segregação e segmentação em padrões variáveis, com uma diversidade segmentada dependente de uma unidade funcional estruturada por gigantescas infraestruturas e intenso uso de tecnologia. Dessa forma, para Castells o único fator limitante para a expansão da megacidade será a quantidade de água doce recuperável da área do *East River*⁵².

Para Castells (2012) as megacidades continuarão a crescer em tamanho e atratividade pela localização das funções de alto nível e pelas escolhas pessoais, apesar de todos os problemas sociais, urbanos e ambientais decorrentes desse crescimento. Elas atraem população, riqueza, poder e inovação.

⁵¹ Em 1995 esse sistema espacial, ainda sem nome, tinha a extensão de 50 mil km² (CASTELLS, 2012).

⁵² Este provavelmente será o fator limitante de crescimento da Macrometrópole Paulista, conforme os acontecimentos de escassez de água ocorridos no primeiro semestre de 2014.

O futuro da humanidade e do país de cada megacidade depende fundamentalmente da evolução e gerenciamento dessas áreas. As megacidades são os pontos nodais e os centros do poder da nova forma/processo espacial da era da informação: o espaço de fluxos (CASTELLS, 2012, p. 499).

No Brasil discute-se desde a década de 1970-80 a possibilidade de formação de um *continuum* urbanizado entre as metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro, conectadas pelo eixo da Rodovia Presidente Dutra, a exemplo da megalópole identificada por Jean Gottmann no nordeste norte-americano nos anos 1960-70.

Em anos recentes o arquiteto Eugenio Queiroga (2001, 2007) e o economista André Urani (2008), com trabalhos e objetivos diferentes, propuseram o reconhecimento e institucionalização da megalópole que envolve não apenas as metrópoles de Rio e São Paulo, mas também municípios presentes em eixos urbanos nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

A “Megalópole do Sudeste Brasileiro” é a mais importante concentração urbano-industrial da América Latina, destacando-se globalmente. Na configuração proposta por Urani (2008), ela engloba 232 municípios nos três estados citados, com mais de 43,6 milhões de pessoas⁵³ (IBGE/2010). Isso correspondia a cerca de 23% da população brasileira em 2010. A megalópole ocupa uma área de 82.616 km², que corresponde apenas a 0,97% do território nacional. A densidade demográfica é de 528 habitantes por km², 23 vezes maior que a média brasileira.

Para ambos os autores, esta megalópole constitui-se de fato e espontaneamente em uma nova entidade urbana no Brasil, mas não é oficializada pelo Estado ou percebida pela população, apesar de ser funcional e se fazer presente no cotidiano desse território.

Segundo Queiroga (2001), o processo de formação da megalópole se desenvolveu com os avanços técnicos e a flexibilização da produção ocorridos a partir da década de 1970-80 e que levaram à reestruturação do território. Mas isso também ocorreu pela evolução do processo de urbanização do Sudeste brasileiro.

Para esse autor, a estruturação da megalópole ocorre a partir de interesses econômicos de capitais hegemônicos, nacionais e internacionais. O estabelecimento desse sistema urbano relaciona-se à expansão da atividade industrial da metrópole paulista para além dessa região metropolitana, gerando a “desconcentração

⁵³ Em termos populacionais essa megalópole ficaria atrás apenas dos EUA, México e Brasil entre os países das Américas (QUEIROGA, 2001).

concentrada” da produção e configurando inicialmente a Macrometrópole Paulista⁵⁴. Quase que simultaneamente, as cidades de São Paulo e, em menor grau, do Rio de Janeiro começaram a concentrar atividades terciárias de alto nível (avançado), enquanto outras áreas no interior do espaço “megalopolitano” aumentavam seus níveis de industrialização, notadamente o eixo de Jundiaí-Campinas (SP) e as regiões do Vale do Paraíba (SP-RJ) e de Campos (RJ).

A expansão da megalópole ocorre a partir dos eixos rodoviários, sendo o principal deles a Rodovia Presidente Dutra, que conecta as metrópoles paulista à fluminense através do Vale do Paraíba. Os outros eixos estendem-se para interior do Estado de São Paulo – Região Metropolitana de Campinas, Ribeirão Preto, entre outros –, avançando até o sul de Minas Gerais (Poços de Caldas) e para o litoral paulista até a Região Metropolitana da Baixada Santista. Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro os eixos se estendem para a Zona da Mata mineira (Juiz de Fora e Barbacena), através da região Serrana (Petrópolis), e também para a região do Norte fluminense, onde estão as bases de operação da extração de petróleo na bacia de Campos.

Em termos territoriais a Megalópole do Sudeste Brasileiro é um subespaço heterogêneo, fragmentado e segregador, privilegiando a ação de agentes globais. Na escala nacional a megalópole é uma densa região urbana, já na escala global configura uma centralidade. E essa vasta região urbana foi estruturada de modo a atender a lógica das grandes corporações pela presença de infraestrutura e redes físicas e informacionais, contando também com legislações, sistema de financiamento público (principalmente do BNDES), formação de mão de obra qualificada e produção técnico-científica (QUEIROGA, 2001).

Urani (2008) considera que essa megalópole é o espaço propício para a inovação e a inserção competitiva na economia global. Conforme dados do IBGE de 2010, a megalópole é responsável por 37% do PIB brasileiro⁵⁵, concentrando cerca de 38% da participação industrial nacional.

⁵⁴ O conceito de macrometrópole foi elaborado pela geógrafa Maria Adélia de Souza numa proposta de descentralização da metrópole paulista no final da década de 1970-80. O Estado de São Paulo passou a utilizar essa delimitação como uma unidade de planejamento nos anos 2000-10, mas sem instituir uma governança macrometropolitana. Esse sistema urbano é composto por 173 municípios.

⁵⁵ Na América do Sul apenas o próprio Brasil possui um PIB maior (QUEIROGA, 2001).

Figura 1.5 – A Megalópole do Sudeste do Brasil: eixos de estruturação e vetores de expansão. Fonte: QUEIROGA, 2002, p. 128. Editada por Ellen Reis.

No entanto, como lembra Queiroga (2001), por ter atraído uma grande migração originária de outras regiões brasileiras durante a segunda metade do século XX, a megalópole apresenta grandes bolsões de pobreza, principalmente nas grandes cidades. Esses bolsões, aliados à baixa qualidade de vida, ao baixo nível educacional e à desigualdade econômica produzem a exclusão social, configurando-se em “buracos negros” que são partes do “Quarto Mundo”, como definido por Castells (1999).

Figura 1.6 – Rua Afonso dos Santos, distrito de Vila Andrade, São Paulo. Lado a lado, a favela de Paraisópolis e o condomínio residencial de luxo Penthouse. Foto: Tuca Vieira/Folhapress, 20 Jan. 2004⁵⁶.

Para Queiroga (2001), a megalópole é uma forma urbana menos evidente de se perceber, pois seus espaços são mais caracterizados pelos fluxos do que pela continuidade física da forma urbana. De modo semelhante às *metápolis* de Ascher e às megacidades evidenciadas por Castells, a Megalópole do Sudeste Brasileiro não é formada apenas por conurbações entre áreas com características de tecido urbano tradicional, e nem forma o *continuum* urbanizado entre Rio e São Paulo imaginado na década de 1970-80. Ela abrange áreas urbanas consolidadas e em expansão, urbanizações dispersas e assentamentos de baixa densidade, como também significativas discontinuidades espaciais – áreas agrícolas e de pecuária, fragmentos florestais, montanhas⁵⁷ e ainda terras desocupadas / abandonadas.

⁵⁶ Fonte: Jornal Folha de São Paulo. Disponível em: <www.classificados.folha.uol.com.br/imoveis/1156506-metade-da-populacao-da-vila-andrade-mora-em-favelas.shtml>. Acesso em: 13 Mai. 2014.

⁵⁷ A serra das Araras, uma parte do maciço da serra do Mar no Estado do Rio de Janeiro, é uma área de discontinuidade espacial que impede a expansão da urbanização entre o Vale do Paraíba e Baixada Fluminense.

A megalópole se caracteriza simultaneamente por fenômenos de dispersão, fragmentação, difusão e concentração. A dispersão do seu sistema de ações é fortemente organizada a partir de sua dimensão corporativa. Trata-se de uma dispersão “concentrada” nas porções do território mais densamente tecnificadas e cientificadas. A fragmentação e a heterogeneidade são engendradas pela dialética entre razão global e razão local. A difusão de suas temporalidades, informações e ordens se processa para todo o território nacional, ainda que de maneira nada uniforme. A Megalópole do Sudeste, como local mais densamente urbanizado da “Região Concentrada do Brasil” [reunindo às regiões Sul e Sudeste], aglutina recursos de toda natureza em processos de desenvolvimento desigual e combinado. Concentra-se a riqueza e, ao mesmo tempo, atrai-se e possibilita-se a sobrevivência de milhões de pobres vindos de toda parte do país (QUEIROGA, 2001, p. 53-54).

Suas conexões se dão por sistemas rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo, além de distintas redes de comunicação e informacionais. Ainda segundo Queiroga (2001), as relações na megalópole são horizontais, ao mesmo tempo em que recebe ordens de sistemas verticais globais, ocorrendo uma alta intensidade de fluxos. Com isso, os antigos conceitos de centralidade, polaridade e hierarquias regionais tornam-se inadequados para a compreensão das transformações urbanas contemporâneas, cujas dinâmicas ocorrem em interações que vão além das concebidas nos modelos de hierarquias regionais.

1.3.1. - O espaço de fluxos – lugares x não-lugares

As transformações contemporâneas da urbanização admitem dentro do meio técnico-científico-informacional de Milton Santos diferentes lógicas espaciais. Como visto anteriormente, essas mudanças contemporâneas ocorrem também na produção e na localização industrial, configurando um novo espaço industrial que segue a lógica do espaço de fluxos.

Na estruturação da dominação da sociedade em rede, Castells (2012) entende que o espaço exerce um papel de fundamental importância. A partir desse raciocínio, esse autor propôs uma teoria do urbanismo para o período atual pós-fordista, ou como denominou, a “era da Informação”, em que distingue distintas lógicas espaciais – a do espaço de fluxos e a do espaço dos lugares. Essas lógicas podem ser descritas como:

- Espaço de fluxos – suporte material das práticas sociais simultâneas e dominantes na sociedade pós-moderna, que são comunicadas à distância;
- Espaço dos lugares – *locus* da experiência pessoal, com a escala física, função e significado facilmente assimilados pelo indivíduo.

Para Castells (2012) o “Espaço de Fluxos” é uma nova lógica espacial, um novo processo que está se traduzindo na manifestação espacial do poder e da função na sociedade em rede (contemporânea), resultando em novas formas espaciais.

As funções dominantes são organizadas em redes próprias de um espaço de fluxos que as liga em todo o mundo, ao mesmo tempo em que fragmenta funções subordinadas e pessoas no espaço de lugares múltiplos, feito de locais cada vez mais segregados e desconectados uns dos outros. O tempo intemporal parece ser o resultado da negação do tempo – passado e futuro – nas redes do espaço de fluxos. Enquanto isso o tempo cronológico, medido e avaliado diferencialmente para cada processo de acordo com sua posição na rede, continua a caracterizar as funções subordinadas e os locais específicos [...] A construção social das novas formas dominantes de espaço e tempo desenvolve uma meta-rede que ignora as funções não essenciais, os grupos sociais subordinados e os territórios desvalorizados. Com isso, gera-se uma distância social infinita entre essa meta-rede e a maioria das pessoas, atividades e locais do mundo. Não que as pessoas, locais e atividades desapareçam. Mas seu sentido estrutural deixa de existir, incluído na lógica invisível da meta-rede em que se produz valor, criam-se códigos culturais e decide-se o poder. Cada vez mais, a nova ordem social, a sociedade em rede, parece uma meta-desordem social para a maior parte das pessoas. Ou seja, uma sequência automática e aleatória de eventos, derivada da lógica incontável dos mercados, tecnologia, ordem geográfica ou determinação biológica (CASTELLS, 2012, p. 572, 573).

O espaço de fluxos é a lógica espacial dominante, por representar os interesses e funções que são preponderantes na sociedade atual. E esta dominação não é apenas estrutural, sendo concebida, decidida e implementada por atores sociais. Para Castells, a sociedade é organizada de modo assimétrico conforme os interesses dominantes de cada setor específico na estrutura social. Com isso, as bases mais significativas da sociedade, espaço e tempo, passam a ser organizadas em torno do espaço de fluxos e do tempo atemporal.

Compreende-se então que o espaço de fluxos suporta o conjunto de elementos dos diferentes fluxos e possibilita a articulação material entre esses elementos em tempo simultâneo, ao mesmo tempo que moldam e dominam a sociedade em rede. Já o espaço dos lugares é o espaço da contiguidade.

A partir dessas definições, observa-se que o espaço de fluxos pode ser descrito pela combinação de três principais camadas:

- Redes e sistemas de comunicação e tecnologias da informação – primeiro suporte e base material para as práticas simultâneas no espaço de fluxos. É uma forma espacial que permite as articulações e interações. No entanto, na rede, nenhum lugar existe por si mesmo, com as posições sendo definidas pelos intercâmbios de fluxos;
- Nós e centros de comunicação – lugares específicos com características sociais, culturais, físicas e funcionais bem definidas. O espaço de fluxos não é desprovido de lugares, mas sua estrutura lógica e significados o são, sendo absorvidos pela rede;
- A terceira camada aborda a organização espacial das elites gerenciais dominantes (e não das classes) que exercem funções direcionais estruturando o espaço de fluxos. Desse modo de dominação podem surgir as desigualdades, a exclusão e a segregação sociais. Quanto mais a organização social baseada na lógica do espaço de fluxos substitui a lógica presente num lugar específico, mais a lógica do poder global foge ao controle sociopolítico das sociedades locais e até mesmo das nacionais.

(CASTELLS, 2012)

Apesar do espaço de fluxos ser a lógica urbana dominante na sociedade em rede, este espaço não é a única lógica espacial dessa forma de sociedade. Enquanto o espaço do poder e da riqueza está projetado para o mundo, a vida e a experiência pessoal / individual estão radicadas nos lugares, tanto em sua cultura quanto na sua história. Dessa forma, nas sociedades tradicionais e nas desenvolvidas, grande parte das pessoas vivem em lugares, e percebem o seu espaço a partir do lugar. “Um lugar é um local cuja forma, função e significado são independentes dentro das fronteiras da contiguidade física” (CASTELLS, 2012, p. 512).

Assim, há uma contradição espacial fundamental e crescente entre os espaços dos fluxos e o espaço dos lugares, que emerge do mundo globalizado, urbanizado e organizado em redes: mesmo o planeta sendo reconstruído através da lógica do espaço de fluxos, as pessoas continuam a viver no espaço dos lugares.

Embora haja lugares no espaço dos fluxos e fluxos no espaço dos lugares, o significado cultural e social é definido em termos de lugar, ao passo que funcionalidade, riqueza e poder são definidos em termos de fluxo. [...] as elites são cosmopolitas, as pessoas são locais (CASTELLS, 2012, p. XXV, 505).

Aqui introduzimos mais um conceito, o “Não-lugar”, definido pelo cientista social Marc Augé (1994)⁵⁸, como os espaços que não são lugares no sentido antropológico. O não-lugar coincide com o espaço de fluxos – pontos luxuosos ou desumanos, de passagem e transitórios, efêmeros –, e que são a antítese do lugar – residências, espaços personalizados e de permanência. Na mesma linha de Castells e do espaço de fluxos, Augé observa que “a experiência do não-lugar é hoje um componente essencial de toda existência social” (AUGÉ, 1994, p. 109).

No entendimento de Augé, lugar e não-lugar são “polaridades fugidas”, em que o lugar nunca se apaga totalmente e não-lugar nunca se realiza totalmente. Ou seja, o não-lugar também existe como lugar, pois o não-lugar não existe em uma forma pura. Desse modo, o lugar é um espaço simbólico no sentido *strito*, que simboliza o lugar antropológico e que está no pensamento de cada indivíduo. Já o não-lugar é o espaço não simbólico, o espaço abstrato e de instantâneos (impressões parciais) como o espaço de fluxos, podendo também ser entendido como uma qualidade negativa do lugar ou a ausência do lugar em si mesmo.

Na realidade concreta do mundo de hoje, os lugares e os espaços, os lugares e os não-lugares misturam-se, interpenetram-se. A possibilidade do não-lugar nunca está ausente de qualquer lugar que seja. A volta ao lugar é o recurso de quem frequenta os não-lugares (e que sonha, por exemplo, com uma residência secundária enraizada nas profundezas da terra) (AUGÉ, 1994, p. 98).

As pessoas sentem necessidade de se identificar com uma cultura regional ou local. Assim, o lugar não representa necessariamente uma comunidade, mas contribui para a formação de comunidades. E desse modo, a vida dos habitantes de uma determinada localidade pode ser marcada pelas características desse lugar, que podem ser consideradas boas ou ruins, dependendo do julgamento de valor de cada indivíduo. Isto porque nem todos os lugares possuem interação social ou boas qualidades espaciais, inclusive podendo ser chamados de não-lugares, como mencionado anteriormente.

⁵⁸ Livro publicado originalmente em 1992. Referência: AUGÉ, Marc. **Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus, 1994.

Portanto, as pessoas ainda vivem em lugares. Mas, como a função e o poder em nossas sociedades estão organizados no espaço de fluxos, a dominação estrutural de sua lógica altera de forma fundamental o significado e a dinâmica dos lugares. A experiência, por estar relacionada a lugares, fica abstraída do poder, e o significado é cada vez mais separado do conhecimento. Segue-se uma esquizofrenia estrutural entre duas lógicas espaciais que ameaça romper os canais de comunicação da sociedade. A tendência predominante é para um horizonte de espaços de fluxos a-histórico em rede, visando impor sua lógica nos lugares segmentados e espalhados, cada vez menos relacionados uns com os outros, cada vez menos capazes de compartilhar códigos culturais. A menos que, deliberadamente, se construam pontes culturais, políticas e *físicas* entre essas duas formas de espaço, poderemos estar rumando para a vida em universos paralelos, cujos tempos não conseguem encontrar-se porque são trabalhados em diferentes dimensões de um hiperespaço social (CASTELLS, 2012, p. 517-518, grifo do original).

Assim, Castells considera que as redes globais integram determinadas dimensões e excluem outras. Quanto mais a organização social baseada na lógica do espaço de fluxos substitui a lógica presente num lugar específico, mais a lógica do poder global foge ao controle sociopolítico das sociedades locais e até mesmo das nacionais.

Na análise conjunta das teorias de Milton Santos do “meio técnico-científico-informacional” e do “espaço de fluxos” de Manuel Castells e, consequentemente dos “não-lugares” de Marc Augé, observamos que estes conceitos não são contraditórios, pois compreende-se que meio técnico-científico-informacional abrange conjuntamente o espaço de fluxos (não-lugares) e o espaço dos lugares, ambos espaços globalizados ou passíveis de sofrerem ações globais. A questão nesta seção é definir como as interações desses espaços são coincidentes com as formas urbanas concentradas e dispersas, bem como as suas inter-relações.

A lógica de dominação do espaço de fluxos e do não-lugar possui duas realidades complementares porém distintas: espaços constituídos para finalidades não perenes – transporte, trânsito, comércio, lazer – e a relação que os indivíduos mantêm com esses espaços. Para Castells (2012), o espaço de fluxos manifesta-se de duas formas principais:

- em comunidades segregadas simbolicamente ou fisicamente, protegidas ainda pelos altos preços dos imóveis – como as *gated communities* norte-americanas e os condomínios fechados latino-americanos (que são tratados nos capítulos seguintes);

- na criação de um estilo de vida e de formas culturais, principalmente voltados para as elites, que unificam e homogeneizam locais simbólicos no mundo, transcendem as fronteiras culturais de todas as sociedades e, ao mesmo tempo, substituem as especificidades históricas de cada lugar.

Estas comunidades segregadas são um fenômeno originário dos EUA que se expandiu fortemente em todo o mundo a partir dos anos 1990-2000. Os meios de segregação ocorrem tanto pela localização quanto pelos modos de gestão privada e controle de segurança dos empreendimentos e equipamentos voltados para as elites, em sua maioria com formas urbanas dispersas. Na percepção de Castells as elites dessas comunidades segregadas são definidas por uma subcultura em rede interpessoal relacionada ao espaço. Neste sentido, o espaço de fluxos se caracteriza por conter microrredes pessoais que projetam seus interesses em macrorredes funcionais em todo o conjunto global de interações. O contraponto a essas comunidades fechadas, no extremo oposto da escala socioespacial, são os “buracos negros” do Quarto Mundo, definidos por Castells (1999) e mencionados anteriormente.

Dessa forma, nos locais onde os fluxos assumem cada vez mais proporções temporais e espaciais – configurando-se assim como espaços de fluxos e não-lugares –, como em áreas suburbanas e de urbanização dispersa, o lugar em que as experiências e relacionamentos humanos intensos se desenvolvem é no interior das arquiteturas. Este é o caso das comunidades e condomínios fechados, em que a vida se desenvolve plenamente apenas no interior das residências.

Para Castells, o resultado da imposição da lógica global sobre os lugares é a coexistência do dinamismo e da marginalidade, expressa em termos espaciais pelo crescimento descontrolado de assentamentos urbanos em todo o mundo, ou a consolidação de guetos suburbanos em áreas preexistentes.

Os lugares, ao se tornarem nós das redes globais, necessitam de infraestruturas de conectividade com múltiplas dimensões, integrando-se aos espaços de fluxos. Cada uma dessas infraestruturas – como transportes multimodais, redes de comunicação, sistemas avançados de informação e serviços acessórios (lazer, entretenimento, segurança), entre outros – deve ser servida por pessoal qualificado, capacitado.

Assim, não só as comunidades segregadas são partes dos espaços de fluxos e não-lugares, mas também os distritos industriais e tecnopolos, escritórios e centros

empresariais, ou seja, centros de produção e inovação – componentes da especialização flexível articulados globalmente; espaços de comércio, serviços e lazer/entretenimento, como *shopping centers*, hipermercados, parques temáticos e grandes cadeias de hotéis – espaços de consumo globalizados; redes fechadas de transporte, vias expressas, autoestradas, aéreas e linhas férreas; equipamentos de transporte, como aeroportos, estações e rodoviárias, além dos próprios aviões, trens, ônibus e outros – meios de transporte que denotem velocidade e circulação; redes a cabo ou sem fio, satélites, entre outros – fluxos de comunicação e informacionais.

Todos esses são não-lugares, por serem pontos de não permanência, transitórios, em que não se criam laços sociais e afetivos profundos e duradouros. E nesses espaços predomina a atualidade, a urgência do momento presente. Esta é outra qualidade do não-lugar e do espaço de fluxo: o tempo é sempre o tempo presente. Dessa forma, os passageiros dos não-lugares têm experiências simultâneas do presente perpétuo e do encontro com si próprio (AUGÉ, 1994).

Nos meios de transporte e vias de circulação, o indivíduo é apenas um espectador, sem que a natureza do que está vendo seja considerada por ele como realmente importante, como o motorista em uma autoestrada. As referências nas placas de trânsito, por exemplo, criam o não-lugar nos lugares – os transformam em passagens. Essas indicações apresentam visões parciais – “instantâneos” – de lugares ou relatos desses lugares. Com isso, os suportes para informações e anúncios diversos – placas, painéis eletrônicos e *outdoors* – são partes integrantes da paisagem contemporânea.

Para Augé (1994), não só as vias de circulação e os meios de transporte, mas também outros não-lugares que são espaços de fluxos como centros comerciais, hotéis e parques, objetivam ser simultâneos e indiferentes com cada indivíduo, como por exemplo o uso de mensagens comuns em tom imperativo – Boa Viagem, Obrigado pela visita, Volte Sempre.

Os não-lugares e espaços de fluxos estão presentes nas formas urbanas concentradas e, fundamentalmente, nas formas urbanas dispersas e nas conexões, circulações e fluxos entre elas. Podemos observar o fenômeno dos não-lugares em equipamentos e conjuntos urbanos dispersos, que se opõem aos lugares.

A lógica de dominação da sociedade em rede de Castells (2012), que materializa-se na conectividade cultural e uniforme do espaço de fluxos e não-lugares, que muitas

vezes é imposta, também se manifesta na criação de um modo de vida homogeneizador. No entendimento de Augé (1994), os não-lugares fabricam o “homem médio” – homogêneo – sozinho, mas semelhante aos demais, que dependendo do meio onde se encontra recebe diferentes definições: como usuário (metrô, rodovia), passageiro (trem, avião), consumidor (*shopping center*, hipermercado) ou cliente (banco, *call center*). E esses não-lugares eventualmente individualizam o sujeito, ocorrendo na maioria das vezes quando o indivíduo se identifica. Ou seja, para que haja o anonimato é preciso que se tenha uma individualização inicial com o controle da identidade. Desse modo, o passageiro só conquista seu anonimato após se identificar (ex. check-in no balcão da cia. aérea) e, com isso, assina um contrato (formal ou informal) de utilização do não-lugar (AUGÉ, 1994).

De certo modo, o usuário do não-lugar é sempre obrigado a provar sua inocência. [...] O passageiro dos não-lugares só reencontra sua identidade no controle de alfândega, no pedágio ou na caixa registradora. Esperando, obedece ao mesmo código que os outros, registra as mesmas mensagens, responde às mesmas solicitações. O espaço do não-lugar não cria nem identidade singular nem relação, mas sim solidão e similitude (AUGÉ, 1994, p. 94, 95).

O modo de vida uniforme se reflete em espaços relativamente segregados e com arquiteturas homogêneas e que tendem a uma unificação dos “estilos” arquitetônicos, materializando-se em novas centralidades e equipamentos futuristas em diferentes cidades e países. Há com isso a conexão simbólica da arquitetura homogênea, incluída nos espaços de fluxos, com os locais que também são nós de diferentes redes globais. Para Castells (2012), sendo o espaço de fluxos a forma espacial predominante da sociedade em rede, a arquitetura e o *design* são redefinidos quanto à sua forma, função, processo e valor. Assim, a arquitetura vira refém da cultura global, descartando-se a cultura e a história da sociedade local, onde estas construções são edificadas.

A vontade de não pertencer a nenhuma cultura ou lugar leva à representação arquitetônica através do pós-modernismo em sua versão extrema, que impõe a lógica codificada da ruptura com os códigos culturais anteriores presentes em qualquer lugar construído, como uma fuga das sociedades historicamente enraizadas. Desse modo, no entendimento de Castells o pós-modernismo pode ser considerado como a arquitetura do espaço de fluxos.

Paradoxalmente, a tentativa da arquitetura pós-moderna de quebrar os modelos e padrões de disciplina arquitetônica resultou numa monumentalidade pós-moderna imposta que se tornou a regra generalizada das novas sedes corporativas de Nova York a Kaohsiung [Taiwan], durante os anos 80 [...] A arquitetura pós-moderna declara o fim de todos os sistemas significativos. Cria uma mistura de elementos que procura a harmonia formal por provocação estilística trans-histórica. A ironia tornou-se o modo preferido de expressão. No entanto, o que a maior parte do pós-modernismo realmente faz é expressar, em termos quase diretos, a nova ideologia dominante: o fim da história e a suplantação de lugares no espaço de fluxos. Porque, apenas se estivéssemos no fim da história, poderemos misturar tudo o que conhecemos antes. [...] É por isso que, paradoxalmente, a arquitetura que parece mais repleta de significado nas sociedades moldadas pela lógica dos espaços é o que eu chamo de “arquitetura da nudez”. Ou seja, a arquitetura cujas formas são tão neutras, tão puras, tão diáfanas, que não pretendem dizer nada. E ao nada dizer, elas comparam a experiência com a solidão do espaço de fluxos. Sua mensagem é o silêncio (CASTELLS, 2012, p. 507, 508).

Ainda segundo este autor, os monumentos arquitetônicos contemporâneos espalhados pelo mundo são “intercambiadores de comunicação”, ou seja, equipamentos urbanos e infraestruturas para a comunicação física e informacional (CASTELLS, 2012). Entretanto, como observado nas revistas de arquitetura contemporânea, essas novas edificações não são apenas equipamentos voltados para os meios de comunicação e transporte, mas estão, em sua grande maioria, localizadas ao longo das redes, em vias e linhas conectoras dos espaços de fluxos: hotéis internacionais padronizados com sua decoração semelhante em todo o planeta; edifícios corporativos e centros empresariais; *shopping centers* e *outlets*; museus e centros culturais; centros para emagrecimento e modelagem do corpo (*spa*); além de aeroportos, estações ferroviárias, portos, áreas de transferência intermodais e salas VIP ⁵⁹ em aeroportos – locais “exclusivos” que separam determinados indivíduos dos demais nas vias de comunicação; centros de informatização e comunicação. Estes equipamentos urbanos são espaços transitórios, não-lugares, muitos deles com formas urbanas dispersas ou desarticuladas do tecido urbano tradicional.

Mas além das formas espaciais há também os serviços, atividades e valores impostos por uma cultura internacional homogênea e excludente. São símbolos e expressões desse “estilo” (moda) cultural, que tem sua identidade desconectada e não relacionada diretamente a nenhuma sociedade específica, mas sim, aos

⁵⁹ Da expressão inglesa *Very Important Person* (“Pessoa muito importante”).

circuitos empresariais e seus membros da economia informacional, impondo uma cultura global.

Desse modo, são organizadas hierarquias socioespaciais simbólicas, que refletem os símbolos do poder. Estes símbolos são posteriormente apropriados pelas classes sociais mais baixas, formando “comunidades” que tentam reproduzir os símbolos de *status*, isolando-se, inclusive fisicamente, do resto da sociedade e perpetuando uma sucessão de processos hierárquicos de segregação, que conjuntamente dão forma à fragmentação socioespacial.

1.3.2. - O novo espaço industrial

As indústrias de alta tecnologia introduziram uma nova lógica de localização que, posteriormente, passou a ser reproduzida por outros setores industriais. O novo espaço industrial é organizado a partir da lógica dos fluxos de informação que, de modo simultâneo, reúnem e separam os componentes territoriais das empresas. Dessa forma, esse novo espaço se caracteriza pela capacidade organizacional e tecnológica de separar o processo produtivo em diferentes localizações espaciais (utilizando-se da lógica do espaço de fluxo), mas, ao mesmo tempo, mantém sua unidade a partir das conexões em redes, possibilitando a flexibilidade tecnológica para a fabricação de componentes.

Isto foi possível graças à inovação e aos métodos de produção flexível, vistos previamente neste capítulo, em que os novos processos de produção e gestão industriais foram modificados em termos sociais e técnicos, adequados às novas características do processo industrial, do trabalho e do capital. O sistema de administração da produção *just in time* possibilitou o maior controle dos estoques conforme as etapas de produção, alterando ainda as relações internas e externas das indústrias com seus fornecedores e também subcontratados (LEBORGNE; LIPIETZ, 1990), com essas relações sendo espacializadas em diferentes escalas. Estes modos e métodos de organização e produção substituem o anterior fordista.

Segundo Storper (1990), a substituição do antigo sistema tecnológico e institucional fordista por um regime de flexibilidade de produção introduz um conjunto de novas realidades. Este conjunto configura o novo desenvolvimento econômico regional e a nova forma da urbanização, tanto nos países desenvolvidos quanto nos em desenvolvimento.

Os arranjos institucionais produzidos pelas políticas neoliberais de ajuste estrutural possibilitaram que os países conformassem ambientes favoráveis ao ingresso de distintos empreendimentos e redes em seus territórios, como observado anteriormente. Assim, o capital conjugado financeiro-industrial transformou-se no personagem principal do processo de acumulação e crescimento industrial (DE MATTOS, 2004).

Para Castells e Hall (2001), nenhum país pode prosperar sem um certo nível de conexão com as fontes de inovação e produção. E a inovação é parte de um sistema de gestão, conhecimento, análise de informações e da produção de bens e serviços, todos estes interligados. Desse modo, a inovação tecnológica, a produção de equipamentos tecnologicamente avançados e a difusão da tecnologia não podem ser processos desconectados.

Isso está levando à “nova geografia industrial”, concentrada primeiramente nas indústrias de alta tecnologia, mas que avançou para outras atividades industriais (como a automobilística), diferentes níveis de especialização e diversidade de mercados. A energia para investir e inovar está construindo de modo positivo novos espaços industriais, produzindo uma onda de reindustrialização por todo o mundo, que segundo Castells e Hall, negaria os mitos do pós-industrialismo.

Os complexos produtores de inovação possuem uma importância decisiva para todo o conjunto do processo produtivo. E a localização desses complexos é estratégica, pois nesses locais se concentram e/ou são coordenados os “meios de inovação”. A partir do estudo realizado conjuntamente com Peter Hall e Philippe Auydalot, Manuel Castells (2012) definiu da seguinte forma os meios de inovação:

Conjunto específico de relações de produção e gerenciamento com base em uma organização social que, de modo geral, compartilha uma cultura de trabalho e metas instrumentais, visando gerar novos conhecimentos, novos processos e novos produtos [...] Os meios de inovação são as fontes fundamentais de inovação e de geração de valor agregado no processo de produção industrial da era da informação (CASTELLS, 2012, p. 478).

Apesar do conceito de meios de inovação não abarcar necessariamente a dimensão espacial, no caso das indústrias de tecnologia, Castells considera que a proximidade espacial se faz necessária para a existência desse meio, ao menos por enquanto. Isso ocorre devido à natureza de interação nos processos de inovação. O

meio de inovação necessita de sinergias, em que o valor agregado vem de sua interação.

Ao adotarem o sistema de produção flexível, as indústrias seguem a tendência de concentrarem-se geograficamente, com o objetivo de reduzir custos e gerar maior produtividade. Esse agrupamento de empresas e indústrias facilita o encadeamento com as demais empresas e fornecedores, proporcionando ainda a reunião de mão de obra e de suprimentos. Isso permite uma maior rotatividade de estoques e de produção, bem como a redução de custos na contratação e treinamento da mão de obra e ainda a socialização dos empregados (STORPER, 1990).

Assim, a concentração e a ligação das estruturas industriais urbano-regionais ajudam na maximização do acesso ao contexto cultural e informacional dos sistemas de produção, funcionando como nós que articulam diferentes redes com intensivas interações: empresariais, de pesquisa e produção, industriais, acadêmicas, entre outras.

Assim, estamos sendo testemunhas da aparição de um novo espaço industrial, definido tanto pela localização dos novos setores industriais como pela utilização de novas tecnologias em todos os setores. Ao mesmo tempo, este novo espaço industrial é globalmente interdependente, tanto para os *inputs* como para os mercados, destacando um processo de reestruturação de dimensões gigantescas que as cidades e regiões de todo o mundo estão percebendo (CASTELLS; HALL, 2001, p. 27, grifo do original, tradução livre do autor).

Há uma crescente interdependência desses meios de inovação por todo o planeta, aumentando ainda mais as sinergias. Com isso, estes meios comandam redes globais de produção e distribuição que alcançam todo o planeta. Segundo o geógrafo Ash Amin e o sociólogo Kevin Robins (1991 apud CASTELLS, 2012, p. 481), “o novo sistema industrial não é global nem local, mas ‘uma nova articulação da dinâmica local e global’”⁶⁰.

Para Castells (2012), a lógica espacial do espaço de fluxo é que ordena a localização industrial. Com isso, a antiga divisão hierárquica do trabalho entre diferentes funções e localizações em múltiplos territórios não é mais tão essencial. Na lógica do espaço de fluxos, as hierarquias territoriais e do trabalho, podem ser

⁶⁰ Referência: AMIN, Ash; ROBINS, Kevin. These are not Marshallian times. In: CAMAGNI, Roberto (Org.) **Innovation Networks: Spatial Perspectives**. Londres: Belhaven Press, 1991, pp. 105-20.

rapidamente alteradas, conforme o setor industrial se expande pelo mundo ou a concorrência se intensifica. Ou ainda, caso o movimento ocorra no sentido oposto, de retração industrial, em que aglomerações urbanas inteiras podem ser enfraquecidas.

Há com isso a organização de uma hierarquia da inovação e da produção, ambas articuladas em redes globais. E a estrutura e organização dessas redes estão sujeitas a mudanças constantes dos movimentos de cooperação e concorrência entre empresas e locais. Essas mudanças podem ocorrer por ações institucionais empreendedoras, como a ação de governos, e por processos históricos acumulativos. Dessa forma é estabelecida uma nova divisão espacial do trabalho, com empresas localizadas em diferentes territórios e com geografia variável, com conexões em dois sentidos entre empresas (ida e volta), destacando-se ainda a importância das relações extrarregionais.

Essa lógica espacial de localização industrial passou a abranger outros setores da indústria, criando-se assim uma multiplicidade de redes industriais globais cujas interações e exclusões estão modificando os conceitos de localização das plantas fabris para o de fluxos de indústrias. Como exemplo destacam-se as empresas europeias, que estavam familiarizadas com a localização dos seus empreendimentos industriais nos seus próprios países. Essas empresas precisaram descentralizar seus sistemas produtivos para uma cadeia global quando os mercados internacionais se abriram. Isso foi necessário para que enfrentassem a concorrência de empresas instaladas na Ásia e as vantagens tecnológicas e competitivas das empresas americanas e japonesas (CASTELLS, 2012).

Com a expansão das localizações industriais pelo mundo, estão sendo criados meios de inovação secundários. Estes são construídos de forma descentralizada, desmembrados dos centros primários e visando nichos próprios, como mercados regionais, podendo, inclusive, concorrer com suas matrizes.

Os meios de inovação industrial de alta tecnologia e os setores industriais que seguiram em direção à flexibilidade da produção levaram ao ressurgimento do fenômeno do distrito industrial segundo Storper (1990). Estes complexos são localizados próximos às principais vias de acesso, apresentando ainda efeitos positivos quanto às qualidades de vida e trabalho no entorno desses polos (VALLADARES; PRETECEILLE, 1990).

Estes novos distritos apareceram inicialmente nos países desenvolvidos, mas na atualidade estão localizados em diversas partes do mundo, como o Vale do Silício e o condado de Orange, ambos localizados na Califórnia, o Corredor M4 no Reino Unido (uma faixa que vai de Londres até o sul do País de Gales), a chamada Terceira Itália, a Cidade Científica ao sul de Paris (*Paris Sud*), Moscou-Zelenograd, Seul-Inchon, além de Tóquio, Nice-Sophia Antipolis, Taipei-Hsinchu, Cingapura, Xangai, São Paulo, Barcelona, entre outros (STORPER, 1990; CASTELLS, 2012).

Castells e Hall (2001) denominam esses novos complexos tecnoindustriais como *Technopoles*⁶¹, que na visão destes autores teriam funções equivalentes na Revolução Industrial às minas e fundições, só que da era informacional. E apesar das fantasias futurísticas das modernas *technopoles*, essas são uma continuidade espacial histórica da tecnologia e da industrialização precedentes, segundo Castells (2012).

Esta designação inclui, além dos polos e parques tecnológicos, “cinturões” de empresas/indústrias de tecnologia, cidades das ciências e centros de pesquisa. No conceito de *technopoles* estão inclusas as tentativas de planejamento e promoção de uma área que concentra a produção industrial tecnologicamente inovadora. Mas além disso, existem as *technopoles* semi-espontâneas e as gigantescas *technopoles* metropolitanas (CASTELLS E HALL, 2001). E esses polos possuem diferentes formas urbanas e localizações (seguindo a lógica do espaços de fluxos), formando, em alguns casos, mega-nós, como definidos anteriormente.

Na relação de localidades desse novos polos, nota-se que eles concentram-se principalmente nas áreas metropolitanas e suas periferias (bordas). Na visão de Hall e Castells (2001) as metrópoles continuam a acumular fatores indutores de inovação e ao mesmo tempo geram sinergias com a indústria e os serviços avançados. No entanto, no entender de Storper (1990), o advento da produção flexível possibilitou o rompimento com o excessivo predomínio das metrópoles, ao mesmo tempo em que facilitou a localização industrial desconcentrada e com formas urbanas dispersas. Isso é possível porque os setores industriais que mais se utilizam da produção flexível são relativamente independentes das variações das economias de aglomeração, encontradas nos velhos centros da indústria fordista de

⁶¹ Os autores propuseram este termo com base no nome genérico utilizado na França para designar essas urbanizações: *Technopole*.

produção em massa. Com isso, os novos setores e métodos de produção flexível permitem a redução da concentração espacial da indústria.

Porém, como salienta Storper (1990), os novos espaços industriais são altamente concentrados e a localização deles é muito seletiva espacialmente, em que alguns locais se beneficiam enquanto outros são deixados para trás.

Desse modo, a produção flexível e sua lógica de implantação, baseada no espaço de fluxos, permitem a redução da polarização espacial global do desenvolvimento industrial, estimulando a multiplicação de polos de crescimento industriais. Ao mesmo tempo, concentra as indústrias e seus fornecedores em polos e distritos industriais. A complexidade dos vínculos e encadeamentos da produção flexível, presentes em diversos polos industriais, bem como as possibilidades de crescimento por eles geradas, devem ser consideradas na questão locacional e em políticas de desenvolvimento industrial que incluam igualmente cidades grandes e pequenas (STORPER, 1990).

No caso da microrregião do Vale do Paraíba fluminense está em curso o fenômeno de reconcentração industrial, com novos empreendimentos instalados a partir da década de 1990-2000. Estas novas indústrias já foram planejadas como base nos princípios da economia informacional e global, com as linhas de montagem organizadas a partir dos conceitos de produção flexível (modular) e utilizando-se do sistema *just in time*. O nível de inovação é secundário nas novas indústrias da região, pois os departamentos de pesquisa e projeto, presentes nessas fábricas, estão conectados globalmente em redes próprias, comandadas pelas matrizes. Neste sentido, são realizadas pesquisas para a regionalização de produtos, adequando-os ao mercado brasileiro e latino-americano e, em menor parte, criando-se alguns produtos regionais⁶².

⁶² Aqui pegando-se como exemplo a fabricante de automóveis francesa PSA Peugeot-Citroën instalada em Porto Real, os materiais e elementos estruturais dos veículos são adequados ao clima e às condições de rodagem brasileiras, o que na indústria automobilística é chamado de tropicalização. Em 2010 foi lançada a picape Peugeot Hoggar, que foi desenvolvida inteiramente no Brasil, pois o fabricante não produz picapes em outras partes do mundo. Ela era voltada para o mercado latino-americano, mas não obteve grande sucesso comercial.

Figura 1.7 – Município de Porto Real, no Vale do Paraíba fluminense. Ao fundo, o polo industrial. Foto: Renato S. Rodrigues, Out. 2012⁶³.

Figura 1.8 – Polo industrial do município de Porto Real, no Vale do Paraíba fluminense. Vista geral das fábricas da PSA Peugeot-Citroën e da MAN Latin America (antiga Volkswagen Caminhões). Foto: Renato S. Rodrigues, Out. 2012⁶⁴.

Essas indústrias e seus fornecedores mais próximos, em parte concentrados no chamado “Tecnopolo”, estão localizados nos municípios de Porto Real, Resende e Itatiaia, onde ocorre a reindustrialização da região. Ao mesmo tempo, o antigo centro polarizador fordista formado pela CSN e a conurbação Volta Redonda-Barra Mansa foi deixado para trás, com estes dois municípios recebendo apenas benefícios indiretos dessa nova onda de industrialização na microrregião do Vale do Paraíba fluminense.

⁶³ Disponível em: <www.panoramio.com/photo/47011418>. Acesso em: 13 Mai. 2014.

⁶⁴ Disponível em: <www.panoramio.com/photo/81308994>. Acesso em: 13 Mai. 2014.

Como partes de um sistema global de produção flexível, as plantas industriais desta região estão articuladas em redes com os fornecedores – instalados localmente no interior ou ao redor das fábricas, como também dispersos globalmente – e ainda com as demais fábricas do mesmo grupo empresarial – localizadas no Brasil e em outros países –, racionalizando-se, assim, a produção. Já a direção nacional e os departamentos de compras, vendas e marketing dessas empresas industriais estão localizados em São Paulo, como comentado anteriormente, e de lá reportam-se às suas matrizes nos países de origem, no caso das multinacionais.

As novas fábricas instaladas no Vale do Paraíba fluminense, como também seus fornecedores locais, foram, e estão sendo implantadas com formas urbanas dispersas no espaço regional.

A seguir, no Capítulo 2, são abordados os antecedentes e a conceituação do processo de dispersão urbana. Em seguida, no Capítulo 3, este processo será caracterizado na América Latina, destacando-se exemplos no México, Argentina e Brasil. Voltamos a abordar a dispersão urbana nesta região ao retratá-la no Capítulo 5, testando as hipóteses da pesquisa.

CAPÍTULO 2

O Processo de Dispersão Urbana

N a atualidade o mundo é predominantemente urbano. Como observado no capítulo anterior, mais da metade da população mundial está vivendo no meio urbano, mas não necessariamente em cidades – entendidas no sentido clássico e mais amplo, de assentamentos humanos em que ocorrem relações entre pessoas e troca de mercadorias.

Françoise Choay (1994), ao questionar a natureza da urbanização contemporânea, constata o progressivo desaparecimento da cidade tradicional. O que ocorreu durante o último século foi a mutação do urbano, ainda que se mantivesse mascarado entre a permanência da terminologia e do mito da cidade. Neste ínterim, demorou-se a reconhecer os sinais da revolução urbana em curso, mas que passa diante dos nossos olhos.

Apenas na década de 1960-70 é que este fenômeno passou a ser percebido, primeiramente de modo empírico e não tão bem definido, como observado nos textos do historiador Lewis Mumford (1998)¹ e da ativista Jane Jacobs (2000)², e posteriormente de maneira teórico-conceitual pelo urbanista Melvin Webber (1964, 1968) e pelo sociólogo Henri Lefebvre (1999)³.

Webber percebeu a mudança em curso na sociedade ocidental:

- Rompimento da antiga coincidência histórica entre a organização social e espacial que configurava a cidade;
- Processos sociais extrapolaram para além dos limites da cidade, com a urbanização avançando pelo território;
- Uso intenso das redes de transporte, comunicação e informação.

Isso deu origem ao que esse autor denominou de “era da pós-cidade”⁴, com o domínio do urbano numa sociedade totalmente urbanizada. As antigas cidades se tornariam obsoletas e acabariam desaparecendo dentro da dispersão, que é muito vasta no território. Estas seriam substituídas por um novo modo de urbanidade, o domínio urbano, com uma sociedade urbana em ampla escala, cada vez mais independente das cidades.

¹ Livro originalmente publicado em 1961. Referência: MUMFORD, Lewis. **The City in History**. San Diego: Harcourt Brace, 1961.

² Livro originalmente publicado em 1961. Referência: JACOBS, Jane. **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961.

³ Livro originalmente publicado em 1970. Referência: LEFEBVRE, Henri. **La Révolution Urbaine**. Paris: Gallimard, 1970.

⁴ Tradução do título original do texto. Referência: WEBBER, Mervin. The Post-City Age. In: **The Conscience of the City**. Daedalus, the journal of the American Academy of Arts and Sciences, 1968, Vol. 97, n. 4.

Lefebvre aborda o urbano como um fenômeno social total, o domínio do urbano que caminha para a totalidade, ao menos virtual. A enorme concentração urbana nas grandes cidades, não só de pessoas, mas também de atividades, consumo, riquezas e bens materiais, fez com que ocorresse a implosão-explosão da cidade. Os múltiplos fragmentos dessa explosão se espalharam pelo território – periferias, subúrbios, residências secundárias e, posteriormente, a urbanização dispersa. A emergência e complexidade da sociedade urbana, com novas funções e estruturas se delineia sobre as ruínas da cidade “clássica”, mas sem que esta última, necessariamente, desapareça por completo.

Hoje a cidade tradicional explodiu e a sociedade urbana, em grande escala, se materializou em sistemas urbanos complexos. Com isso, as novas formas de urbanização e de mobilidade urbana têm assumido cada vez mais um importante papel na vida cotidiana das populações. As relações sociais e econômicas passam a se desenvolver, em grande parte, sobre novas bases territoriais e em múltiplas escalas.

As novas formas e sistemas urbanos possuem dimensões distintas, configurando-se em áreas metropolitanas e grandes aglomerados urbanos formando um *continuum* urbanizado, como também as mais recentes formas: regiões urbanas, cidades informacionais globais e megacidades de Castells, *metápoles* de Ascher ou, em menor escala, os conjuntos de cidades médias e polos isolados. Todos estes sistemas incluem formas de urbanização concentradas e dispersas, como observado anteriormente. Há a emergência de novas centralidades, múltiplas, conectadas globalmente através de redes físicas e virtuais, e de novos padrões de ocupação e moradia, com modificações nas inter-relações urbanas e regionais.

Para o arquiteto e cientista social Nestor Goulart Reis (2006) a urbanização contemporânea e, em especial, a urbanização dispersa são parte de uma completa mudança de estado. Assim, o quadro atual da urbanização que se observa não é apenas a mudança da forma, mas segundo este autor, é “um fenômeno completamente novo”. Os processos que afetam a urbanização contemporânea, apesar de terem suas origens em outros tempos, certamente no período fordista, na atualidade não são mais os mesmos de antes. Da mesma forma, as relações socioespaciais que fundamentam esse fenômeno são outras, bem diferentes da urbanização anterior, moderna e fordista. Consequentemente, o conceito clássico de cidade não consegue mais dar conta das atuais manifestações urbanas, como explicitado preliminarmente.

As mudanças de estado que Reis (2006) menciona foram abordadas no Capítulo 1, correspondendo aos novos estágios do comércio mundial avançando para a globalização, os métodos de produção e trabalho flexíveis, e as formas mais complexas de capitalismo informacional e global, entre outras. Essas mudanças estão relacionadas ainda à ampliação dos modos de vida metropolitanos e cosmopolitas para outras áreas urbanas, de maneira a generalizar-se, principalmente, no que se refere à circulação, aqui entendida como mobilidade e conectividade entre as diversas redes e ao consumo.

Desse modo, a urbanização dispersa é um processo de caráter geral que não é específico de um país. Este fenômeno radical leva à superação dos conceitos de cidade e campo, sendo uma mudança de estado.

O processo de dispersão urbana está presente nos EUA, na Europa, nos diversos países da América Latina e em muitas regiões do Brasil. No caso brasileiro, a dispersão urbana pode ser vista como um processo contínuo e crescente, que teve condições propícias para se desenvolver a partir da década de 1950-60. No país, esse processo está claramente relacionado às mudanças no tecido urbano e geram “novas territorialidades”, sendo um processo complexo e diversificado. Desse modo, a dispersão urbana tem se mostrado reestruturante no curso das últimas décadas do século XX e no século XXI, com mudanças mais visíveis após 1990.

Aqui convém uma importante definição sobre o conceito de urbanização, que é entendido por Reis (2006) em dois sentidos: o físico espacial, de extensão do tecido urbano, ampliando-se as áreas urbanizadas no território; e em termos de processo social e demográfico da urbanização, com a adoção de modos de vida urbanos e metropolitanos, bem como a transferência de populações rurais para áreas urbanas, concentradas ou dispersas. Desse modo, o processo social presente na urbanização está centrado na lógica de apropriação, produção, uso e transformação do espaço urbano. Esta definição de urbanização e os seus sentidos é que são utilizados no presente trabalho.

Os núcleos urbanos são polos de intensa articulação de relações sociais, conseqüentemente de fluxos, seja qual for a configuração do sistema e dos próprios núcleos (REIS, 2006, p. 51).

Como tratado no capítulo anterior, ao olharmos as mudanças em curso nos padrões urbanísticos em uma perspectiva histórica mais ampla, observamos que elas são partes integrantes de transformações mais abrangentes no processo de

urbanização. Neste processo, a dispersão urbana é uma das configurações específicas do estágio atual de desenvolvimento da sociedade pós-moderna (REIS, 2006).

Este capítulo apresenta o embasamento teórico da dispersão urbana para o desenvolvimento da tese. Para tal, faz-se necessário entender a natureza do urbano e das novas formas de urbanização, que extrapolam para além dos limites das cidades tradicionais, primeiro através dos subúrbios e posteriormente com a dispersão urbana. São abordadas as origens do processo de dispersão urbana com as transformações urbanas iniciadas após a Segunda Guerra Mundial, estudando-se este processo nos EUA e na Europa. A América Latina é abordada no próximo capítulo, sendo apresentados exemplos do México, Argentina e Brasil.

2.1. - Antecedentes da Dispersão Urbana

O processo de dispersão urbana já vinha ocorrendo anteriormente nos Estados Unidos da América (EUA) e Europa, mas sendo confundido com o processo de suburbanização em massa⁵, iniciado nos EUA a partir da década de 1920-30, junto com o período de desenvolvimento fordista, e intensificado no pós-guerra. Essas áreas residenciais eram dependentes dos centros urbanos e estão distantes desses, sendo conectados por autoestradas.

O arquiteto norte-americano Frank Lloyd Wright começou a desenvolver em 1924 um modelo de formas urbanas descentralizadas, denominado de *Broadacre City*, que integrava numa única forma o urbano e o rural, com uma arquitetura orgânica, associada à paisagem. Este modelo foi apresentado somente em 1935. A arquitetura proposta por Wright valorizaria a liberdade individual, ao mesmo tempo em que os equipamentos urbanos dariam o senso de comunidade. As conexões ocorreriam através das redes de comunicação e transporte, com vias independentes para a circulação de automóveis e caminhões. Já a economia seria independente e de subsistência, com pequenas atividades rurais, industriais e de serviços,

⁵ Aqui convém destacar uma diferenciação importante no conceito de subúrbio, entre o processo de suburbanização norte-americano e o ocorrido na América Latina. Nos EUA, a expansão periférica é voltada para as classes média e alta, com a ocupação urbana, em sua maioria, de baixa densidade. Na América Latina e especificamente no Brasil, o processo de suburbanização se difere do ocorrido nos países desenvolvidos na maioria dos casos. Nestas regiões, a suburbanização é melhor entendida como periferação. Até recentemente, as periferias das cidades eram ocupadas por trabalhadores e pela classe pobre, apresentando densidades médias e altas de ocupação e em localizações distantes dos centros e polos de trabalho, sem bom atendimento de infraestruturas e de transporte.

promovendo uma vida interessante e variada, com o homem ficando “íntimo” da natureza. Wright previa um governo mínimo, em que o arquiteto-chefe definiria os limites e as implantações.

Figura 2.1 – Croqui mostrando uma perspectiva da *Broadacre City*. Sem data⁶.

Os conceitos apresentados na *Broadacre City* não foram bem aceitos e considerados utópicos. O projeto foi criticado pelo determinismo arquitetônico e falta de urbanidade, e, principalmente, de não haver espírito coletivo, além de encorajar a suburbanização e o desperdício de recursos. Wright foi inicialmente considerado ingênuo. No entanto, ao levar o arquiteto finlandês Alvar Aalto para conhecer os subúrbios de Boston já no pós-guerra, este último não teve dúvida de que foi Wright e a visionária *Broadacre City* que tornaram possíveis a expansão suburbana nos EUA (HALL, 2002).

⁶ Disponível em: <<http://i.imgur.com/R6z9Biz.jpg>>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Figura 2.2 – Vista aérea da maquete da *Broadacre City*. Sem data⁷.

A suburbanização foi acentuada e tornada massiva nos EUA após a Segunda Guerra Mundial. Para o professor Peter Hall (2002)⁸, o crescimento suburbano foi baseado em quatro pontos principais:

- Nas estradas que penetravam áreas onde o transporte de massa não estava presente;
- No zoneamento do uso do solo, que produziu áreas residenciais homogêneas e com valores imobiliários estáveis;

⁷ Disponível em: <www.archined.nl/archined/uploads/pics/utopia4.jpg>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

⁸ Livro originalmente publicado em 1988. Referência: HALL, Peter. **Cities of Tomorrow**. Londres: Basil Blackwell, 1988.

- No financiamento através de hipotecas, que garantiram prazos longos e juros baixos para famílias de renda mais baixa;
- Na explosão da natalidade conhecida por “*baby boom*”, à medida que os soldados retornaram da guerra, o que aumentou a demanda por casas unifamiliares.

O repentino crescimento populacional deflagrou a explosão imobiliária suburbana, relacionada ainda à popularização do automóvel. Este modelo deu origem ao estilo de vida suburbano norte-americano.

Entretanto, as transformações urbanas e as formas de urbanização foram além da suburbanização em massa. No entendimento do sociólogo Mark Gottdiener (1990, 1993)⁹ e do estudioso do planejamento urbano Robert Fishman (1987)¹⁰, a transformação das metrópoles norte-americanas e seus entornos pelo fenômeno de desconcentração urbana em grande escala, iniciada na década de 1950-60, geraram formas urbanas novas.

Gottdiener (1993) nomeia este fenômeno como “desconcentração” e comprova que a transformação da forma espacial deu origem à “região metropolitana espalhada”¹¹, com múltiplos centros e diferentes esferas de influência. O fenômeno de desconcentração urbana corresponde ao aumento absoluto da população e da densidade de atividades fora das áreas tradicionais de concentração populacional. Segundo este autor, o fenômeno ocorreu em todos os tipos de assentamentos, nos dois extremos – centro e periferia – da região metropolitana, num processo de expansão suburbana e de formação de múltiplos centros.

Desse modo, a desconcentração do espaço urbano criou uma nova forma espacial que abrange: a reestruturação das áreas anteriormente rurais e de lazer e que foram transformadas em subúrbios, no processo mencionado anteriormente; e a reestruturação das áreas centrais para que se adequassem à dispersão da população e das atividades econômicas. Esses processos de reestruturação, associados à desconcentração urbana, alteraram os níveis de força e as relações de

⁹ Esse estudioso das transformações urbanas norte-americanas publicou em 1985 o livro *The Social Production of Urban Space*, lançado em português em 1993. Já em 1990 foi publicado um artigo atualizado diretamente em português. Referência principal: GOTTDIENER, Mark. **The Social Production of Urban Space**. Austin: University of Texas Press, 1985.

¹⁰ Por Fishman descrever o e conceituar o processo de dispersão urbana norte-americano, este tema é abordado no item que trata especificamente da urbanização dispersa nos EUA, na continuação deste capítulo.

¹¹ Forma urbana semelhante à Metápole de Ascher (1995).

produção, e conseqüentemente as dimensões espaciais. Com isso as diferentes atividades urbanas, antes concentradas nas áreas centrais, foram trasladadas para as franjas e interstícios urbanos, dando origem às formas urbanas dispersas além das então já tradicionais formas residenciais suburbanas.

Para Gottdiener (1990), a nova forma de desconcentração espacial ocorrida nos EUA foi consequência da articulação de seis diferentes fatores que são interdependentes:

- Racismo;
- Aumento dos gastos militares e a permanente economia de guerra (Guerra Fria);
- Setor imobiliário ativo como circuito secundário do capital;
- Intervenção ativa do Estado;
- Tecnologia e conhecimento como fontes de transformação e como forças produtivas;
- Busca de fontes de mão de obra e reorganização da estrutura empresarial.

Na percepção desse autor as novas formas espaciais são produtos destes seis fatores, que são partes de um conjunto intrincado de causas e que vêm operando nos EUA durante muito tempo. Estes fatores não seguem uma lógica muito bem definida, pois existem diferentes graus de autonomia entre eles para que se configure um padrão.

A segregação de grandes partes das áreas urbanas norte-americanas por motivos raciais começou na década de 1950-60, período em que foi intensificada a transferência da classe média branca para os subúrbios. Desse modo, a suburbanização em massa esvaziou os centros urbanos da presença das famílias de classe média com filhos. Simultaneamente, muitas cidades receberam ondas de migração negra e hispânica, estes últimos vindos, principalmente, de Porto Rico e do México. Ao mesmo tempo, teve início a desconcentração e a descentralização industrial interna norte-americana, devido aos efeitos gerados pela forte organização dos sindicatos, presentes nas principais cidades. Essas transformações sociais e de composição da população tiveram como consequências as fragmentações sociais e os problemas étnicos que levaram à mobilização de movimentos sociais e aos confrontos ocorridos nos anos 1960-70.

Também durante a década de 1950-60 os orçamentos militares norte-americanos voltaram a crescer com início da Guerra Fria. Isso levou à implantação de

instalações e indústrias voltadas para atividades bélicas em localidades suburbanas, contribuindo para a dispersão regional. Ao mesmo tempo, foram criadas iniciativas de pesquisa e desenvolvimento associadas às despesas militares e à expansão da indústria bélica, financiadas com recursos do Estado norte-americano. Entre essas iniciativas teve início em 1969 a formação de uma rede de comunicação eletrônica entre universidades e centros de pesquisas militares chamada ARPANet¹², origem da atual Internet. Essa economia de guerra facilitou a criação de uma nova base industrial associada à alta tecnologia, possibilitando a transição para o atual período de desenvolvimento industrial pós-fordista.

O conhecimento e a tecnologia são fatores de transformação espacial, como foi visto no capítulo anterior. Desse modo, a adoção de tecnologias de transporte e comunicação e as mais recentes, informacionais, resultaram em transformações profundas, com estas tecnologias sendo elementos constitutivos da sociedade. É também nesta fase que se inicia o crescimento espetacular dos novos polos tecnológicos, como o Vale do Silício na Califórnia, simultaneamente ao esvaziamento e à desindustrialização das áreas centrais.

Figura 2.3 – Stanford Industrial Park, Califórnia, 1960. Origem do Vale do Silício¹³.

¹² A *Advanced Research Projects Agency Network* (ARPANet) foi financiada pelo Departamento de Defesa norte-americano.

¹³ Disponível em: <images.pahistory.org/PAHA/image/298.jpg>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Ao mesmo tempo, as novas formas de produção e as novas relações entre o capital e o trabalho, ambas flexibilizadas em grande parte pelo emprego da tecnologia, alteraram as relações socioespaciais. Essas mudanças possibilitaram ainda as alterações nas estruturas de gestão empresarial, além da internacionalização do capital, que permitiram uma maior desconcentração da indústria com a multiplicação das unidades produtivas e diversificação dos produtos. Esta foi a base para a empresa multinacional e a formação de um sistema internacional do qual posteriormente surgiria a globalização.

O aumento da construção, principalmente a suburbana, graças à migração interna e ao aumento da natalidade com a geração dos *baby boomers* no pós Segunda Guerra Mundial, levou ao aumento da especulação imobiliária, uma das principais fontes de enriquecimento nos EUA. Este mercado foi abastecido pelos fortes subsídios e incentivos fiscais ¹⁴ para novas construções e infraestruturas, principalmente viárias, como também pelos estímulos à tomada de empréstimos bancários e hipotecas. Isso fez com que volumosos recursos fossem canalizados para a incorporação imobiliária, que assumia inúmeras formas. Em muitos casos, burlavam-se as restrições das regulações estatais, como o zoneamento e o código de edificações, que permaneceram fracos e ineficazes. As poucas restrições levaram ao crescimento desordenado e à rotatividade de usos.

Além dos investimentos estatais em moradias e infraestruturas dispersas, foram também gastos recursos em programas de renovação urbana das áreas centrais de cidades norte-americanas. Desse modo, as ações combinadas de intervenção e regulação estatais, atuantes desde de 1950, patrocinaram as formas de reestruturação espacial tanto das áreas suburbanas quanto dos centros tradicionais, dando origem ainda às novas formas urbanas dispersas.

Apesar do modelo da *Broadacre City* de Wright não ter sido aplicado na expansão suburbana norte-americana, esta avançou com a grande migração populacional em direção aos subúrbios de massa.

Para dar conta da expansão suburbana em massa surgiu um novo tipo de construtor que se utilizou de um modelo de negócios voltado exclusivamente para o mercado imobiliário e com baixa qualidade urbanística. Nesse modelo eram priorizadas as obras em grandes escalas, aliando o espírito fordista de produção em

¹⁴ Estes ainda eram relacionados aos programas de investimentos públicos do *New Deal* após a grande depressão dos anos 1930-40.

série com a propaganda, e assim alternava-se fortemente a paisagem norte-americana.

Nessa linha, os irmãos Levitt revolucionaram a construção civil dos EUA pelo emprego de novas tecnologias de materiais e pré-fabricados, utilizando projetos modulares de casas¹⁵ e lotes padronizados. Isto garantia edificações construídas de maneira rápida e barata.

Um ano após o término da Segunda Guerra Mundial, em 1946, os Levitt iniciaram a conversão de 300 acres de solo rural¹⁶ em um subúrbio de massa. O projeto conhecido como *Levittown* foi localizado em Long Island-NY, a menos de 30 km do centro da ilha de Manhattan (Nova York), na costa leste norte-americana, e teve sua primeira fase completada já em 1948. Rapidamente foram construídas mais de 6 mil casas em conjunto com escolas e serviços comunitários.

Esse empreendimento foi financiado com recursos privados e voltado para um mercado até então inexplorado: o dos soldados que retornavam da guerra e eram beneficiados por uma legislação federal que lhes dava subsídios para compra e financiamento de casas. A procura foi tão intensa que em 1951 o projeto já abrangia 17.544 casas, sendo construído um *shopping center* ainda na década de 1950-60. Quando do lançamento em 1946 cada casa custava 6.900 dólares, mas quatro anos depois já era vendida por 9.900 dólares (GOTTDIENER, 1993). Sua população era majoritariamente de cor branca, estabelecendo homogeneização social, étnica e de renda¹⁷.

Levittown, um dos primeiros empreendimentos urbanos em massa produzidos nos EUA, foi considerado por muitos autores como a “mais vasta suburbanização isolada da história”. Assim como os demais aglomerados suburbanos dos EUA, esse projeto também criou um estilo de vida próprio para seus moradores. Para Hall, *Levittown* resumia-se como “o mais puro estilo caipira à beira-da-estrada norte-americano dos anos 50” (HALL, 2002, p.352).

Inicialmente a migração residencial para fora das cidades, a partir dos anos 1920-30, transformou a imagem do subúrbio de lugar bucólico para a de área dormitório, ao mesmo tempo em que concedeu *status* para a classe média alta com a separação

¹⁵ As casas eram construídas no estilo *Cape Cod*, originário do século XVII na Nova Inglaterra (EUA).

¹⁶ A localidade conhecida como Hempstead Plain era famosa pela plantação de batatas e criação de cavalos. Posteriormente nesta área foi criado o condado de Nassau (NY).

¹⁷ Os irmãos Levitt, de origem judaica, diziam que preferiam não vender casas para pessoas negras porque isso prejudicaria as vendas, pois seus clientes brancos não queriam viver numa comunidade miscigenada.

espacial entre casa e trabalho. O movimento de deslocamento pendular diário era chamado de *commutation*¹⁸. Segundo Gottdiener (1993), posteriormente essa imagem foi ampliada com a construção em massa de casas e a migração intensa de milhões de norte-americanos para os subúrbios, com o auge da suburbanização entre os anos 1950 e 1965. Nessa época os subúrbios passaram a ser considerados como um modo conformista de moradia, com o espaço organizado ao redor do consumo de massa, principalmente nos primeiros *shopping centers* e hipermercados, estando associados ao estilo de vida próprio à beira-da-estrada, como retratado por Hall¹⁹.

Figura 2.4 – Imagem aérea de *Levittown*, 1948²⁰.

¹⁸ Nome do bilhete de trem utilizado para o deslocamento diário ou em intervalos regulares entre a residência suburbana afastada e o trabalho no centro urbano.

¹⁹ O filme “Foi Apenas um Sonho” (*Revolutionary Road*, EUA, 2008) baseado no romance de Richard Yates de 1961 e dirigido por Sam Mendes, e a série de TV *Mad Men*, exibida pelo canal HBO, retratam o modo de vida suburbano com sua monotonia e frustrações.

²⁰ Tony Linck para a Revista *Life*. Disponível em: <<http://tiger.uic.edu/~pbhales/Levittown.html>>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Para Gottdiener (1993) o modo de construção habitacional iniciado pelos irmãos Levitt foi em parte responsável pelo posterior desenvolvimento urbano disperso. Eles prosperaram com o desenvolvimento maciço de subúrbios em massa, criando *Levittowns* semelhantes em áreas antes utilizadas para a agricultura em Nova Jersey, Pensilvânia e Porto Rico.

Os planejadores urbanos não puderam exercer o controle pleno da suburbanização. Com isso, a exploração descontrolada do uso do solo pelos construtores imobiliários e a permissividade dos políticos, aliados ainda aos fatores apresentados por Gottdiener (1990), resultou nos subúrbios de massa: homogêneos, monótonos, repetitivos e de baixa qualidade urbanística.

Inúmeros autores, sendo Lewis Mumford o mais contundente, criticam *Levittown* e o modelo de suburbanização propagado pelo empreendimento. Das críticas levantadas, Hall destacou as mais frequentes: não obediência às noções europeias de urbanidade (tradicionais), monotonia, desperdício de terra, uso exagerado do automóvel em direção aos centros urbanos, aumento do preço dos serviços urbanos, falta de parques e carência de forma urbana (HALL, 2002). Nisso, Mumford criticou a falta de limites, de tamanho e de forma, comparando este modelo de subúrbio a um estirão de casas que seguem ao longo da via, avançando rumo ao indeterminado e acabando num brejo, como num burgo medieval (MUMFORD, 1998).

Na mesma época, em Los Angeles (na costa oeste), eram construídas comunidades suburbanas em terras de fazendas, em um sistema semelhante ao empreendido pelos irmãos Levitt. Mas esse processo foi além, segundo o jornalista Mike Davis (2009)²¹. Ricos proprietários residenciais e agentes imobiliários, preocupados em ter de arcar com os custos de serviços públicos, elaboraram um plano que promoveu a fragmentação metropolitana e uma grande segregação das classes sociais e étnicas a partir da década de 1950-60.

O chamado Plano Lakewood²² estabelecia a criação de novos municípios em que os serviços públicos vitais (corpo de bombeiros, polícia, biblioteca, entre outros) seriam subcontratados a preços menores do que os praticados pelo Condado de Los

²¹ Estudioso da história e dos processos socioespaciais de Los Angeles, publicou o livro *City of Quartz* em 1990 recebendo inúmeras críticas positivas. Referência: DAVIS, Mike. **City of Quartz**. Nova York: Verso: 1990.

²² A partir deste plano foi criado o município de mesmo nome em 1954 no Condado de Los Angeles.

Angeles²³. Com isso, estes serviços eram indiretamente subsidiados por todos os contribuintes do condado. Os administradores concordaram com o plano, pois evitava a diminuição do seu orçamento e da força de trabalho, mas também por serem contrários à implantação e à consolidação metropolitana, o que lhes tiraria poder (DAVIS, 2009).

Com a criação de municípios próprios dentro do condado, as comunidades suburbanas, denominadas “*master planned communities*”, teriam total controle sobre o zoneamento e uso do solo, ao mesmo tempo em que evitavam gastos públicos semelhantes aos das antigas cidades.

Essa condição foi melhorada em 1956 com a aprovação, pelo poder legislativo da Califórnia, do chamado Ato Bradley-Burns. Este possibilitou aos governos municipais arrecadar um imposto único de 1% sobre a circulação de mercadorias, que era revertido para uso próprio. Assim, os municípios periféricos que possuíam *shopping centers* e outras atividades comerciais puderam financiar seus gastos e os serviços públicos contratados aos condados, sem ter necessidade de cobrar imposto territorial sobre os imóveis. Isto foi o subsídio direto à fragmentação suburbana, ao mesmo tempo em que enfraquecia a base de impostos das cidades tradicionais. Ainda segundo Davis (2009), o processo aconteceu intensamente durante a década de 1950-60 e no começo da seguinte.

O estudo realizado pelo cientista político Gary Miller (1981)²⁴ sobre o que denominou de “cidades mínimas” revela que não foi a eficiência municipal nos serviços públicos que motivou a criação dos municípios, mas sim a busca por vantagens econômicas pessoais, com a intenção de isolar as propriedades dos custos de manutenção desses serviços. Para Miller, o “zoneamento fiscal” restringiu a construção de unidades residenciais multifamiliares, aumentou o tamanho mínimo dos lotes para novas habitações e acirrou a competição por centros comerciais (MILLER, 1981 apud DAVIS, 2009).

²³ Condado é uma unidade política, administrativa e territorial intermediária entre o estado e o município. Dentro do condado há os territórios municipais e as áreas não pertencentes a nenhum município, chamadas de “não-incorporadas”. Anteriormente, para pagarem baixos impostos, os proprietários residenciais e industriais procuravam construir nessas áreas não incorporadas. Para o estabelecimento de um novo município, era preciso arcar com uma carga de impostos relativos à contratação de novos serviços urbanos. A instalação de empreendimentos fora dos municípios era um modo de maximizar as vantagens fiscais, mas não permitia ter o controle local do zoneamento (DAVIS, 2009).

²⁴ MILLER, Gary. **Cities by Contract: The Politics of Municipal Incorporation**. Cambridge: MIT, 1981.

Além das vantagens econômicas, esses proprietários estavam interessados em criar uma barreira protetora de moradias unifamiliares ao redor das comunidades, articulando-se em associações com o intuito de fundar municípios e instituir o zoneamento, impondo também regras específicas de comportamento social. O estabelecimento de normas urbanas restritivas tinha como objetivos: valorizar os imóveis (pela exclusividade), assegurar a não expansão imobiliária e manter a baixa densidade de ocupação, agravando ainda a segregação de modo a excluir deliberadamente as classes mais baixas. Algumas dessas “cidades mínimas” utilizaram-se de amenidades variadas de lazer e esportes (golfe, equitação, clube de campo, vista para o mar, universidades) como atrações que funcionam como âncoras para dar valor às residências.

Os enclaves afluentes, com os valores de suas propriedades folheadas a ouro sempre em ascensão, tendem a roubar os contribuintes de renda mais alta, assim como os *shopping centers*, das primeiras cidades e subúrbios necessitados, intensificando desse modo o conflito galopante entre cidades ricas e pobres por recursos geradores de receita. O gigantesco ímã do zoneamento fiscal também sugou centenas de indústrias para fora do coração de Los Angeles. [...] O Plano Lakewood e o Ato Bradley-Burns [imposto único sobre produtos] deram aos proprietários residenciais suburbanos uma “opção de retirada” subsidiada, como também um novo e poderoso motivo para organizar-se em torno da proteção do valor de suas propriedades e estilos de vida. A maximização resultante das vantagens locais por meio da criação de municípios e do zoneamento fiscal – tanto liderada por proprietários residenciais afluentes quanto por grupos comerciais – inevitavelmente produziram divisões raciais e de renda cada vez mais profundas. E ao minar a base de impostos da cidade de Los Angeles, essa reestruturação espacial impulsionada por meios fiscais precipitou mais conflitos agudos e irreconciliáveis entre os cinturões de proprietários residenciais afluentes de Westside e do Vale e uma população do gueto cada vez maior, dependente de serviços públicos (DAVIS, 2009, p. 186-187).

Segundo Davis (2009), a articulação dos grupos de proprietários residenciais e das associações comerciais permitiram uma infinidade de manipulações locais e exclusão social. Isso ocasionou a fragmentação excessiva em municípios isolados da região meridional do estado da Califórnia, coincidindo ainda com a abertura de vias expressas. Para este autor, isso não foi ao acaso, com o crescimento não planejado, mas sendo na realidade o resultado de uma configuração urbana deliberada²⁵.

²⁵ Ainda segundo esse autor, uma das consequências desse processo é a ampliação da segregação racial que na década de 1990-2000 ainda continuava em curso (DAVIS, 2009).

Lewis Mumford, na década de 1960-70, ao observar o modo de vida suburbano e a expansão urbana “metropolitana” de Los Angeles (ainda não formada oficialmente como metrópole) percebeu empiricamente que as diferenças operacionais entre o subúrbio contemporâneo e a cidade grande já naquela época se tornaram cada vez menores, como descrito posteriormente por Gottdiener (1990, 1993), Fishman (1987) e Davis (2009). Comércio e serviços estavam cada vez mais presentes na paisagem metropolitana, dispersos em fragmentos e numa nova escala espacial. Mumford acreditava que isso poderia gerar, potencialmente, uma nova forma de cidade com múltiplos centros (policêntrica), o que este autor denominou de “novas conurbações”²⁶. Mas até então, o único efeito foi o de minar os antigos centros, não dando origem a um modelo suficientemente coerente (MUMFORD, 1998).

Figura 2.5 – Imagem aérea de Los Angeles, 1960. Foto: Marshall Astor²⁷.

Apesar da maioria das referências a *Levittown* e aos demais subúrbios do período pós Segunda Guerra Mundial serem negativas, autores originários da Universidade de Berkeley (Califórnia) como James Vance, Robert Hiley e Melvin Webber

²⁶ Em referência ao conceito de conurbação, criado por Patrick Geddes, mentor intelectual de Lewis Mumford.

²⁷ Disponível em: <upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Los_Angeles,_CA_from_the_air.jpg>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

defenderam o modelo suburbano. A defesa se pautava nas ideias de que era um novo modo de planejamento, uma nova estruturação e reorientação do crescimento urbano. Além disso, para eles, este planejamento não era fundamentado exclusivamente no espaço e numa estética espacial dominante e universal para a forma urbana, mas sim, favorecia finalidades não espaciais da comunidade (HALL, 2002).

Os arquitetos Robert Venturi, Denise Brown e Steven Izenour em “Aprendendo com Las Vegas”²⁸ sustentavam que a civilização à beira-da-estrada – dos subúrbios norte-americanos –, cujo maior exemplo é a *Las Vegas Strip*²⁹, não deviam ser julgados por critérios funcionalistas dos anos 1930-40 (nisso fazendo crítica a Le Corbusier). Deveria-se buscar a compreensão de uma nova visão e estética, que contém uma nova arquitetura pós-moderna e é cheia de signos, parte de um fenômeno de massa, voltados para o marketing e a alta velocidade do automóvel (VENTURI, BROWN, IZENOUR, 2003).

Figura 2.6 – Cartão Postal mostrando a *Las Vegas Strip*, 1970³⁰.

²⁸ Livro originalmente publicado em 1972. Referência: VENTURI, Robert; BROWN, Denise; IZENOUR, Steven. **Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form**. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology – MIT Press, 1972.

²⁹ A Las Vegas Strip, originária em uma rodovia, é um trecho de quase 7 km da Las Vegas Boulevard, onde está a maior concentração de hotéis e cassinos desta cidade.

³⁰ Disponível em: <cdn.fansided.com/wp-content/blogs.dir/122/files/2013/04/LAS-VEGAS-0970.jpg>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Ao mesmo tempo em que ocorria a intensa suburbanização, teve início, na década de 1950-60, o processo de renovação urbana das áreas centrais das grandes cidades norte-americanas, com programas desenvolvidos utilizando-se de recursos públicos, como observado no capítulo anterior. O engenheiro e construtor de estradas Robert Moses defendia que as autoestradas precisavam penetrar no coração dessas cidades, removendo áreas deterioradas e promovendo o acesso dos subúrbios aos escritórios e lojas da área central.

Figura 2.7 – Trecho da Interstate 45 (I-45) em Houston. A I-45 conecta as cidades de Houston e Dallas, no Texas. Foto: Diego Juliano, 25 Jan. 2014³¹.

Em 1950, verificou-se que os subúrbios [nos EUA] estavam crescendo numa proporção dez vezes maior do que as cidades-base; em 1954, calculava-se que na década anterior 9 milhões de pessoas haviam se mudado para os subúrbios. Os anos 50, como mostrou o Censo de 1960, foram décadas do maior crescimento suburbano na história norte-americana: enquanto as cidades-base cresceram em quase 6 milhões de habitantes ou 11,6%, os subúrbios tiveram um incrível aumento de 19 milhões, ou perto de 45,9%. E ominosamente, pela primeira vez, algumas das maiores cidades da nação registraram um declínio populacional real: Boston e St. Louis perderam, cada uma, 13% de suas respectivas populações (HALL, 2002, p. 349).

³¹ Disponível em: <www.panoramio.com/photo/108603819>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

A jornalista e ativista Jane Jacobs se posicionou contra esse movimento, lançando o emblemático livro “Morte e Vida de Grandes Cidades [Americanas]” no final da década de 1960-70. Para Jacobs, a mudança da população para habitar locais distantes dos centros urbanos teve como consequência o esvaziamento e a degradação das áreas centrais, que foram, em parte, arrasadas para a abertura de novas autoestradas, servindo ao transporte individual. Nesse livro, ela descreveu o modo de vida de uma amiga que morava no centro de Boston, mas que fazia grandes deslocamentos diários, pois os comércios e serviços com maiores variedades não estavam mais localizados no centro, mas sim, nos subúrbios.

Ainda nessa década (em 1965³²), o cientista social Leo Francis Schnore (apud GOTTDIENER, 1993) identificou três categorias de subúrbios então existentes a partir da relação emprego-residência, classificando-os em residencial (ou dormitório), industrial e em um padrão intermediário que mesclava moradia, comércio e indústria.

Os exemplos empíricos apresentados por Jacobs (2000) na costa leste norte-americana e por Mumford (1998) na costa oeste demonstram a emergência do urbano para além das cidades tradicionais, com o surgimento na mesma época de novas formas de urbanização e de novos modos de vida, como os identificados por Schnore (1965). E isso só foi possível graças à ascensão e articulação dos fatores descritos por Gottdiener (1990, 1993) e que ganharam vulto a partir da década de 1950-60.

Como observado ao longo desta seção, o processo de expansão urbana nos EUA atingiu enormes proporções, o que levou o governo norte-americano a estabelecer em 1970 uma comissão especial para investigar o que julgavam ser um intenso processo de suburbanização. As áreas de expansão urbana já estavam espalhadas em distâncias crescentes com relação às áreas urbanas contínuas (tradicionais), com algumas dessas expansões localizadas a mais de 100 km de distância do centro. Segundo Reis (2006), provavelmente foi nesse momento que começaram a se formar as primeiras “*Edge Cities*”, como foram retratadas pelo jornalista Joel Garreau (1991)³³.

Por fim, conclui-se que os fatores sociais, econômicos e espaciais que orientaram a reestruturação das áreas periféricas e centrais, com a desconcentração urbana

³² Referência: SCHNORE, Leo Francis. **The Urban Scene: human ecology and demography**. Glencoe: Free Press, 2005.

³³ As “*edge cities*” serão descritas na seção deste capítulo que trata da dispersão urbana nos EUA.

formando a “região metropolitana espalhada” em conjunto com os modelos urbanísticos suburbanos norte-americanos do pós-guerra – como o subúrbio em massa de *Levittown*, as “cidades mínimas” de Los Angeles e a urbanização à beirada-estrada da *Las Vegas Strip* –, resultaram em novas formas urbanas e estilos de vida, bem como na segregação e homogeneização social.

Estas novas características urbanas, somadas aos estilos arquitetônicos historicistas, no caso das residências, e pós-modernos nos *shopping centers* e centros comerciais e de serviços – como nas arquiteturas da *Las Vegas Strip* –, associadas ainda às rápidas transformações sociais e tecnológicas dos anos 1950-1960 nos EUA, são as bases para o processo de urbanização dispersa, cuja percepção por autores teóricos é apresentada a seguir. É importante destacar ainda que essas bases, com suas referências conceituais e de estilos de vida, foram replicadas em outros países possibilitando o aparecimento da dispersão urbana, como será observado na Europa, América Latina e Brasil.

2.2. - A Percepção da Dispersão Urbana

Ainda durante a década de 1960-70, o economista e professor de Berkeley Melvin Webber, percebeu e descreveu a mudança histórica em curso, que estava remodelando as características da sociedade dentro dos então países desenvolvidos. Webber apontou o rompimento da antiga relação histórica entre a organização social e a espacial, com a extrapolação dos processos sociais para além dos limites da cidade, manifestada pela multiplicação das relações sociais através das redes de comunicação. Isso marcou o começo do que denominou de “Era da Pós-cidade” (*Post-city Age*), com uma sociedade eminentemente urbana³⁴.

As relações sociais passaram a estar, cada vez mais, apoiadas nas redes de comunicação e informação e organizadas em comunidades – físicas ou virtuais. Os processos sociais, que se desenvolvem em diversas escalas espaciais – da local até a mundial – e nas inter-relações entre elas, ultrapassam os limites físicos das cidades e metrópoles, que são fixados de maneira arbitrária. A revolução em curso fez com que essas relações passassem do antigo localismo para o cosmopolitismo sem fronteiras (WEBBER, 1964, 1968).

³⁴ Choay (2006) destacou que enquanto outros autores continuavam a pensar na dualidade entre a cidade e o campo, Webber foi o primeiro a perceber a transformação em curso, descrevendo os sinais do processo.

Um ponto fundamental da ideia de Webber é a percepção do descompromisso com os conteúdos espaciais tradicionais de localização, da forma urbana (formalismo) e de enraizamento, o que condena as cidades à obsolescência. Com isso, a cidade, em sua definição comum, deixou de ser associada automaticamente como sinônimo do urbano. Passou-se a chamar de urbana toda uma cultura planetária emergente, que possui um modo único e polimórfico.

A abordagem inicial de Webber para a percepção de extrapolação do urbano se baseia no desenvolvimento das técnicas de transporte e comunicação, buscando compreender os impactos potenciais e efetivos dessas técnicas. Para Choay (2006), um ponto importante da abordagem original de Webber foi o de entender a tecnologia não como um meio, mas como fato social global, ligado a todas as dimensões físicas e mentais da sociedade. O saber e a informação são considerados recursos primários, enquanto o automóvel e o telefone são instrumentos simbólicos dessa liberação em curso.

A nova questão do urbano não é mais relacionada exclusivamente ao espaço, mas também ao problema social. Todos os grupos sociais, sem privilégios, podem ascender à sociedade urbana através das redes de comunicação. Entretanto, as elites e os grupos favorecidos são os primeiros cidadãos a se beneficiar. As minorias e os desfavorecidos precisaram se conectar. As redes de comunicação não deveriam ser usadas como meio de integração, mas como forma dessas minorias afirmarem suas diferenças.

A diversidade de novas formas (padrões) de urbanização e das aglomerações urbanas passaria a se desenvolver dentro de uma estrutura comunitária em grande escala. Com isso, certos grupos experimentariam diferenças relativas à localidade, com a implantação de urbanizações de dimensões reduzidas mas com alta densidade de redes técnicas, o que não traria uma perda da riqueza cultural. Isso vai contra a ideia de subúrbio de massa, que para Mumford (1998), possui pouca riqueza cultural.

Nesse sentido, o planejamento dos transportes passou a assumir uma dimensão fundamental na nova urbanidade, ressaltando a flexibilidade e a liberdade individual possibilitadas pelo uso irrestrito do automóvel.

Para Webber (1968), já se percebia no território a manifestação sem precedentes da urbanização difusa, numa escala de dispersão espacial jamais possível anteriormente. Como mencionado, esta seria caracterizada pelo desaparecimento

dos antigos limites, com a extensão das franjas periféricas avançando sobre territórios antes não ocupados. Segundo este autor, as antigas cidades se tornariam obsoletas e acabariam desaparecendo dentro da dispersão, que é muito vasta no território. Essas cidades seriam substituídas por um novo modo de urbanidade, o domínio urbano, com uma sociedade urbana em ampla escala, cada vez mais independente da cidade. O domínio urbano se desenvolve através dessa vasta escala socializante – virtualmente mundial –, e pelo crescimento exponencial das interações que promove.

Atualmente o urbano não é mais sinônimo de urbanidade e nem pertence exclusivamente à cidade. Nesse sentido, para Choay (2006), o melhor substituto para a palavra “cidade” seria a expressão “zona urbanizada”, que designa os novos espaços que não possuem limites espaciais, e que servem a uma denominação comum do tipo de vida urbana.

Apesar disso, a cidade persiste como imagem urbana, tanto por ser espaço vivido e de urbanidade, quanto por simbolizar, em grande parte, as dimensões política e cultural da sociedade. Gottdiener (1993) acredita que esta persistência se mantenha por muito já ter sido dito sobre a cidade. Desse modo, a ênfase dada à cidade como representação única do urbano seria então a negação da realidade. Porém, este é um fato de difícil aceitação para muitos. Essa persistência da cidade no imaginário foi denominada por Webber como “obsessão do lugar”.

As análises e ideias de Webber permitiram abrir os olhos para a mutação em curso do urbano, que passou a ser debatida por pesquisadores de diversas áreas de conhecimento. Autores atuais, ao estudarem o processo da dispersão urbana, têm no pensamento de Webber um importante marco conceitual.

No ano de 1970, Henri Lefebvre lançou o livro “La Révolution Urbaine”, em que destaca como hipótese principal a urbanização completa da sociedade. Como resultante da expansão dessa urbanização, surgiria a sociedade urbana.

O fenômeno urbano seria então definido como um fenômeno social total, com o urbano caminhando para uma totalidade, porém, sem jamais atingi-la. Essa totalidade não se dá pela coisa, enquanto conteúdo, mas sim como pensamento que busca incessantemente sua concentração (utopia). “Nem a separação dos fragmentos e conteúdos, nem sua reunião confusa podem definir (portanto exprimir) o fenômeno urbano” (LEFEBVRE, 1999, p. 157).

Para Lefebvre o que ocorreu foi a “complexificação da sociedade”, que passou do rural ao industrial e, posteriormente, do industrial ao urbano. A sociedade urbana é, na visão deste autor, a sociedade pós-industrial, que surgiu e sucedeu a industrialização, incorporando em seu conceito não apenas os processos econômicos e físicos e as relações produtivas, mas também as relações sociais, que são rebatidas no urbano. A prática urbana é a prática social.

A concentração populacional acompanha os meios de produção, o crescimento econômico e a industrialização que estendem suas consequências sobre territórios cada vez mais amplos: regiões, nações e continentes. O tecido urbano se amplia, estendendo-se e acabando com o modo de vida rural, ampliando o predomínio do urbano sobre o campo. O urbano como unidade superior possui esta “complexificação”, que como mencionado, abrange o espaço e o tempo: do espaço e dos objetos que o ocupam não ocorre sem o tempo e as atividades que neles se desenvolvem.

Essas transformações que a sociedade atual vem sofrendo são designadas por Lefebvre como a “Revolução Urbana”, passando-se do período anterior de crescimento e industrialização fordista para um novo, em que a sociedade urbana e sua problemática ficam em primeiro plano (LEFEBVRE, 1999)³⁵.

Enquanto esse aspecto do processo global (industrialização e/ou urbanização) segue seu curso, a grande cidade explodiu, dando lugar a duvidosas excrescências: subúrbios, conjuntos residenciais ou complexos industriais, pequenos aglomerados satélites pouco diferentes de burgos urbanizados. As cidades pequenas e médias tornaram-se dependências, semicolônias da metrópole (LEFEBVRE, 1999, p. 17).

No ápice do processo histórico e evolutivo do urbano, houve o que Lefebvre denominou como a implosão-explosão da cidade:

[...] a enorme concentração (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamentos) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, residências secundárias, satélites etc.) [...] Ao mesmo tempo, o fenômeno urbano é colossal; sua prodigiosa extensão-expansão não pode ser limitada (LEFEBVRE, 1999, p. 26,157).

³⁵ Publicado originalmente em 1970, conforme referência bibliográfica apresentada na nota 3 deste capítulo.

Como visto, isso rompeu com a cidade industrial, que passou a não ter mais uma forma bem definida e que pode fazer parte de uma aglomeração urbana e/ou conurbação.

A época industrial (em outras palavras: a chamada ou pretensa 'sociedade industrial') aparece, assim, diferentemente do que aparecia a si própria. Ela se via como produtora e criadora, dominando a natureza e substituindo os determinismos da matéria pela liberdade da produção. De fato, ela era, na sua verdade, radicalmente contraditória e conflituosa. Acreditando dominar a natureza, ela a devastava, a destruía completamente. Pretendendo substituir o caos da espontaneidade por uma racionalidade coerente, ela separava e dissociava tudo o que tocava; rompia os laços fazendo reinar a ordem homogênea (LEFEBVRE, 1999, p. 160-161).

Na implosão-explosão ocorreu a extensificação do tecido urbano sobre o território, desaparecendo a distinção entre urbano e rural, ao mesmo tempo em que há a dissolução da urbanidade. Houve a superposição do crescimento populacional com o crescimento das trocas comerciais, multiplicando e ampliando até o mercado mundial (globalização), envolvendo produtos, mas também obras, ideias e mão de obra. Na generalização desse processo, a realidade urbana torna-se causa e razão, com a problemática urbana impondo-se à escala mundial. "A realidade urbana modifica as relações de produção, sem, aliás, ser suficiente para transformá-las. Ela torna-se força produtiva, como a ciência. O espaço e a política do espaço 'exprimem' as relações sociais, mas reagem sobre elas" (LEFEBVRE, 1999, p. 26-27).

A sociedade urbana só pode se formar sobre as ruínas da cidade "clássica", que para Lefebvre e Webber, já explodiu-implodiu no ocidente, sendo a precursora da sociedade urbana. Mas a emergência complexa das novas funções e estruturas sociais e urbanas ocorre sem que necessariamente as antigas desapareçam por completo.

A contradição não está mais presente na relação entre campo e cidade, como observado por diferentes autores e abordado anteriormente, mas sim no interior do fenômeno urbano: entre a centralidade do poder e das demais formas de centralidade. Ou seja, entre o centro, que tem riqueza e poder, e as periferias, como também entre a integração e a segregação. Atualmente a dominação se dá através de um lugar, o centro de decisões que, não necessariamente, coincide com o lugar onde está a produção, como no caso das alterações nas configurações regionais,

analisadas por Milton Santos (1994). A dominação é exercida sobre um conjunto do território – regional, nacional ou além – que se transforma em semicolônia.

Os modos de entrada na sociedade urbana e as modalidades de urbanização dependem das características preexistentes na sociedade durante o curso da industrialização. As implicações e consequências do modo de entrada fazem parte da problemática relativa ao fenômeno urbano, ou simplesmente urbano.

Para Lefebvre (1999), estes últimos termos são preferíveis à palavra “cidade”, que em sua definição clássica, designa um objeto definido e definitivo. O urbano não é definido como uma realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, mas como horizonte, perspectiva, virtualidade. Mas o urbano vai além: é uma prática social em curso, “prática urbana em via de construção”, apesar dos obstáculos que se impõem. O fenômeno urbano é mais diverso e amplo. Este manifesta-se como movimento e não pode se fechar.

Estranho e admirável movimento que renova o pensamento dialético: a não-cidade e a anti-cidade vão conquistar a cidade, penetrá-la, fazê-la explodir, e com isso estendê-la desmesuradamente, levando à urbanização da sociedade, ao tecido urbano recobrando as reminiscências da cidade anterior à indústria (LEFEBVRE, 1999, p. 25).

A problemática urbana é mundial e a sociedade urbana planetária. A sociedade planetária e a “cidade mundial” são objeto virtual que transcendem os limites e as fronteiras físicas e administrativas que, em muitos casos, há muito tempo foram impostos e mantidos ao longo do crescimento das trocas e da produção industrial. O fenômeno cobre virtualmente todo o planeta e recria a natureza destruída pela exploração industrial dos recursos naturais, materiais e humanos, e as particularidades, também ditas naturais. Mas enquanto o fenômeno urbano tende a ultrapassar as fronteiras, as trocas comerciais e as organizações industriais e financeiras, que parecem romper com esses limites através de grupamentos transnacionais e do mercado mundial, na verdade os reafirmam.

Mas o urbano tanto como forma quanto como realidade não possui nada de harmonioso. Ele reúne conflitos, além dos já existentes nas lutas de classe. O urbano deve ser a oposição à segregação, que produz a “desagregação da vida mental e social” e tende acabar com os conflitos separando os artefatos no terreno. Um certo tipo de urbanismo, visto nos subúrbios e condomínios fechados, prefere usar a desagregação dos laços sociais para evitar as contradições. Mas o urbano

também se apresenta como o *locus* dos enfrentamentos e confrontações, onde ocorrem as contradições por excelência (LEFEBVRE, 1999).

Ademais, o fenômeno urbano recompõe profundamente os dispositivos de produção: forças produtivas, relações de produção, contradições entre forças produtivas e relações de produção. Mostramos que ele prolonga e acentua, num plano novo, o caráter social do trabalho produtivo e seu conflito com a propriedade (privada) dos meios de produção. Ele continua a ‘socialização da sociedade’. Isto quer dizer que o urbano não suprime as contradições do industrial. Ele não as resolve somente por assomar no horizonte. Mais que isso: os conflitos inerentes à produção (nas relações de produção e de propriedade capitalistas, como também na sociedade ‘socialista’) entravam o fenômeno urbano, impedem o desenvolvimento urbano, reduzindo-o ao crescimento. Em particular, à ação do Estado no capitalismo e no socialismo de Estado (LEFEBVRE, 1999, p. 152-153).

Manuel Castells em “A Questão Urbana” (1983)³⁶, lançado dois anos depois do “A Revolução Urbana” de Henri Lefebvre, em 1972, faz uma crítica contundente ao pensamento de Lefebvre por considerá-lo com um conteúdo profundamente ideológico, tendo um discurso de alcance social maior que teórico ao abordar as contradições urbanas. Para Castells, este autor ao propor a sociedade emergente urbana e depois uma nova revolução, também urbana, passa a “*teorização urbanística da problemática marxista...*” (CASTELLS, 1983, p. 142, grifos do original). Assim, Lefebvre deixaria de contribuir de forma verdadeira para o estudo da problemática urbana.

Essa forte contraposição de Castells (1983) a Lefebvre (1999) se deve às diferentes visões de mundo na época e às distintas ideologias do pensamento marxista. Castells seguia a linha do estruturalismo enquanto Lefebvre abordava o espaço como produção social, dentro de uma dialética sócio-espacial, e visava a formação de uma nova sociedade com transformações profundas nas bases do capitalismo. Para Gottdiener (1993), a produção teórica de Castells à época podia ser entendida, sob muitos aspectos, como uma releitura estruturalista da obra de Lefebvre.

Na época da edição do seu primeiro livro, Castells considerou “*empiricamente falsa*” a possibilidade da urbanização generalizada, afirmando que Lefebvre não se baseou em dados empíricos, utilizando-se de dados sobre a China do final da década de 1960-70 para reforçar sua afirmação:

³⁶ Referência original: CASTELLS, Manuel. **La question urbaine**. Paris: François Maspéro, 1972.

Onde o crescimento urbano limitou-se ao crescimento natural das cidades (sem imigração de camponeses) e onde assistimos, ao contrário, a um deslocamento *permanente* e maciço para os campos, reforçando pela construção das comunidades populares, como formas que integram cidade e campo (CASTELLS, 1983, p. 146-47, grifos do original).

Passados cerca de 24 anos, Castells propôs a hipótese da “Sociedade em Rede”, no livro de mesmo nome³⁷, como observado no capítulo anterior. Ao se estudar o trabalho mais recente de Castells, esta nova sociedade originária da revolução tecnológica (iniciada nos anos de 1970-80) é eminentemente urbana, como defendido em a “Sociedade Urbana” por Lefebvre. Esta sociedade seria virtual no momento de elaboração do livro (1970) e posteriormente real. Neste último livro Castells (2012) utilizou, inclusive, um exemplo chinês, a “Metrópole do sul da China” com mais de 45 milhões de habitantes e 50 mil km² de extensão, para representar a forte expansão urbana, considerando que esta megacidade se tornaria “a face urbana mais representativa do século XXI” (CASTELLS, 2012, p. 498).

Castells (1983) criticou ainda o uso do “urbano” por Lefebvre como forma sem conteúdo estrutural preciso. No entanto, o “Espaço de Fluxos” formulado pelo próprio Castells (2012) é um novo processo e forma urbana sem que tenha o conteúdo precisamente definido. É ao mesmo tempo a materialização da “Sociedade Urbana”, onde os espaços urbanos são dominantes e formadores da urbanização extensiva de grandes proporções – como nas megalópoles / megacidades –, ultrapassando os antigos conceitos e limites físicos da cidade e estando conectada em redes informacionais – virtuais – e reais. Os modos de vida cotidianos passam a ser eminentemente urbanos – metropolitanos e cosmopolitas –, em que, cada vez mais, se atinge a “virtualidade real”, na interação entre equipamentos tecnológicos e o ser humano, como visto no capítulo anterior.

Apesar das rápidas transformações ocorridas ao longo dos anos que separam os pensamentos de Lefebvre da “Sociedade Urbana” e do mais recente de Castells e da “Sociedade em Rede”, ambos são frutos do mesmo processo histórico evolutivo (pós-fordista) que deu origem à “Revolução Tecnológica”. No entanto Castells (2012), no livro de 1996, apesar de abordar uma diversidade de autores, não manifestou

³⁷ A 1ª edição foi lançada em 1996. O livro foi ampliado em 1999 e reeditado com um prefácio atualizado em 2010, na sua 6ª edição em inglês.

nenhum reconhecimento ao pensamento de Henri Lefebvre³⁸. Essa contradição no pensamento de Castells entre as suas próprias obras, deve-se provavelmente a uma mudança no posicionamento ideológico do autor – transitando do estruturalismo para a economia política urbana. Como observado em a “Sociedade em Rede”, Castells foi influenciado pelos fortes avanços da economia global e das novas tecnologias³⁹, ocorridos no período entre suas obras.

Após esta revisão conceitual que fez-se necessária, concluindo esta seção, foi observado que os autores apresentados descrevem a emergência do domínio urbano e da sociedade urbana.

No entendimento de Reis (2006), estas transformações que estão se materializando na atualidade podem ser apenas o começo de um processo que causará ainda mais surpresas no futuro. E a problemática urbana que está se revelando dificilmente pode ser abrangida pelo uso do conceito de cidade e suas ambiguidades⁴⁰.

Essas transfigurações do urbano resultam em modos de vida estruturados a partir de práticas sociais que ultrapassam a escala (e o conceito) de cidade, utilizando-se das redes de transportes e comunicações não mais apenas como meios de conexão, mas principalmente como fato social⁴¹. Esses processos se desenvolvem em múltiplas escalas espaciais e na interação entre elas e, em muitos casos, extrapolando na atualidade as fronteiras nacionais.

Lewis Mumford e Jane Jacobs não tinham a percepção clara da emergência do fenômeno urbano, pois este despontava nos EUA no início da década de 1960-70, quando eles escreviam suas obras clássicas. No entanto, estes autores descreveram novos modos de vida que extrapolam os limites da cidade tradicional e se desenvolvem em novas bases territoriais. Na mesma época, Melvin Webber e Henri Lefebvre, ao abordarem conceitualmente em suas análises o fenômeno urbano, expuseram a manifestação da urbanização total, na qual o processo de dispersão urbana se insere.

³⁸ Castells (2012) inclusive não cita nenhuma obra de Lefebvre em suas referências bibliográficas.

³⁹ Esses avanços resultaram, entre outras transformações, na flexibilização da produção e na globalização.

⁴⁰ Reis entende que o conceito de cidade é muito limitado e ineficaz para comportar as mudanças em curso, sendo adequado apenas para ser usado por leigos na definição de espaços urbanos ou pelos técnicos nos casos que não envolvam ambiguidades (REIS, 2006).

⁴¹ A exemplo do que ocorrem nas redes sociais acessadas em computadores, telefones celulares inteligentes e *tablets*.

2.3. - A Urbanização Dispersa

Para o professor Nestor Goulart Reis (2006), a urbanização dispersa é um processo de caráter geral e que teve início com a desconcentração industrial, não sendo específica de um país. Este fenômeno radical leva à superação de conceitos como o de cidade e o de campo. O autor complementa:

A dispersão urbana é a passagem de um estado para outro, no qual as formas se subdividem rapidamente sobre o território. [...] as relações que regem os processos já não são as mesmas. É importante lembrar que, no caso, as mudanças não decorrem de processos físicos; não decorrem de relações físicas, mas de relações sociais. [...] Se as configurações do espaço urbano são suporte e resultado da vida social, as mudanças na existência social devem compreender novas modalidades de urbanização e novas configurações (REIS, 2006, p. 19).

Como mencionado no começo deste capítulo, esse autor define a urbanização como um processo físico e também social, conceito que também utilizamos, e considera que as mudanças que conduzem às formas de urbanização dispersa são as que foram apresentadas no Capítulo 1: a evolução do comércio mundial que atingiu o apogeu recente com a globalização; a flexibilização dos processos produtivos; as formas complexas do capitalismo, com a economia informacional e global; a ampliação dos modos de vida e consumo metropolitanos para outras áreas urbanas, aumentando a circulação e as conexões em redes; entre outras.

O processo de dispersão urbana ocorre com a formação de áreas cuja urbanização se estende por um amplo território, com vazios intersticiais separando espacialmente núcleos urbanos que, no entanto, mantêm vínculos estreitos entre si e formam conjuntamente um único sistema urbano. A população passa a adotar novos modos de vida – de maior mobilidade –, possibilitando a organização da vida cotidiana na escala metropolitana ou intermetropolitana, abrangendo diversos municípios. Isto leva ao que Reis (2006) denominou de “regionalização do cotidiano”.

Reis compreende que as mudanças nos modos de organização do cotidiano são parte da nova estruturação da vida social no território, rumo à urbanização total como previsto por Webber (1964, 1968) e Lefebvre (1999). Nesse sentido, uma das características mais importantes deste processo é o surgimento de sociedades sem população rural, mas que mantém atividades agrícolas, como observado por

Castells (2012). Isso ocorre simultaneamente à apropriação extensiva dos territórios por determinados grupos sociais, onde são introduzidos modos de vida urbanos e dispersos.

A urbanização dispersa foi conceituada por Reis (2006) no livro "Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano"⁴², em que este processo é caracterizado pelas seguintes definições:

- Esgaçamento crescente do tecido urbano nas áreas periféricas dos principais núcleos urbanos;
- Formação de constelações ou nebulosas⁴³ de núcleos urbanos e bairros isolados de diferentes dimensões, integrados na área metropolitana ou em regiões, ou ainda no sistema de áreas metropolitanas;
- Transformação do sistema de vias de transporte inter-regionais (ex. rodovias) que passa a ser utilizado no transporte diário intrametropolitano de passageiros, inclusive adquirindo características de via urbana;
- Ampla difusão de modos metropolitanos de vida e consumo, também dispersos pelo território metropolitano ou regional (regionalização do cotidiano).

As novas formas de produção e consumo pós-fordistas permitem a adoção de modos metropolitanos de vida, em que as formas tradicionais do tecido urbano não conseguem responder facilmente a essas aspirações (REIS, 2007). E este fenômeno não ocorre apenas nas regiões metropolitanas, mas também em muitas aglomerações urbanas, que, na prática, possuem características de vida semelhantes às das metrópoles.

Ainda segundo este autor, a dispersão urbana está claramente relacionada às mudanças no tecido urbano e geram “novas territorialidades”, sendo um processo complexo e diversificado. Portanto, os tecidos urbanos não podem ser congelados nos padrões urbanísticos do século XX, pois estão sempre em mutação, em padrões

⁴² Esse livro apresenta resultados parciais do estudo coordenado por Reis sobre as regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, realizado pelo Grupo de Pesquisa no Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (LAP/FAU-USP). Referência: REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

⁴³ No urbanismo moderno Le Corbusier comparava as cidades modernistas e suas funções urbanas ao corpo humano e ao funcionamento das máquinas. No entanto, na atualidade a urbanização explodiu como o *Big Bang*, expandindo-se assustadoramente de modo que a analogia possível, elaborada por autores contemporâneos, se dá com as formas presentes no Universo.

transitórios. “Todos os tecidos urbanos se desmancham sobre o território e no tempo” (REIS, 2006).

O tecido urbano tem seu uso intensificado, transformando-se numa “colcha de retalhos” de formas condominiais que são isoladas entre si, a exemplo das formações norte-americanas – que são tratados no próximo item deste capítulo. Dessa maneira, sem as alterações no tecido urbano – com as formas condominiais, a organização coletiva e a autonomia dos projetos quanto aos serviços e infraestruturas – não seria possível a dispersão urbana (REIS, 2006).

Este processo ocorre em duas escalas distintas, mas que são interligadas:

- Escala mais ampla – da área metropolitana ou região –, com crescente dispersão de núcleos ou polos urbanos, entremeados por vazios e com menor densidade de ocupação no todo ou em partes (inclusive nas porções do tecido urbano tradicional), dando forma às nebulosas urbanas;
- Escala mais restrita – a do tecido urbano –, onde ocorrem as relações físicas e jurídicas entre os espaços públicos e privados, e que definem as ruas, praças, quadras e lotes (sendo nos lotes onde se estabelece a propriedade privada)⁴⁴ (REIS, 2006).

Nos parece que uma terceira escala territorial ainda mais ampla se destaca de modo emergente, mas que interage e se sobrepõe às duas outras: da macrometrópole e de vastos sistemas urbanos mais complexos como a *metápole* e a megalópole, que abarca conjuntamente diferentes áreas metropolitanas, regiões e aglomerações urbanas. Isso ocorre com as novas centralidades e núcleos com formas urbanas dispersas, que estão passando a influir e interagir para além da área metropolitana ou regional. Ou seja, é a escala do sistema urbano ampliado, como podemos observar no caso da Macrometrópole Paulista e nos exemplos da Metrópole do Sul da China (apresentados no Capítulo 1) e da Metrópole Sul da Califórnia (*Southland*) que é observada a seguir.

⁴⁴ Segundo Reis (2006, p. 59), “é nessa escala que se definem os espaços de acesso e uso público e as formas de organização coletiva dos espaços. O tecido é portanto uma definição geométrica de relações de propriedade e uma definição social das formas de uso”.

Figura 2.8 – Mapa Geral da Macrometrópole Paulista, 2012, sem escala. Fonte: EMPLASA⁴⁵.

Um importante destaque em termos de composição regional da urbanização dispersa é que determinados conjuntos de cidades médias e de menor porte (que podem ser integrantes de aglomerações urbanas ou não) estão arrançados de modo integrado e podem assemelhar-se, em determinados aspectos, às características de uma área metropolitana, apresentando-se como “metrópoles incompletas”, conforme a definição elaborada por Santos (1978)⁴⁶. O cotidiano de uma parcela crescente dos habitantes dessas cidades passa a ser organizado regionalmente, como numa metrópole. A população adota, ao menos parcialmente, modos de vida, mobilidade e consumo metropolitanos nas várias partes do sistema. Este é o caso das regiões do Vale do Paraíba fluminense e paulista.

Há também casos de novos polos urbanos, que estão localizados de maneira relativamente isolada e entre cidades, em empreendimentos autônomos ou não. Isto também ocorre com antigos distritos e bairros rurais que são dinamizados, na lógica da dispersão urbana.

⁴⁵ Disponível em: <www.emplasa.sp.gov.br/newsletter/maio/imagens/macro_grande.png>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

⁴⁶ Milton Santos (1978) entende que as metrópoles incompletas são configurações urbanas que abrangem uma cidade que ultrapassou o papel regional (centro da metrópole) e que envolve em sua área de influência outras cidades regionais, mas que no conjunto não fornecem todos os bens e serviços que necessitam. Suas atividades podem ser completadas por cidades mais importantes localizadas no mesmo país ou em outras regiões do planeta.

Temos portanto diversas formas de dispersão, como temos até mesmo polos suburbanos em São Paulo, megaempreendimentos fechados ou áreas autônomas de reurbanização, em meio ao tecido urbano tradicional, que por suas características contrastam com as áreas adjacentes (REIS, 2006, p. 47).

A implantação de grandes empreendimentos e equipamentos desconectados dos núcleos urbanos consolidados são catalisadores dos novos processos de ocupação e organização do território, formando núcleos urbanos, mas sem a estrutura tradicional de referência. Esses empreendimentos possuem um efeito multiplicador para a ocupação de diferentes áreas, que passam a receber projetos empresariais e megaeventos, utilizados como alavanca do novo processo de urbanização e da formação de novas centralidades.

Entretanto, a forma com que a dispersão urbana se desenvolve nem sempre é idêntica, pois ocorre em dimensões territoriais e escalas populacionais muito diferenciadas entre si.

Desse modo, a urbanização dispersa está presente em diversos tipos de atividades:

- Industriais, inclusive em formas condominiais;
- Comerciais, como os *shopping centers* de variadas formas, sendo o tipo mais comum o *mall*, de ocupação extensiva e plana no terreno;
- Empresariais e de serviços – de ensino, de saúde, de cultura, de entretenimento e de lazer –, que podem ter o padrão morfológico de *campus*;
- Residenciais populares, com bairros que ocupam extensas áreas;
- Residenciais para as classes média e alta, com loteamentos e condomínios fechados horizontais.

Para dar conta das mudanças provocadas pela dispersão urbana, são adotados novos padrões de projeto e configurações de conjuntos urbanísticos. Assim, os empreendimentos dispersos podem ser de pequena dimensão, com uma ou duas atividades, até os de grande porte, com múltiplas atividades. A novidade são os “*mix*” de usos, que garantem maiores resultados financeiros, contando com serviços e infraestruturas próprias (REIS, 2007).

Em grande parte das formas urbanas dispersas adotam-se novas modalidades de gestão dos espaços urbanos, em sua maioria privadas. E essas áreas privadas possuem algum tipo de fechamento em seu perímetro externo, com muros ou cercas. Nisso, as relações entre os espaços públicos e privados são alteradas, cerceando o acesso às áreas públicas. Ao mesmo tempo, as diferenças entre os

espaços públicos e os espaços privados de uso coletivo (ex. *shopping center*) se tornam tênues.

Nessas formas e usos urbanos dispersos os loteamentos e condomínios fechados se destacam nas paisagens urbanas brasileiras. Estes possuem, em muitos casos, formas urbanas segregadas que os deixam em evidência, contrastando de maneira acentuada com o entorno urbano. Há também empreendimentos turísticos, comerciais e industriais com características semelhantes às desses condomínios fechados.

Projetos urbanos de grande porte, como os megaempreendimentos, também podem dar origem a mudanças nos modos de organização do tecido urbano, gerando formas urbanas próprias e segregadas, em formas condominiais complexas e de múltiplos usos. Pelo porte e atividades presentes, esses empreendimentos transformam-se em novas centralidades.

Para o urbanista e professor Bernardo Secchi (2007), o desejo de fechar-se na segregação espacial é explicado pela emergência do individualismo como uma das características sociais principais do século XX, chamada de “autonomia do sujeito”⁴⁷. Para esse autor, o individualismo é a recusa cada vez mais crescente do homem em ser tutelado pelas instituições estatais, com o indivíduo voltando-se à conquista de espaços privados da existência, refugiando-se (como nos condomínios fechados), adotando ainda valores de comportamento pessoal e interesses dirigidos a si mesmo.

As inovações nos padrões de tecido urbano têm em comum sua base social, pois segundo Gottdiener (1990), não ocorrem somente em áreas novas e dispersas, dependentes de mudanças tecnológicas, mas também nas áreas com tecido urbano tradicional, já utilizadas, mas que são transformadas como parte de um só processo urbano.

Para Reis as mudanças provocadas pelas novas formas urbanas dispersas tendem a tornar obsoletas as políticas e práticas de planejamento exercidas sobre o espaço urbano. Isto ocorre tanto na produção como na gestão deste espaço, como observado anteriormente. O planejamento de base funcionalista, que se manteve por mais de cinquenta anos, tem se mostrado ineficaz para lidar com as novas formas de urbanização.

⁴⁷ Secchi se baseou no pensamento de Michel Foucault.

Como retratado nesta primeira abordagem conceitual, há diversas formas de dispersão urbana. Para Reis a compreensão deste processo e de sua diversidade passa pela identificação das diferentes formas de dispersão do tecido urbano utilizando-se de exemplos concretos, como está sendo abordado neste trabalho.

Sobre o uso da expressão “urbanização dispersa” como definidora do processo, Reis (2006) defende que esta permite evidenciar as tendências à distribuição da urbanização sobre a totalidade dos territórios – no sentido lato do termo urbanização, como processo espacial e social –, na direção da homogeneização desses territórios. No entanto, um número significativo de autores europeus utiliza-se da expressão “difusão urbana”, empregada inicialmente pelo urbanista italiano Francesco Indovina (1990).

Para Reis, o termo “difusão” dá maior destaque aos modos de vida urbana que se difundem pelos territórios anteriormente caracterizados por modos de vida rurais. Desse modo, a palavra “difusão” põe em evidência a tendência à urbanização total, superando a antiga contradição campo-cidade, mencionada anteriormente. Considera-se que os aspectos presentes no emprego da expressão “difusão urbana” são importantes, porém esta retira o peso dos aspectos físicos das novas formas urbanas e de tecidos urbanos. Com isso, entende-se que este termo não é o melhor definidor de todos os aspectos presentes no processo, preferindo-se a expressão “urbanização dispersa” (REIS, 2006).

Como observado ao longo destes primeiros capítulos, o processo de urbanização dispersa vem ocorrendo em diferentes países industrializados, que apresentam elevados índices de urbanização. A seguir são abordadas as conceituações deste fenômeno nos EUA e na Europa, apresentando-se ainda alguns exemplos.

2.3.1. - A urbanização dispersa nos EUA

As cidades norte-americanas são espaços de transformações frequentes. No entanto, como notado por Reis (2006), a amplitude das transformações urbanas é tão extraordinária que custou a ser compreendida (algo semelhante ao que vem ocorrendo no Brasil). Dessa forma, a dispersão urbana ou *urban sprawl*, como é chamada genericamente, já vinha ocorrendo nos EUA pelo menos desde a década de 1950-60, como visto anteriormente, sendo confundida com a suburbanização em massa.

Como observado por Hall (2002), os EUA passaram por um período de grande desenvolvimento e aumento da natalidade após a Segunda Guerra Mundial. Simultaneamente, ocorria a intensa expansão residencial suburbana e a desconcentração das atividades industriais, de escritórios, comércios e serviços, enquanto as grandes cidades perdiam população, como descrito empiricamente por Jane Jacobs (2000) e Lewis Mumford (1998).

Para Mark Gottdiener (1990, 1993) a desconcentração urbana foi consequência do crescimento suburbano ao longo dos anos, com os subúrbios localizando-se cada vez mais distantes do centro das cidades. O subúrbio, enquanto forma urbana, evoluiu mais depressa do que o conceito que os diferentes autores têm dessa forma espacial. Ainda segundo esse autor, a suburbanização pode ser entendida como parte de um processo mais amplo de desenvolvimento urbano, que progrediu através de uma série de estágios. Essa evolução levou à desconcentração urbana, dando origem à “região metropolitana espalhada” a partir dos anos 1950-60, com a forma urbana polinucleada e funcionalmente integrada pela matriz da organização social (GOTTDIENER, 1993).

Já no entendimento de Robert Fishman (1987), o crescimento do pós-guerra não representou o aumento da suburbanização, mas sim algo novo, que se contrapõe aos princípios dos subúrbios autênticos. Também para Castells (2012), o subúrbio como modelo predominante de expansão urbana norte-americana está desatualizado, mesmo nas áreas metropolitanas. Dessa forma, a expansão residencial suburbana não é mais o padrão predominante.

Mark Gottdiener em 1985 e Robert Fishman em 1987 foram alguns dos primeiros autores a perceberem que as transformações dos subúrbios de massa norte-americanos ⁴⁸ eram na verdade um novo fenômeno: urbanizações em que a descentralização das atividades fazia com que essas formas não se relacionassem mais apenas com o núcleo central, estando dispersas no território.

Como visto anteriormente, Gottdiener (1993) nomeia este fenômeno de “desconcentração” urbana, que corresponde ao aumento absoluto da população e da densidade das atividades fora das áreas tradicionais de concentração populacional. O fenômeno se desenvolve em todos os tipos de assentamentos, nos dois extremos – centro e periferia – da região metropolitana, em um processo de

⁴⁸ Que são funcionalmente dependentes de núcleo urbano central.

expansão suburbana e formação de múltiplos centros, que dá origem à desconcentração da região metropolitana.

E segundo esse autor, a desconcentração urbana está afetando as terras mais longínquas dos EUA, com a dispersão ampliando-se através da formação do *continuum* urbano, sendo ainda o prenúncio da conformação das *edge cities* – que serão vistas ainda nesta seção. Isso leva à transformação da organização socioespacial das antigas regiões metropolitanas, ao mesmo tempo em que mantém as cidades principais como elementos dominantes dos padrões de crescimento do sistema urbano – ainda que essas cidades destoe enormemente das atividades e formas urbanas existentes no passado.

Dessa maneira, a desconcentração urbana é não só um movimento socioeconômico que migra das antigas cidades centrais para áreas afastadas – descentralização –, como também faz surgir aglomerações urbanas e a formação de densidade social em áreas distantes – concentração.

Isso pode ser comprovado por Gottdiener (1993) a partir de dados censitários, como o seguinte: desde o início da década de 1970-80, áreas afastadas e então consideradas rurais (externas e adjacentes às áreas urbanas) têm uma taxa de crescimento populacional mais alta⁴⁹ do que as urbanizações próximas às regiões metropolitanas policêntricas⁵⁰. E isso ocorre mesmo com as principais regiões urbanas concentrando a maior parte da população urbana norte-americana.

Em resumo, escolho o termo “desconcentração” para descrever os padrões atuais de crescimento polinucleado porque ele apreende a dispersão regional maciça de pessoas, comércio, indústria, e administração pública, juntamente com a reestruturação contemporânea de tais regiões em domínios multicêntricos – esparramados por vários quilômetros e localizados em todo lugar do país [EUA], especialmente naquelas áreas consideradas antigamente imunes ao desenvolvimento urbano (GOTTDIENER, 1993, p. 19).

Fishman (1987) nomeia essas novas formas de urbanização de *Technoburb* e *Technocity*. O primeiro termo refere-se a uma área periférica, que de tão extensa, possui uma unidade socioeconômica própria e grande diversidade urbana, sem que

⁴⁹ Isto é um fenômeno urbano, não apresentando características rurais (GOTTDIENER, 1993).

⁵⁰ Taxas mais rápidas de crescimento das áreas afastadas em comparação com o centro das cidades ocorrem nos EUA pelo menos desde a década de 1920-30, como observado anteriormente na citação do texto de Peter Hall (2002). No entanto, isso não ocorria em áreas fora das fronteiras da região metropolitana, como vem acontecendo desde a década de 1970-80 (GOTTDIENER, 1993).

haja a necessidade da concentração urbana tradicional (ou metropolitana). Já a *Technocity* é entendida como uma região metropolitana transformada pelo surgimento do *Technoburb*, possuindo múltiplas centralidades e sendo estruturada a partir de vias e autoestradas que também funcionam como limites. As atividades econômicas e sociais desenvolvem-se cada vez mais ao largo da cidade principal.

Segundo Castells (2012), o que ocorre hoje é uma centralidade distribuída, acompanhada de um processo multifuncional de descentralização espacial. Esse processo tem como principal característica a difusão e formação de redes urbanas com população e atividades espalhadas pela região metropolitana, ao mesmo tempo em que os distintos centros crescem interconectados, seguindo uma hierarquia e funções especializadas. Esse processo urbano é uma das formas urbanas do espaço de fluxos.

Retornando ao caso de Los Angeles, essa parece ter sido a primeira metrópole a passar por estas mutações urbanas, como descrito por Mumford (1998) e Davis (2009). Na linha destes autores e confirmando o descrito na seção anterior, o professor Edward Soja (2004)⁵¹, ao estudar o que denominou de *Postmetropolis*, afirma que no começo da década de 1960-70 uma transformação radical estava se desenvolvendo, que ia além da compreensão e controle dos moradores de Los Angeles. Essas transfigurações do processo urbano são as mais espetaculares e jamais vistas na urbanização contemporânea, se comparadas às ocorridas em outras partes do mundo (SOJA, 2004). Essas drásticas transformações sociais e urbanas deram origem ao que seria o primeiro exemplo de *Technocity* norte-americana segundo Fishman (1987) e *Postmetropolis* para Soja (2004).

Soja (2004), a partir de Los Angeles, estabelece o conceito de *Postmetropolis* como forma de diferenciar as regiões urbanas contemporâneas das regiões metropolitanas surgidas na segunda metade do século XX. A *Postmetropolis* seria então a metrópole pós-moderna, cujas formas e modos de vida urbanos pós-modernos desafiam os padrões de análise urbana estabelecidos no urbanismo modernista. Essas mudanças contemporâneas ocorreram em maior ou menor grau e em diferentes tempos e espaços em outras partes do mundo.

No entanto, isso não significa o fim da metrópole moderna, mas sim a existência de novas formas do processo de urbanização e com configurações urbanas que são

⁵¹ Texto adaptado de uma conferência apresentada na reunião anual da *British Sociological Association*, em Leicester, Reino Unido, 1995.

sobrepostas aos processos e formas anteriores. Ainda segundo Soja, para o entendimento das novas urbanizações e do urbanismo contemporâneo, não se deve descartar as antigas concepções urbanas. Mas é preciso reconhecer que as complexas relações entre os processos e as formas sociais e espaciais atuais têm resultados muito diferentes das interações ocorridas no início dessas transformações, durante a década de 1960-70 (SOJA, 2004).

Mesmo nestes processos pós-modernos há uma contínua e intensa relação entre os processos urbanos e a industrialização. A tão debatida desindustrialização está ocorrendo de modo simultâneo a um forte processo de reindustrialização que é baseado não apenas na alta tecnologia, como afirma Castells (2012), mas também na produção artesanal com mão de obra barata e na expansão dos serviços e tecnologias orientados à produção. Soja observa que essas mudanças relacionadas aos sistemas de produção flexíveis e às redes com intensos fluxos de informação estão dando origem a novos espaços industriais, como visto no capítulo anterior, que têm remodelado de maneira significativa as metrópoles modernas fordistas.

Assim, a organização social e espacial da *postmetropolis* converte os espaços urbanos internos e externos à metrópole e vice-versa, de modo simultâneo, o que cria confusão nas definições desses espaços: urbano, suburbano, disperso e não-urbano. E Los Angeles exemplifica bem essa problemática entre a destruição e reconstrução das formas urbanas e do vocabulário tradicional do urbanismo. Desse modo, antigas áreas rotuladas como suburbanas, não mais o são, na realidade contemporânea. E de maneira similar, a maioria das áreas consideradas por seus habitantes como partes do centro urbano de Los Angeles, para quem é de fora e está acostumado aos padrões urbanos das cidades densas da costa leste norte-americana (ex. Nova York), considera esta área central como tendo características suburbanas (DAVIS, 2009).

Nessas transformações urbanas também foram buscadas aproximações com o desenho proposto pelo movimento *New Urbanism*, que é abordado mais adiante, na tentativa de criar uma integração urbana utilizando-se de formas próximas às das cidades tradicionais. No entanto, na prática são criados simulacros, cenários urbanos hiperrealistas ao estilo de Hollywood e da Disneylândia que, como é observado mais à frente, sobressai e agrava a polarização, a estratificação de classes e etnias e as desigualdades sociais. Essas características estão fortemente presentes no mosaico social da *postmetropolis*, no que Soja (2004) denomina de

“metapolaridades”, e isso fica evidente na narrativa de Davis (2009) sobre Los Angeles, vista anteriormente.

Como observado, a conexão e sobreposição dos processos e formas urbanas modernas e pós-modernas dão origem às crescentes e complexas configurações urbanas (SOJA, 2004). E a complexidade da *postmetropolis* é um título que qualifica bem Los Angeles.

Para Mike Davis (2009), há uma complexidade contraditória no desenvolvimento urbano de Los Angeles, com a dualidade entre a requalificação⁵² do seu principal centro urbano e a expansão com a dispersão urbana de múltiplas centralidades e de áreas residenciais muradas. Essas centralidades comportam empreendimentos comerciais, de serviços e de entretenimento fechados, como os *shopping centers*, sendo estes os mais emblemáticos dos empreendimentos comerciais. No entanto, as contradições apontadas não impedem que Los Angeles seja vista como imagem e modelo do crescimento interminável e homogêneo das formas suburbanas, espraiadas e dispersas e também das áreas metropolitanas, que para Davis (2009) pressupõem o futuro das cidades, como observado pelo autor em *City of Quartz*.

A complexidade desta metrópole é tão grande que Castells (2012) entende que “Los Angeles” não seja mais o nome apropriado para a forma urbana atual, do qual este aglomerado urbano é apenas mais um componente. Para Castells, a unidade espacial relevante abrange toda a Metrópole Sul da Califórnia (*Southland*)⁵³, que se estende de Santa Bárbara a San Diego e Tijuana, no outro lado da fronteira dos EUA com o México. Este megaespraiamento corresponde a um *continuum* de urbanização por toda a paisagem ao longo da costa do oceano Pacífico e se segue por cerca de 160 quilômetros para o interior do continente, sendo um excelente exemplo da configuração do espaço de fluxos (informacionais e físicos).

⁵² “Requalificação urbana” parece ser a expressão mais apropriada para as transformações urbanas contemporâneas nas áreas centrais do que “renovação urbana”, termo empregado para as transformações ocorridas nessas áreas entre os anos 1950 e 1980. Há também “revitalização”, termo defectível usado pela mídia e pelos políticos “caça-votos” da atualidade.

⁵³ Também conhecida como Área da Grande Los Angeles, que inclui os condados de Los Angeles, Orange, Ventura, San Bernardino e Riverside.

Figura 2.9 – Mapa geral da *Southland*, Califórnia, com suas áreas urbanas. Sem escala⁵⁴.

Essa região metropolitana indefinida na qual vinte milhões de pessoas trabalham, vivem, se deslocam e se comunicam usando uma rede de rodovias expressas, cobertura midiática, canais de TV a cabo, e redes fixas e sem fio de telecomunicações ao mesmo tempo em que se reentrincheiram no sistema político das localidades de um território fragmentado e identificam suas próprias culturas em termos de etnia, idade e redes sociais autodefinidas. A chamada *Southland*, na terminologia da mídia local, tem uma unidade funcional e econômica, mas não tem uma identidade institucional ou cultural (CASTELLS, 2012, p. XIX).

⁵⁴ Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a1/GreaterLA_map.png>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Como observado nas definições de Fishman e de modo empírico no caso de Los Angeles, os limites da urbanização dispersa não são definidos a partir de barreiras geográficas ou administrativas, mas pelas distâncias que podem ser percorridas facilmente, preferencialmente utilizando-se o automóvel. Desse modo, o centro verdadeiro da urbanização não seria estabelecido nos núcleos centrais das cidades tradicionais, mas sim a partir da residência de cada indivíduo. Já François Ascher (1995) considera que o centro está no indivíduo e que graças à mobilidade tudo se move ao redor deste, com as relações de proximidade se dissolvendo em grande parte pelas conexões em múltiplas redes.

Esta nova centralidade baseada no indivíduo e as formas de mobilidade permitem que os processos sociais se desenvolvam numa nova base territorial, como preconizado nos textos de Webber (1964, 1968) e de Lefebvre (1999). Isso significaria o fim do subúrbio e uma transformação na ecologia urbana, como entendido por Mumford (1998). O *Technoburb* seria então a concretização material do modelo utópico da *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright, em que são valorizados a individualidade e os deslocamentos por automóvel (FISHMAN, 1987).

Para Gottdiener (1993), na atualidade os empreendedores e especuladores imobiliários podem escolher qualquer terreno, tanto em áreas desertas quanto em agrícolas, e promover em curto prazo um projeto de desenvolvimento urbano, sendo auxiliados ainda por forças vindas do comércio, da construção civil e do governo. Desse modo, apesar de haver um certo controle do zoneamento e a antipatia dos moradores locais ao crescimento, é possível se construir “virtualmente” em qualquer lugar, ao redor de quase todos, e a qualquer tempo. E isso vale para grandes *shopping centers* regionais, complexos empresariais ou empreendimentos residenciais dispersos.

Figura 2.10 – A loja de eletrônicos Best Buy em Uptown Houston, Texas, é como uma ilha num mar de carros. Foto: Ellen Reis, 21 Mai. 2014⁵⁵.

Figura 2.11 – *Shopping center* aberto em Uptown Houston, Texas. Nesta região, há um *mix* de usos mas sem que as formas urbanas se integrem – apresentando-se como fragmentos urbanos que não se consolidaram como um tecido urbano. Foto: Ellen Reis, 21 Mai. 2014⁵⁶.

⁵⁵ Disponível em: <www.flickr.com/photos/ell_pabst/14322005250/>. Acesso em: 26 Mai. 2014.

⁵⁶ Disponível em: <www.flickr.com/photos/ell_pabst/14507517362/>. Acesso em: 26 Mai. 2014.

Seguindo nessa linha e continuando nas definições e exemplos do processo de urbanização dispersa nos EUA, destacamos as *Edge Cities*, modelo urbano descrito pelo jornalista Joel Garreau em seu livro “*Edge City Life on the New Frontier*” em 1991. As *edge cities* diferem dos subúrbios de massa norte-americanos do pós-guerra (com características habitacionais) e das primeiras formas de urbanização dispersa, por possuírem múltiplas funções urbanas. Para Castells (2012), a *edge city* é uma tendência poderosa que surge a partir da continuação da suburbanização da metrópole norte-americana. Garreau (1991) analisou o processo “evolutivo” do desenvolvimento da suburbanização até se alcançar a nova forma das *edge cities*, separando-o em etapas:

- A primeira seria constituída pela mudança do local de residência da cidade tradicional para os subúrbios.
- O segundo movimento foi o de retirada dos centros de compra e dos núcleos urbanos para os subúrbios – onde a grande maioria da população passou a residir. O autor chamou esse período de *mall*ing – a construção extensiva de *shopping centers* nos EUA e Canadá –, que ocorreu principalmente entre as décadas de 1960-70 e 1970-80.
- A terceira etapa consolida-se pela mudança da geração de riqueza para áreas dispersas, onde a maioria da população já morava e comprava há alguns anos.

As “cidades mínimas” de Los Angeles, definidas por Gary Miller (1981) e referidas anteriormente neste capítulo, tiveram suas origens nos anos 1950-60 e são enquadradas na primeira e segunda etapas do processo evolutivo descrito por Garreau.

As *edge cities* representam para Garreau (1991) a “terceira onda” da suburbanização norte-americana, relacionadas à busca por novas fronteiras para o crescimento das cidades e ao espírito do estilo de vida “*american way of life*” no século XXI. Ainda segundo este autor, Frank Lloyd Wright antecipou muito das *edge cities* em seu modelo da *Broadacre City*. Já Castells (2012) destaca que o incansável espírito fronteiro (expansionista) da cultura norte-americana cria novos modos de vida e espaços, e isso foi observado por Garreau ao compor seu

modelo urbano⁵⁷. Para o crítico social James Howard Kunstler estas formas urbanas são exemplos do lastimável domínio da “geografia do lugar nenhum” (KUNSTLER, 1993 apud CASTELLS, 2012)⁵⁸.

A inclusão dos escritórios nas áreas periféricas e distantes do centro tradicional impulsionou o crescimento das *edge cities*. Essas não poderiam ter crescido sem a presença das atividades que necessitem de mão de obra, sendo a inserção do emprego nesta dinâmica urbana um fator chave para elas. Desse modo, a definição empírica formulada por Garreau (1991) de uma *edge city* se dá pela combinação de cinco critérios:

- Área com 5 milhões de pés quadrados (465 mil m²) ou mais de espaços de escritórios de aluguel – local de trabalho da era da informação;
- Área de 600 mil pés quadrados (56 mil m²) ou maior de espaço alugável para lojas varejistas;
- Presença de empregos maior do que de dormitórios;
- Deve ser percebida pela população como um lugar, um destino regional de usos múltiplos;
- Não deve se parecer com uma “cidade” (tradicional) de pelo menos trinta anos atrás.

A nova configuração urbana tem forma de constelações e nebulosas em que os fluxos são essenciais – onde ocorrem os diferentes intercâmbios –, confirmando-se estas formas urbanas como espaços de fluxos (CASTELLS, 2012). As constelações urbanas são livremente desenvolvidas e inter-relacionadas nas áreas metropolitanas, destacando-se a interdependência funcional das diferentes unidades e processos no sistema urbano por longas distâncias. Isso minimiza a necessidade de contiguidade territorial (conurbação) ao mesmo tempo em que as redes de comunicação são maximizadas em todas as direções.

⁵⁷ Segundo Castells (2012), a forma espacial da *Edge City* é uma particularidade específica dos EUA, pertencente ao padrão clássico da história norte-americana de contínua busca da “terra prometida em novos assentamentos” (p. 489).

⁵⁸ Referência: KUNSTLER, James Howard. **The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of American's Man Made Landscape**. Nova York: Simon & Schuster, 1993.

Figura 2.12 – A megalópole de *Boswash*⁵⁹ (região nordeste do EUA), vista à noite. Sem escala. Na imagem é possível observar as nebulosas e constelações urbanas⁶⁰.

Essas novas urbanizações estão proliferando ao redor das cidades norte-americanas, em diferentes regiões: Boston, Nova York, Washington D.C., Detroit, Atlanta, Phoenix, Texas, sul da Califórnia e área da Baía de São Francisco (CASTELLS, 2012).

As *edge cities* são conectadas tanto (fisicamente) por autoestradas e corredores de acesso a aeroportos, quanto (eletronicamente) por grandes antenas de comunicação nos telhados dos edifícios. Os espaços de convívio, não mais públicos e sim privados de uso coletivo, passaram a ser os átrios abertos em centros corporativos, *shopping centers*, centros de entretenimento, academias de ginástica, entre outros. Todos esses espaços e vias de circulação são não-lugares, conforme a definição de Marc Augé (1994).

⁵⁹ Formada por Boston, Nova York, Filadélfia, Baltimore e Washington D.C..

⁶⁰ Disponível em: < <http://www.archdaily.com/383292/howeler-yoon-architecture-and-audi-to-develop-pilot-project-for-boswash-shareway-2030>>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Ao mesmo tempo que as *edge cities* são urbanizações que concentram atividades empresariais, comerciais e de serviços, as áreas urbanas ao redor têm sua estrutura caracterizada por grandes espaços com típicas residenciais unifamiliares suburbanas, mas que passaram com o tempo a ter maior densidade de ocupação.

Neste modelo disperso, apesar da maioria das *edge cities* serem centralidades em estruturas urbanas policêntricas, a vida particular das pessoas passa a ser organizada “centrada na casa”, de modo que o novo centro da urbanização é o próprio indivíduo, como observado anteriormente no caso de Los Angeles.

Apesar das muitas vantagens das *edge cities*, Garreau (1991) considera que este modelo também apresenta problemas, como a privatização do desenvolvimento urbano. Muitas dessas urbanizações são privadas e com corporações responsáveis por diversos serviços e equipamentos urbanos, mas que são “governos das sombras” por não serem eleitos.

Figura 2.13 – *Edge city* de Tysons Corner no norte da Virgínia, localizada a 21 km de Washington D.C. Diariamente 100 mil pessoas (*commuters*) deslocam-se para trabalhar na cidade, enquanto apenas 20 mil moram lá (2013)⁶¹.

⁶¹ Foto: Virginia Department of Transportation. Disponível em: <www.flickr.com/photos/40713272@N05/5495308982>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Uma outra forma de dispersão urbana contemporânea são as *gated communities*, forma urbana excludente com relação a determinados grupos sociais e étnicos (especialmente negros e hispânicos), pobres e minorias, em que predomina o uso residencial (mas não o único uso). Essas “comunidades” surgiram nas últimas décadas do século XX nos EUA e depois foram difundidas pelo mundo com a globalização. Mas estas formas residenciais não se assemelham aos subúrbios em massa do pós-guerra, pois são fechadas e dotadas de grandes áreas verdes, espaços abertos e calçadas. Segundo o urbanista mexicano Eloy Sáinz (2002), as *gated communities* possuem três características distintas:

- A forma urbana do conjunto está separada do sistema viário principal, tendo vias que simulam uma pequena comunidade delimitada;
- O desenho relembra as pequenas comunidades tradicionais ou as franjas metropolitanas e é identificado com algum período histórico;
- A arquitetura das casas lembram formas de construções tradicionais (historicismo), podendo até mesmo serem pastiches.

Figura 2.14 – Portão de entrada da *gated community* Phoenician, localizada em Uptown Houston, Texas. Foto: Ellen Reis, 3 Jun. 2014⁶².

⁶² Disponível em: <www.flickr.com/photos/ell_pabst/14322225787/>. Acesso em: 26 Mai. 2014.

Figura 2.15 – Área de lazer da *gated community* Phoenician, localizada em Uptown Houston, Texas.
Foto: Ellen Reis, 3 Jun. 2014⁶³.

Estas características são parte do que é proposto pelo movimento autodenominado *New Urbanism*, nascido nos anos 1970-80 e que tem em sua origem a reflexão crítica sobre os antigos subúrbios norte-americanos e sua falta de urbanidade. Entre as suas propostas, esse movimento pregava a cidade participativa, sustentável, inclusiva e multicultural, com a volta às ruas, o zoneamento flexível, o incentivo aos usos múltiplos e ao aumento da densidade populacional. Os objetivos eram solucionar as condições da habitação através de núcleos urbanos reduzidos, resgatando experiências agradáveis das pequenas cidades do passado: circulação de pedestres e redução da dependência do automóvel, promoção das interações entre os vizinhos através de um centro comunitário de modo a reforçar a vida social e os modos de vida mais simples. Outro aspecto defendido era a proteção das áreas cultivadas e reservas naturais, ameaçadas de degradação pelo modelo tradicional de subúrbio em massa através da urbanização extensiva.

Entretanto, na prática os projetos desenvolvidos pelos membros deste movimento estão relacionados às urbanizações e condomínios fechados e dispersos. Nessas urbanizações são criados simulacros, cenários urbanos hiper-realistas ao estilo dos filmes de Hollywood e dos parques temáticos da Disneylândia, utilizando-se de

⁶³ Disponível em: <www.flickr.com/photos/ell_pabst/14322242297/>. Acesso em: 26 Mai. 2014.

releituras de estilos arquitetônicos conservadores (neo-historicistas). Essas formas urbanas incrementam a polarização e as desigualdades pela segregação e exclusão, que são camuflados pela designação de exclusividade. Isso leva à homogeneização social, com esses conjuntos urbanos dispersos voltados para a classe média branca norte-americana, excluindo negros e migrantes (SÁINZ, 2002; TEIXEIRA, 2002; LARA, 2001a).

Entre as *gated communities* e o *New Urbanism* há projetos bem conhecidos, sendo que dois deles consagraram-se como os mais importantes exemplares: *Seaside* (1981)⁶⁴ e *Celebration* (1997), construídos e geridos pela *Disney Corporation* na Flórida. Em ambos empreendimentos, assim como nos parques temáticos da Disney, o planejamento e a execução visaram a satisfação dos moradores, que são na verdade clientes e visitantes. Nesta nova forma de urbanização dispersa tenta-se recriar as “cidades tradicionais”, mas seus moradores não elegem os representantes políticos, não escolhem a cor das casas e janelas e nem mesmo o paisagismo – tudo fica a cargo da companhia gestora, que no caso é a Disney.

Figuras 2.16 e 2.17 – Vistas de *Seaside*, sem data⁶⁵.

De acordo com o arquiteto Carlos Teixeira (2002), é intrigante que cada vez mais cidadãos da classe média norte-americana abram mãos dos seus direitos de fazer escolhas simples e se mudem para comunidades geridas por empresas, como no caso *Celebration* e de outras *gated communities*. Para este autor, mesmo que insuficiente, a resposta está na falência do modelo de suburbanização em massa norte-americano, que passou de sonho ao pesadelo.

⁶⁴ Em Seaside foi filmado “O Show de Truman” (*The Truman Show*, 1998), que retrata uma mistura entre realidade e cenários. Este filme vem sendo alvo de muitas análises e críticas sobre o *New Urbanism*.

⁶⁵ Disponíveis em: <www.nestofposies-blog.com/wp-content/uploads/2013/06/seaside.jpg> e <<http://taxi-destin.com/wp-content/uploads/2013/05/seaside.jpg>>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Pretensamente protegidos pela *Disney Corporation*, abrem mão de seus direitos políticos ou de suas liberdades em nome de uma promessa glamorosa de harmonia que confunde tragicamente vida real com conto de fadas. Já não basta o isolamento conservador do subúrbio, é preciso que alguém lhes proteja das tentações e disfunções ameaçadoramente cotidianas como as muralhas e a ponte levadiça protegiam os camponeses que viviam ao redor do castelo. Qualquer semelhança com o antigo feudalismo não é mera coincidência no momento em que, insistindo em não tentar melhorar as condições de vida dos bárbaros que vivem bem ali, do outro lado do rio ou da avenida, talvez só nos reste correr para o castelo e ir morar com o Pateta (LARA, 2001b).

Figura 2.18 – Vista de *Celebration* a partir do canal, sem data⁶⁶.

Figura 2.19 – Imagem aérea do empreendimento *Celebration*, sem data⁶⁷.

⁶⁶ Disponível em: <<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/74/022306-CelebrationFL01.jpg>>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

⁶⁷ Disponível em: <www.urbandesignassociates.com/celebration>. Acesso em: 06 Jun. 2014.

Como observado, as formas urbanas dispersas norte-americanas têm suas origens em fatores sociais, econômicos e espaciais que evoluíram a partir da década de 1950-60. No entanto, na atualidade estas formas de dispersão urbana se diferem em muito dos subúrbios em massa do pós-guerra, como observado nos exemplos apresentados. As *edge cities* e as *gated communities* têm em comum serem empreendimentos privados geridos por corporações, no entanto, são antagônicas quanto aos usos principais e aos estilos arquitetônicos. As primeiras privilegiam as atividades comerciais e de serviços, utilizando-se de arquiteturas pós-modernas como elementos simbólicos de poder. Já as *gated communities* são predominantemente residenciais e suas arquiteturas historicistas, criando cenários urbanos.

Entretanto, estas e outras formas urbanas dispersas são fragmentos, em muitos casos, de um sistema urbano conformado por um *continuum* urbanizado e áreas urbanas separadas por vazios intersticiais, contendo diferentes usos e múltiplas centralidades. E as áreas dispersas são integradas pelos espaços de fluxos, estando conectadas às redes de amplo espectro de ação e difusão, que alcançam múltiplas escalas sociais e espaciais – local, regional, nacional e planetária.

Estes “modelos” norte-americanos de urbanização desconcentrada – suburbanas e dispersas – são muito difundidos cultural e economicamente, ainda mais na atualidade da globalização, pelo interesse das classes altas e médias de viverem ao estilo de vida “*american way of life*”. Para o sociólogo norte-americano Mark Gottdiener (1993), os exemplos das formas urbanas dispersas originadas dos EUA devem ser evitados por outros países.

No entanto, como observado ao longo desta pesquisa, as formas urbanas dispersas norte-americanas influenciaram diretamente os processos de urbanização e suas formas urbanas em outros países, como é observado a seguir na Europa, e no próximo capítulo sobre a América Latina e o Brasil.

2.3.2. - A urbanização dispersa na Europa

Na Europa, o processo de urbanização dispersa era inicialmente interpretado, ainda durante os anos de 1950-1980, como uma expansão urbana periférica, que não abrigava atividades de maior complexidade, a exemplo do que ocorria nos processos de suburbanização nos EUA. Desse modo, as áreas de expansão suburbana e a

urbanização periférica na Europa eram consideradas como parte das tendências antiurbanas anglo-saxônicas, especialmente as norte-americanas (MONCLÚS, 1998, apud REIS, 2006). Para o urbanista e professor Nuno Portas (2007), a dispersão urbana passava quase que despercebida pelos estudiosos, apesar de formar arquipélagos e nebulosas urbanas difusas sobre o território, interligadas em regiões por redes. Entretanto, nos primeiros artigos sobre o tema, este processo era frequentemente comparado com os fenômenos ocorridos nos EUA, e permaneceu sem ter um vocabulário apropriado para descrever as transformações em curso e nem uma definição ou termo que o designasse.

Apenas na década de 1990-2000 foi que pesquisadores europeus se deram conta que este fenômeno era mais amplo do que se imaginava, com áreas fragmentadas e desarticuladas das metrópoles e sistemas urbanos. Segundo Bernardo Secchi (2007), a sociedade e a cidade contemporâneas não poderiam ser descritas com os conceitos e instrumentos de análise que se dispunha anteriormente, originários do movimento moderno. Durante essa década, em diferentes países europeus, o debate sobre urbanização dispersa⁶⁸ se difundiu com autores como Indovina (1990)⁶⁹, Portas (1993)⁷⁰, Choay (1994)⁷¹ e Monclús (1998)⁷², entre outros (REIS, 2006). Em 1996 foi realizado em Barcelona um seminário sobre o tema, com a publicação de suas conclusões em 1998. Sobre a dispersão urbana o urbanista catalão Francisco Monclús, coordenador do evento, observou:

⁶⁸ Como destaca Reis (2006), diferentes termos são utilizados na definição da urbanização dispersa, mas um significativo número de autores europeus utilizam “difusão urbana”. Outros ainda serão observados a seguir.

⁶⁹ Texto originalmente publicado em 1990. Referência: INDOVINA, Francesco. et al. **La città diffusa**. Veneza: DAEST, 1990, 19-43. As demais referências a este texto seguirão a citação conforme a data da publicação em que foi obtido o texto, que é de 2004. Referência: INDOVINA, Francesco. *La Ciudad Difusa*. In: RAMOS, Àngel. **Lo Urbano en 20 Autores Contemporàneos**. Barcelona: Edicions UPC, 2004, p. 49-59.

⁷⁰ PORTAS, Nuno. Tendências do Urbanismo na Europa: planos territorial e local. In: **Ôculum – Revista Universitária de Arquitetura, Urbanismo e Cultura**. n. 3. Campinas: FAUPUCCAMP / Hollons, março de 1993, p. 4-13.

⁷¹ CHOAY, Françoise. Le règne de l'urbain et la mort de la ville. In: DETHIER, Jean; GRILLET, Thierry; GUIHEUX, Alain. **La Ville: art et architecture en Europe, 1970-1993**. Paris: Éditions du Centre Georges Pompidou, 1994, p. 26-35.

⁷² MONCLÚS, Francisco Javier. **La ciudad dispersa**. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998. Foram realizadas diversas buscas por este livro nas bibliotecas da USP, UFRJ e redes de sebos nacionais e internacionais, mas infelizmente não foi encontrado para que pudesse ser utilizado diretamente.

O interesse pelos processos de suburbanização e a eventual ‘dissolução’ da cidade compacta tradicional em uma cidade cada vez mais dispersa e fragmentada já é uma constante na reflexão urbanística das últimas décadas. [...] Mas esse fenômeno está associado também à descentralização e ao caráter cada vez mais extensivo das novas áreas industriais, dos condomínios de escritórios, centros esportivos [...], centros comerciais, instalações técnicas cada vez mais devoradoras de espaços. [As mudanças no tecido urbano são] Peças cada vez mais autônomas, que se justapõem em forma descontínua, entre as quais proliferam espaços intersticiais, vazios urbanos (MONCLÛS, 1998 apud REIS, 2006).

Para o planejador urbano alemão Thomas Sieverts (2007), na atualidade grande parte das regiões urbanas europeias podem ser consideradas como dispersas, com o tecido urbano crescendo, mas com pouca coesão espacial e densidade de ocupação muito reduzida se comparadas à cidade histórica europeia. A dispersão urbana, denominada por este autor de “*Zwischenstadt*”⁷³, começou como suburbanizações típicas – dependendo fortemente dos centros urbanos tradicionais –, emancipando-se nas últimas décadas e desenvolvendo sua própria economia e vida cultural, ainda que mantendo fortes laços com as cidades. Segundo este autor, contrariamente à imagem popular típica da cidade europeia, presente em nossas mentes, atualmente o padrão do centro urbano tradicional representa apenas uma pequena fração do conjunto de tecidos urbanos europeus.

Figura 2.20 – Representação da *Zwischenstadt*. Sem escala⁷⁴.

⁷³ Expressão alemã que foi traduzida para o inglês como “*cities without cities*”, ou “cidades fora das cidades” (REIS, 2006).

⁷⁴ Disponível em: <www.kulturexpress.de/wpo/images/a-werkbund.jpg>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Nuno Portas (1993), em um texto pioneiro denominado “Tendências do Urbanismo na Europa”⁷⁵, observa que a descentralização das atividades industriais teve como consequência inicial a criação dos subúrbios, com a mão de obra sendo levada para fora das áreas metropolitanas europeias. Porém, nas últimas décadas do século XX, um novo fenômeno teve início com os escritórios seguindo a mesma lógica já ocorrida com a descentralização industrial. Com isso, o território passou a ser cada vez mais expandido, com as diferentes funções e atividades urbanas se misturando “a quilômetros de distância” e sendo coordenadas de longe pelas redes de comunicação. Essas transformações urbanas também alteraram os modos de vida.

Figura 2.21 – Vista do início de La Rambla, representativa da centralidade tradicional europeia, em Barcelona, 2009⁷⁶.

⁷⁵ Texto publicado originalmente no Brasil. Referência: PORTAS, Nuno. Tendências do Urbanismo na Europa: planos territorial e local. In: **Óculum – Revista Universitária de Arquitetura, Urbanismo e Cultura**. Campinas: FAUPUCCAMP / Hollons, março de 1993, n. 3, p. 4-13.

⁷⁶ Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fb/La_Rambla_2009-06-10.jpg>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Este autor observa que também na urbanização contemporânea europeia, assim como observado de modo geral por Castells (2012), há processos simultâneos de concentração e dispersão, em um dualismo urbano que é denominado por Portas (1993) de “esquizofrenia urbanística”. Este dualismo no caso europeu soa alarmante pelo forte contraste que impõe às formas urbanas, entre o centro da cidade que possui qualidades herdadas e história acumulada, que continua com muita força, e as novas centralidades dispersas, com *shopping centers*, hipermercados e universidades pós-subúrbios.

O centro tradicional mantém grande atratividade, o que leva à sua renovação que por vezes é ambígua ou contraditória, ao mesmo tempo em que vive-se sobre as ameaças do tombamento e a da descaracterização pelas ditas “revitalizações”. Segundo Portas (1993), a expansão e dispersão urbanas ocorrem por diferentes formas de espacialização no território:

- Continuidade;
- Cidade-satélite;
- Linear;
- Nebulosas ou constelações mais ou menos reticulares;
- Através da formação de nós ou polos de atração, onde só havia uma estrada.

Desse modo, este autor compreende que na atualidade existem três distintas formas urbanas, ao menos nas áreas urbanas europeias: “cidade antiga, cidade expandida, e não-cidade, tudo isso 1/3, 1/3, 1/3 da população” (PORTAS, 1993, p.7). Estas três formas são um desafio ao planejamento, pois as misturas das funções urbanas estão presentes nas três e é preciso saber lidar com elas. No entanto, a primeira reação dos urbanistas europeus foi lutar contra isso.

Diz que o hipermercado acaba com centro tradicional, logo é contra os hipers. Os escritórios começam a descentralizar, também não é bom, mas também não queremos os escritórios no centro, pois ali eles expulsam as famílias pobres e antigas que estão no centro. Então vamos fazer centros novos, mas não tão fora, vamos tentar umas funções híbridas. Procura-se encontrar novos modelos, porque o modelo dos paradigmas tradicionais aparentemente não servem mais. Paradigmas tradicionais do urbanismo moderno, como *cidade é cidade, campo é campo* (PORTAS, 1993, p. 6, grifos do original).

Figura 2.22 – Visão aérea mostrando a dispersão urbana em Hurlach, na Bavária, Alemanha. Foto: Klaus Leidorf⁷⁷, Fev. 2007.

Ao perceber a dificuldade de seus colegas historiadores, planejadores e urbanistas europeus em aceitar e lidar com as novas formas urbanas, por ainda estarem presos aos conceitos e formas da cidade tradicional, Françoise Choay (1994) escreveu um texto relevador para o catálogo da exposição “*La Ville: art et architecture en Europe*”⁷⁸. Neste, ela alerta para o novo paradigma em curso utilizando-se da expressão “da cidade ao urbano”. Esse paradigma marca os novos tempos da urbanização generalizada, “extra-cidade” ou “genérica”⁷⁹, com este último termo sendo bastante popularizado atualmente segundo Portas (2007).

Neste artigo, Choay (1994) indagou a natureza da urbanização contemporânea, perguntando se essa pode ser considerada sinônimo de cidade. No período pouco maior que um século ocorreu uma profunda mutação, que foi mascarada pela utilização de palavras comuns para designar processos muito distintos. A autora

⁷⁷ Disponível em: <www.flickr.com/photos/leidorf/389786503/in/set-72157594147290006>. Acesso em: 06 Jun. 2014.

⁷⁸ Exposição realizada no Centro Georges Pompidou, Paris, em 1993.

⁷⁹ Referência a Rem Koolhaas e seu texto “The generic city” In: **SMXXL**, 010 Publishers, Rotterdam, 1005.

questionou se o termo “Cidade”⁸⁰ na atualidade não é uma mistificação, em que o velho conceito e a imagem convencionada na verdade abrigariam de maneira desordenada os diversos tipos de manifestações urbanas: centros históricos, cidades novas, áreas periféricas e megalópoles.

Não seria, portanto, tempo de admitir, sem sentimentalismo, o desaparecimento da cidade tradicional e de se interrogar sobre aquilo que a substituíra, ou seja, sobre a natureza da urbanização e sobre a não-cidade, que parece ter-se tornado o destino das sociedades avançadas? [...] A persistência da cidade enquanto imagem que o oblitera vincula-se a mecanismos de defesa: nega-se uma realidade demasiadamente difícil ou demasiadamente desagradável de defrontar. [...] Pensar o urbano hoje é uma necessidade (CHOAY, 1994, p. 9, 18).

Segundo Choay, o aparecimento de novos termos associados ao urbano – região urbana, comunidade urbana, distrito urbano –, provam a hegemonia deste, enquanto a cidade e seus anacronismos estão desaparecendo – comuna, aldeia, *cité* –, que deverão remeter apenas à história e aos momentos nostálgicos.

Para esta autora, com o advento do urbano a antiga união entre *urbs* e *civitas* se desfaz. Os processos sociais extrapolam para além dos limites das cidades, como percebido por Webber (1964, 1968). Isso se deve às inovações nas redes de comunicações e de transportes, que possibilitaram relações mais numerosas e diversificadas, como bem retratadas por Castells (2012). Formou-se uma coletividade abstrata, em que as implantações espaciais não são mais coincidentes e nem têm estabilidade de duração. A antiga sensação de pertencimento a uma comunidade de interesses diversos (coletividade) não acontece mais, nem mesmo motivada pela proximidade física ou pela densidade demográfica (CHOAY, 1994). Já para Secchi (2007), o que se teme na “dissolução da cidade” é que com a perda da ordem física, construída, ocorra também a perda da ordem social.

O caráter descontínuo, “fractal”, sentido de fragmentação da cidade contemporânea e a sua dispersão em território de uma dimensão inusitada, absorvendo os velhos centros, englobando-os como tantos fragmentos dentro do mais vasto arquipélago da “*città diffusa*”, restituindo pelas numerosas descrições dos anos recentes, trouxe consigo o aparecimento e a mitificação de novas figuras da desordem, do ecletismo e da incerteza, do risco e da perda de um horizonte de senso compartilhado (SECCHI, 2007, p. 115).

⁸⁰ *Ville* em francês.

Este autor considera que a cidade contemporânea, com suas formas urbanas extremas – concentradas e dispersas –, não coincide com a dissolução da cidade, pois o que “dissolve” não é a cidade, mas sim alguns conceitos e seus enunciados tradicionais. Assim, a mistura de atividades dissolve o conceito de função, emergindo lentamente os conceitos de compatibilidade e incompatibilidade⁸¹. A diversidade de situações dissolve o conceito de zona homogênea e de hierarquia, lentamente emergindo o conceito de porosidade. E na dispersão urbana se dissolvem os conceitos de densidade e proximidade e emerge o de justa distância. Esses conceitos vagos são abertos a diferentes interpretações, possibilitando a criação de cenários futuros da cidade contemporânea (SECCHI, 2007).

Reis (2006), na mesma linha de Choay, entende que o termo cidade e suas fortes conotações de natureza física, acrescido ainda de qualificadores, é atualmente limitado para caracterizar as mudanças de estado que estão ocorrendo nas formas sociais e físicas da urbanização, iniciadas na segunda metade do século XX e que estão ocorrendo na atualidade em diversos países, como foram definidas por este autor e mencionadas anteriormente.

E no caso europeu, com suas formas urbanas tradicionais e centro históricos preexistentes, tornam por contraste as novas formas urbanas mais evidentes. Assim, como enfatiza Choay (1994), a Europa atual é triunfalmente urbana, onde o espaço e as populações rurais estão diminuindo constantemente enquanto as megalópoles, conurbações, comunidades urbanas e polos tecnológicos⁸² só crescem. Isso vai ao encontro do pensamento de Sieverts (2007) e de seu conceito de *Zwischenstadt* de entrelaçamento entre urbano e rural, e de onde as áreas urbanas tradicionais representam apenas uma pequena parte da urbanização europeia.

Retornando a Portas (1993) e à sua leitura da urbanização europeia, este autor acredita que na atualidade não se sabe mais o que é cidade e o que é campo⁸³. As áreas urbanas e os territórios são plurinucleados, mas sem que se tenha hierarquias predefinidas, pois estão em constante mutação, fazendo e se desfazendo.

Ainda no entendimento de Castells (2012) sobre a atual urbanização da Europa, este autor considera que a centralidade urbana persiste na metrópole europeia pela presença da “cidade antiga” (na definição de Portas). A estrutura urbana principal

⁸¹ Presentes no zoneamento contemporâneo: usos compatíveis, tolerados e incompatíveis.

⁸² Como os das indústrias de produção flexível retratados no Capítulo 1.

⁸³ Sobre o tema em Portugal, ver DOMINGUES, Álvaro. **Vida no Campo**. Porto: Dafne, 2011.

se tornou policêntrica e simultaneamente hierarquizada ao redor de vários centros urbanos. Assim, as funções de centralidade urbana são desenvolvidas conjuntamente e de maneira articulada entre os múltiplos centros e sub-centros.

E essa descentralização das atividades econômicas ocorreu ao longo das linhas de transporte, com a referida mistura de atividades nas áreas externas à metrópole. Ao mesmo tempo, os assentamentos residenciais passaram a se estender para além das antigas áreas suburbanas monofuncionais, que tornaram-se áreas mais densas.

Desse modo, as novas urbanizações não são mais os subúrbios, pois as mais recentes nasceram do nada, em espaços entre as cidades. São “cidades” que surgiram de maneira espontânea à beira das autoestradas e que as transformaram em vias urbanas⁸⁴. Para Portas (1993), hoje a maioria da população europeia deve estar vivendo nessas áreas de urbanização dispersa, indo na mesma linha de pensamento de Sieverts (2007).

A maior parte da população em muitas áreas hoje dos países industriais faz uma vida urbana sobre o campo e faz o campo sobre a vida urbana. As fábricas, o centro de divertimento, o centro de consumo estão lá, a escola também já está lá, a igreja é antiga da aldeia do campo, mas em alguns casos já querem igrejas modernas e as pessoas querem viver ali e não em outro lugar. Os franceses chamam de *reurbanização*, os italianos chamam de *urbanização difusa*, em Portugal chamamos de *urbanização dispersa* (PORTAS, 1993, p. 7, grifos do original).

Francesco Indovina (2004), ao estudar a região italiana de Veneto Central⁸⁵, foi um dos primeiros autores a perceber o surgimento de uma nova forma, não morfológica, mas sim de organização espacial, que pareceu ser diferenciada da estrutura urbana anterior. No caso italiano esse processo de dispersão foi nomeado “*Città Diffusa*”, que também está presente em outras partes da Itália.

A cidade difusa se caracteriza por: urbanização consistente com a presença da população, serviços e atividades produtivas; a dispersão da urbanização por um vasto território, que visto conjuntamente, não possui alta densidade; elevado número de conexões por redes, que são múltiplas e multidirecionais para distintos

⁸⁴ Sobre o tema em Portugal ver: DOMINGUES, Álvaro. **A Rua da Estrada**. Porto: Dafne, 2009; e filme de mesmo nome, dirigido por Graça Castanheira.

⁸⁵ Região localizada no nordeste italiano, entre as cidades de Pádua, Treviso e Mestre.

pontos do território e possibilitando uma grande mobilidade de pessoas, mercadorias e informações; além da difusão dos modos de vida urbanos.

Figura 2.23 – Imagem aérea da periferia de Roma com formas urbanas dispersas⁸⁶. Possivelmente 2010.

Para Secchi (2007), a cidade difusa é o êxito de um processo autônomo de densificação do campo, estabelecendo raízes próprias a partir das mudanças dos modos de vida da maioria da população rural e urbana. Esta forma urbana apresenta imagem e características positivas de bens e serviços, com suas atividades cotidianas apoiadas pelas tecnologias de mobilidade, material e imaterial, e pela densidade das redes. Dessa maneira, as práticas cotidianas – atividades, relações sociais, comportamentos, consumo e imaginários – têm modos urbanos intensos.

⁸⁶ Foto: Marc Dumont. Disponível em: <www.franceculture.fr/emission-planete-terre-les-peripheries-urbaines-en-france-2011-01-19.html>. Acesso em: 28 Mai. 2014.

Como no caso norte-americano, este processo de dispersão urbana possui uma realidade territorial multifacetada, com multiplicidade de configurações urbanas, em que a especialização das funções urbanas não se faz intensamente presente e a complexidade urbana está diluída no território. A hierarquia da cidade difusa está presente em seu interior e se relaciona à intensidade dos usos e de suas localizações. Ao mesmo tempo, esta articula-se com a hierarquia territorial exterior, graças à alta mobilidade e acessibilidade, e que, em muitos casos, inclui escalas extrarregionais e supranacionais.

Os limites administrativos não funcionam para a cidade difusa e essa não depende de um núcleo urbano principal. Estes limites passaram a não ser importantes, mas seu entendimento permite delimitar a própria cidade difusa. São determinantes gerais (simplificados) para identificação destes limites: os deslocamentos da população; a localização e o desenvolvimento das atividades produtivas, dos serviços e das empresas segundo suas funções; a presença de serviços do tipo metropolitano e de infraestrutura; as inter-relações e a mobilidade da população e seus modos de vida. Nesse sentido, Secchi (2007) observa que mais do que o avanço das técnicas de mobilidade, no caso da dispersão deve-se realizar um estudo que analise a melhor distância a ser percorrida, a justa distância, e que esses dados sirvam de parâmetros para o projeto da “cidade” contemporânea. Para este autor, as mesmas técnicas que produzem a dispersão impõem também novas distâncias entre os sujeitos, objetos e atividades. Desse modo, a dispersão serve para atribuir um espaço cada vez maior aos aspectos privados da existência, ao comportamento pessoal e aos interesses em si mesmo, como mencionado anteriormente.

A cidade difusa é o resultado de um processo de ocupação espontânea, como observado também por Portas (1993), não possuindo uma política territorial e planejamento estruturantes próprios. Na mesma linha, Secchi (2007) afirma que uma parte considerável da cidade europeia, principalmente a mais dispersa, foi abandonada. Como consequência, esse fragmento urbano não foi dotado de projeto, considerada uma área degenerada a ser apagada, mas que não havia necessidade de ter preocupação, pois acreditava-se que lentamente essa parte se transformaria e ficaria parecida com a cidade moderna. Aqui voltamos a uma observação anterior deste mesmo autor, de que a cidade contemporânea não pode ser compreendida a partir dos instrumentos analíticos do urbanismo funcionalista.

Para Indovina (2004), se a cidade difusa fosse incorporada ao planejamento territorial de maneira estruturada, como no caso das áreas metropolitanas, seria

possível ter uma hierarquia territorial mais equilibrada, estabelecida conforme a organização produtiva e menos segregada socialmente. Assim, essa urbanização passaria a fazer parte de um projeto de reorganização do território, desempenhando um papel singular no âmbito da produção e da qualidade de vida.

Ao estudar as definições formuladas por Francesco Indovina, percebe-se a dificuldade de alguns autores europeus, como o próprio Indovina e também Bernardo Secchi. Mesmo observando um novo processo urbano, eles mantêm-se presos ao conceito tradicional de cidade, interpretando a dispersão urbana como uma expansão e continuidade da cidade, e não de um fenômeno urbano totalmente novo como apontado por Choay (1994).

O planejador urbano catalão Antonio Font (2007) definiu o processo de dispersão urbana na Região Metropolitana de Barcelona da seguinte forma:

[...] referimo-nos a uma forma de produção específica da cidade contemporânea, que traz consigo uma série de fenômenos, uma certa explosão, uma certa fragmentação da forma urbana. Parece-me que se produz uma descontinuidade das peças no espaço. Produz-se uma segregação econômica e social cada vez mais importante. Produz-se um certo desperdício, um uso indevido de recursos naturais, da energia, dos serviços etc. e parece-me que se produzem também aspectos derivados do consumo de energia, da água, da gasolina etc., o congestionamento das ruas e das estradas, em território que muitos diriam que, de certa forma, carece de identidade. Normalmente, configurado através de uma edificação residencial de baixa densidade, com relações muito fracas entre as partes, com vizinhos pouco amigáveis, com um espaço onde as pessoas se fecham, querem saber pouco dos vizinhos, e onde os deslocamentos diários são enormes etc. É uma eleição, por assim dizer, prevalentemente individual de localização (FONT, 2007, p. 64).

Para este autor, a dispersão causa uma série de custos sociais e coletivos: o desperdício e mal uso dos solos natural e agrícola; o comprometimento dos recursos naturais que são escassos; a dependência do transporte individual (automóvel); a subutilização do capital fixo, entendido como equipamentos urbanos presentes na cidade tradicional e que são menos utilizados. Além disso, os transportes e serviços públicos que são oferecidos pelos municípios passam a ser externalidades negativas. Há ainda os custos sociais da perda de urbanidade e sociabilidade decorrentes da dispersão urbana. É questionável se no longo prazo o crescimento da urbanização dispersa será sustentável ou não.

Autores como Portas (2007), Font (2007) e Sieverts (2007) concordam que o processo de urbanização dispersa está associado à desregulamentação do planejamento e à fragmentação administrativa, com a ausência de políticas de planejamento territorial. No caso europeu, isso se deveu à crise do Estado do Bem Estar Social.

Na Europa do pós Segunda Guerra Mundial – período de forte controle e intervenção estatal –, o planejamento urbano, em diferentes escalas, era um importante instrumento que evitava a segregação social, mas nem sempre com sucesso, ao mesmo tempo em que possibilitava equilibrar as condições de vida e oportunidades.

O planejamento tradicional, estabelecido com princípios teóricos e reguladores do movimento moderno, bem como o desenho urbano, foram desenvolvidos para as escalas de bairros e de comunidades. Este não se mostrou ágil para se adaptar às novas estratégias de ocupação urbana, que são territoriais, na escala da região e até mesmo ultrapassando-a, como nos exemplos norte-americanos.

Para Portas (2007), não se deve atribuir culpa apenas aos instrumentos de planejamento, mas antes às instituições que os criaram e que não se deram conta da necessidade de atuar em mais de uma escala. As gerações de arquitetos e demais técnicos planejadores foram formados nos cânones do movimento moderno e têm dificuldade em entender a nova lógica da urbanização. Isso vai ao encontro do pensamento de Secchi (2007), de que não se pode analisar o processo recente de dispersão urbana com base em conceitos e instrumentos de análise oriundos do movimento moderno, como observado anteriormente.

Essa nova realidade parece ser indomável e torna os técnicos impotentes porque, em parte, se conhece mal o processo de dispersão urbana. Há uma série de dificuldades em perceber e comunicar as dimensões deste processo, avaliar as tendências de ocupação e de consumo de solo, as densidades, os “*mixes*” de usos e também “mudar os instrumentos disciplinares de intervenção em que temos sido educados e que manifestamente tiveram os seus prazos de validade vencidos” (PORTAS, 2007, p. 54).

A região ainda é uma espécie de campo de batalha de comunidades e infraestruturas conflitantes. Tanto entre a população como entre os planejadores, ainda não há consciência de serem membros de uma região, com obrigações mútuas mas também com potencialidades comuns para as novas qualidades de vida (SIEVERTS, 2007, p. 303).

A crise econômica dos anos 1970-80, abordada no primeiro capítulo, levou, para Portas (1993), a uma profunda crise fiscal e fez surgir uma teoria alternativa de planejamento, quase que oposta à que tinha sido dominante no período fordista do pós-guerra. Isso levou à crise do Estado do Bem-estar Social, em que os estados nacionais europeus reconheceram que seus recursos eram escassos e que não poderiam investir intensivamente em determinados setores como faziam anteriormente, no tempo da social democracia. Para este autor, esta crise é a crise do investimento público e da legitimidade do Estado como único promotor urbano (PORTAS, 1993). Alfredo Mela (1999) considera que anteriormente o Estado do Bem-estar Social era considerado uma garantia contra os riscos de insucesso e pobreza, mas a partir da crise econômica este foi reinterpretado como um “laço que aperta” os setores mais dinâmicos da sociedade – que estariam habilitados para promover o crescimento da riqueza dos países.

Já Sieverts (2007) é mais radical ao afirmar que o Estado de Bem-estar Social não existe mais. Foi adotada a política neoliberal, em que há maior capacidade de articulação e menos intervencionismo estatal. Isso coincide com a atuação do capitalismo global, que se expande cada vez mais e gera competições globais, principalmente sobre os países emergentes, como observado anteriormente a partir de Castells (2012). “Neste tipo de Estado, o planejamento e o desenvolvimento urbano devem ter um *status* diferente e um papel que não foi claramente definido” (SIEVERTS, 2007, p. 299).

As transformações decorrentes da crise do Estado do Bem-estar Social e da adoção de políticas neoliberais podem ser atualmente observadas nas fortes tensões sociais que ocorrem em toda Europa, motivadas, em grande parte, pela intensa migração e os altos níveis de desemprego.

No contexto atual há a necessidade de pensar a cidade de maneira estratégica, com ações que as tornem competitivas em relação às demais. E segundo Portas (1993), isso se tornou uma obsessão permanente na Europa, em que as expressões do mundo dos negócios – como sinergia e estratégia – passaram a estar em moda no urbanismo. Assim, o urbanismo tornou-se altamente negocial, e o planejamento ainda mais frágil. Nesse sentido, esse autor nota que o urbanismo deixou de ser de antecipação e previsão das demandas para ser um urbanismo do “tratamento de doenças” das qualidades e desigualdades das cidades europeias.

Para Sieverts (2007), nessa nova situação histórica tem-se a necessidade de profundas transformações regionais. No caso europeu, em que não há potencial de

crescimento populacional mas ocorre a expansão urbana, deve-se desenvolver qualidades regionais, mostrando as vantagens mútuas de uma política regional coerente, visando atender todas as comunidades e atores pertencentes à mesma região urbana.

Nessa competição de qualidades genéricas, a excepcionalidade da qualidade das diferenças irá definir a força de uma região urbana: excepcionalidade das diferenças produtivas, das belezas das áreas urbanas e da paisagem, da educação e da pesquisa, da produção de serviços. Em resumo, a qualidade de vida será o fator decisivo (SIEVERTS, 2007, p. 309).

São necessárias novas formas de planejamento e gestão. Essa nova visão pode ajudar a passar do planejamento principalmente reativo, como é hoje, para uma gestão regional ativa, desenvolvendo um perfil regional diferenciado, com qualidades fundamentadas na natureza, história e cultura.

A região urbana será a mais importante unidade política e econômica na era da globalização, como visto no primeiro capítulo, em que as qualidades de cada região serão decisivas na competição global.

Por fim, cabe o esclarecimento de que no desenvolvimento desta seção, relativa à dispersão urbana na Europa, não foram investigados outros estudos de casos europeus por considerar que os processos de urbanização dispersa na América Latina e no Brasil, que serão vistos a seguir, são mais influenciados pelos processos e modelos originários dos EUA.

CAPÍTULO 3

A Urbanização Dispersa na América Latina e no Brasil

○ crescimento espacial das áreas metropolitanas – especialmente as da América Latina – foi bastante acelerado nas últimas décadas do século XX. Esse avanço ocorreu mesmo com a cidade principal de cada metrópole crescendo menos, em termos de população, do que os demais municípios da área.

Como observado no primeiro capítulo, a expansão metropolitana recente é consequência de processos de reestruturação produtiva e da globalização, que levam à transformação e complexificação da urbanização e suas formas. Os novos arranjos espaciais são, em grande parte, decorrentes das mudanças que incidem de modo decisivo sobre as estruturas urbanas preexistentes e seu funcionamento.

Na urbanização contemporânea na América Latina ocorrem simultaneamente processos de concentração, com formação de múltiplos centros, e de dispersão urbana, com formas de fragmentação das áreas urbanas em todo o território. Ambos os processos são apresentados a seguir, de maneira resumida, para tornar mais evidente o contraste entre as formas urbanas das sucessivas etapas.

Segundo Reis (2006), a dispersão urbana é um processo de caráter geral, que teve início com a desconcentração industrial e a crescente mobilidade da população. O processo ocorre em países industrializados, que apresentam elevados níveis de urbanização. Como observado na conceituação formulada por esse autor e apresentada no capítulo anterior, o processo de dispersão urbana ocorre a partir da formação de áreas cuja urbanização se estende por um vasto território, de núcleos urbanos separados no espaço por vazios intersticiais, mantendo entretanto vínculos estreitos entre si, formando um único sistema urbano.

As formas de urbanização dispersa desenvolvem-se em áreas de expansão urbana e de atividade rural, em que são observados trechos urbanizados descontínuos, interrompidos por áreas não urbanizadas, que conservam algumas características rurais. Nas periferias das áreas urbanas dispersas, é possível observar a presença de animais soltos, que normalmente são vistos em sítios e fazendas.

A população, tanto em áreas urbanas quanto em rurais, passa a adotar novos modos de vida, com maior mobilidade, o que possibilita a organização da vida cotidiana na escala metropolitana ou intermetropolitana e regional, abrangendo diversos municípios.

O arquiteto Carlos De Mattos (2004) nomeia a dispersão urbana de “Periurbano Difuso”. Ele considera que esse processo se manifesta na atualidade sob novas condições, não sendo mais provocado pelo crescimento populacional das

metrópoles, ocorrido no período industrial fordista. No caso latino-americano, essa redução se deve a dois fatores principais: a diminuição da migração rural-urbana nas últimas décadas do século XX, em que a maioria dos países da região alcançou taxas de urbanização entre 70% e 90%, e a tendência de diminuição da taxa de crescimento demográfico.

Para ambos autores a expansão urbana com áreas de urbanização dispersa segue uma contínua “dilatação metropolitana”, obedecendo menos ao crescimento populacional e mais ao aumento dos deslocamentos rodoviários intrametropolitanos, aumentando o consumo de terra *per capita*.

A dinâmica urbana em que acontece o processo de dispersão urbana está presente nas principais regiões metropolitanas latino-americanas, com a formação de “arquipélagos” com “ilhas urbanas” interligadas (DE MATTOS, 2004). Ainda segundo esse autor, o fenômeno é similar à dispersão urbana ocorrida nos EUA (*urban sprawl*), como apresentado no Capítulo 2.

Ao estudar as novas formas de expansão metropolitana na Cidade do México, o geógrafo Adrián Aguilar (1999)¹ observa que:

A maior parte do crescimento não corre mais dentro do perímetro urbano, mas se transferiu para um número importante de cidades médias e pequenas dentro de uma região metropolitana a uma distância considerável do núcleo central da megacidade (AGUILAR, 1999, p. 148, apud DE MATTOS, 2004, p. 180).

Com o processo de dispersão urbana ocorre a mudança da escala e a atomização do conjunto do espaço urbano, modificando ainda a relação de interdependência urbana. Dessa maneira, as novas formas espaciais tendem a se vincular a diferentes e múltiplas “seções de cidades” dentro das redes metropolitanas ou regionais (AGUILERA, 2002). Com isso são formadas macrorregiões conectadas por meios físicos e informacionais, como é observado neste capítulo, ao analisar a *Zona Metropolitana del Valle de México*, a Região Metropolitana de Buenos Aires e a Macrometrópole Paulista.

À medida que os deslocamentos rodoviários passam a estruturar cada vez mais o crescimento metropolitano latino-americano, principalmente pelo uso do automóvel,

¹ Referência: AGUILAR, Adrián Guillermo. La Ciudad de México em la Región Centro. Nuevas formas de expansión metropolitana. In: DELGADO, Javier.; RAMÍREZ, Blanca (org.) **Transiciones. La nueva formación territorial de la Ciudad de México**. Cidade do México: Plaza y Valdés Editores, 1999.

as aglomerações urbanas fortalecem o adensamento ao redor das principais vias de transporte, consolidando uma tendência já presente no período anterior. Isso intensificou a formação de corredores e anéis viários, conformando o espaço de fluxos, conceito descrito por Castells (2012).

A locomoção não ocorre apenas com carros particulares mas também com ônibus e vans fretados, com deslocamentos que partem das residências em bairros dispersos, para diferentes destinos e atividades – trabalhar, estudar, fazer compras, entre outras. No caso da Macrometrópole Paulista, cada morador pode seguir em uma direção, deslocando-se entre 10 e 50 km, as vezes até 100 km, todos os dias ou em alguns dias da semana (REIS, 2006).

A maior mobilidade faz com que o centro verdadeiro da urbanização, para cada indivíduo, esteja na centralidade que passa a ter sua residência, como observa Fishman (1987) no caso de Los Angeles, a partir da qual ele se desloca para as diferentes atividades, ou que, através das redes de comunicação e informacionais, ele exerça ali mesmo a maior parte delas, como num *home office*. A centralidade pode estar também no próprio indivíduo, que se desloca constantemente e se utiliza de um computador do tipo *notebook* e/ou de um *smartphone* para trabalhar, como considera Ascher (1995) e foi abordado no segundo capítulo.

Para Reis o processo de dispersão é muito mais complexo e amplo do que se imaginava inicialmente. É irreversível, com novos padrões de urbanização que vieram para ficar, como observado anteriormente. Dessa forma, a cidade tradicional, com seu tecido urbano contínuo e limites razoavelmente definidos, já não é mais a regra. Mas como lembra esse autor, a cidade não morreu ou desapareceu; ela convive com um número maior de áreas dispersas, que atingem uma superfície total que corresponde em algumas regiões a 30, 40 e até 50% da que ocupa a cidade tradicional. O que estamos vendo na atualidade já havia sido percebido por Melvin Webber (1964, 1968) e Henri Lefebvre (1999), que entenderam que os processos sociais extrapolam para além dos limites da cidade: a explosão da urbanização, que avança pelo território regional, ao mesmo tempo que acontece a implosão da cidade em direção à urbanização total da sociedade, mesmo que virtual, como observado por Castells (2012) e tratado nos capítulos anteriores.

Essas formas urbanas dispersas estão cada vez mais presentes na estrutura, funcionamento e imagens dos sistemas urbanos latino-americanos. As áreas dispersas são heterogêneas e correspondem aos diferentes usos, atendendo a objetivos específicos e apresentando formas diferenciadas de ocupação.

As ocupações industriais, comerciais e de serviços estão em sua maioria dispostas ao longo das rodovias ou a pequenas distâncias delas. No caso industrial, elas podem estar também entre as rodovias e as ferrovias. Já as áreas residenciais dispersas tendem a estar localizadas próximas aos entroncamentos dos eixos rodoviários, até mesmo em suas margens, em locais de fácil acesso ou de passagem obrigatória.

Muitas dessas urbanizações são privadas e fechadas, entre muros, cercas e sistemas de vigilância. As formas urbanas dispersas e fechadas são um fenômeno relevante na América Latina, em que o isolamento, utilizando-se de barreiras físicas, está se generalizando nas diferentes atividades urbanas. No entanto, esse encarceramento torna-se mais evidente e gritante no uso residencial voltado para as classes de renda média e alta, com a implantação de condomínios horizontais, loteamentos e megaempreendimentos dispersos e segregados, como o Alphaville no Brasil e o Nordelta na Argentina.

Figura 3.1 – Vista panorâmica do Alphaville em Barueri². Janeiro de 2010.

Está em curso a fortificação e feudalização do urbano, mas com um componente adicional de exclusão. Estes são sintomas da gravidade dos problemas sociais e urbanos latino-americanos, o que contribui simultaneamente para agravar e salientar a desigualdade social.

A dispersão urbana e as formas urbanas fechadas ocorrem na atualidade por ser o mercado imobiliário o principal planejador urbano, dirigindo o desenvolvimento urbano, como observado por diversos autores. Dessa forma, os projetos urbanos de maneira geral estão cada vez mais relacionados ao retorno do capital investido e à

² Disponível em: <pt.wikipedia.org/wiki/Barueri>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

maior lucratividade. No caso latino-americano, essas formas de expansão urbana vêm gerando inúmeros conflitos sociais, ambientais e territoriais.

Isso acontece porque atualmente, como observa o arquiteto e planejador urbano Alfonso Aguilera (2002), os governos e administradores urbanos estão mais preocupados em promover a reativação econômica das cidades do que o ordenamento territorial.

Na pesquisa para a elaboração deste capítulo foram procuradas bibliografias específicas sobre dispersão urbana na América Latina, além das já pesquisadas sobre o Brasil. No caso hispano-americano, à exceção de Carlos De Mattos, as referências abordam o tema transversalmente, pois o seu foco central está nas urbanizações fechadas, principalmente residenciais. Sobre as urbanizações fechadas e a segregação urbana na América Latina, foi utilizado o livro organizado pelo geógrafo Luis Cabrales Barajas (2002)³ a partir das contribuições de diversos autores que participaram do colóquio *“Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas”*. Este foi realizado pelo Departamento de Geografia da Universidade de Guadalajara (México) em meados de 2002⁴. Ao abordarem e exemplificarem as urbanizações segregadas em seus países, esses autores indiretamente tratam do processo de dispersão urbana e das formas urbanas dispersas.

Já no Brasil o estudo do processo de dispersão urbana foi iniciado pelo professor Nestor Goulart Reis no âmbito do Projeto Temático “Urbanização Dispersa e Mudanças no Tecido Urbano”, realizado entre os anos de 2005 e 2008 no Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação – LAP da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP)⁵. Essa pesquisa deu origem a quatro publicações sobre o tema⁶ e a uma rede de pesquisadores que estudam a urbanização dispersa e as novas formas de urbanização no Brasil, coordenada no LAP. As pesquisas dessa rede abrange

³ Os primeiros livros sobre o tema da segregação urbana foram “Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo” de Tereza Pires do Rio Caldeira em 2000 e “Los que ganaron: la vida en los countries y barrios privados” de Maristella Svampa, de 2001.

⁴ Os trabalhos desse colóquio, contidos no livro de mesmo nome, abordam as urbanizações fechadas em diferentes países latino-americanos – Argentina, México, Brasil, Chile, Peru e Equador –, envolvendo principalmente as regiões metropolitanas. Não foram utilizados os artigos sobre Chile, Peru e Equador, por tratarem quase que exclusivamente do uso residencial, com condomínios e parcelamentos fechados. Nestes artigos, não eram abordados os usos comerciais e de serviços que completariam o quadro de segregação e, indiretamente, de dispersão urbana nas metrópoles dos seus respectivos países.

⁵ Essa pesquisa contou com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP.

⁶ Esses livros constam das referências bibliográficas deste trabalho.

diferentes regiões metropolitanas, aglomerações urbanas de cidades médias e pequenas, como também microrregiões.

3.1. - Transformações Urbanas nas Cidades Latino-americanas na Segunda Metade do Século XX

No período de desenvolvimento fordista, pós Segunda Guerra Mundial, foram agravados alguns dos problemas sociais e das dificuldades existentes nos países latino-americanos. A rápida e incontável migração campo-cidade e o crescimento dos centros urbanos são sintomas e consequências das desigualdades estruturais da América Latina. Isso acarretou na perda de qualidade de vida, no empobrecimento de segmentos da população e no aumento da marginalidade nos centros urbanos.

As cidades latino-americanas passaram por profundas transformações e expansões para atender às necessidades industriais e acolher o crescente contingente populacional. Desse modo, as cidades concentradoras das atividades industriais se expandiram em forma de “macha de óleo” (MELA, 1999). A expansão da mancha urbana e o aumento das desigualdades sociais e econômicas levaram à periferização dos pobres nas grandes cidades latino-americanas. Formaram-se bairros periféricos de difícil acessibilidade para as áreas centrais, com baixa qualidade ambiental, infraestrutura e serviços urbanos insuficientes e habitações edificadas no regime de autoconstrução.

O movimento de expansão urbana foi acompanhado pelo declínio dos centros tradicionais, em que grande parte das atividades antes alocadas nos centros e ao seu redor – em bairros industriais, comércios atacadistas e de serviços –, foram deslocadas para áreas periféricas.

Essa expansão levou a uma maior necessidade de deslocamentos motorizados. A má qualidade do transporte público, somado ao aumento das distâncias a serem percorridas e a implantação da indústria automobilística na América Latina (com o gradual barateamento dos preços dos automóveis e as muitas ofertas de financiamento), motivaram o aumento da circulação de veículos particulares.

As rápidas e profundas transformações urbanas ocorridas durante o período fordista na América Latina deram origem e forma às regiões metropolitanas, reconhecidas legalmente ou oficiosamente a partir dos anos 1960-70, como observado anteriormente.

A crise do modelo de desenvolvimento econômico fordista na década de 1970-80 motivou sua reestruturação, como tratado no primeiro capítulo. A crise das economias dos países desenvolvidos inicialmente foi positiva para a América Latina, beneficiando os países que continuavam se industrializando. No entanto, a recessão nos países desenvolvidos, agravada no final da década de 1970-80 e nos anos seguintes, associada às limitações domésticas dos países latino-americanos, conduziram à crise inflacionária em grande parte da região, durante a década de 1980-90 (STORPER, 1990).

Isso afetou o desenvolvimento das maiores metrópoles latino-americanas, com o fechamento de muitas indústrias instaladas nas proximidades das áreas centrais, como nos casos da Cidade do México, São Paulo, Buenos Aires e Rio de Janeiro. A desconcentração inicialmente moveu as atividades industriais, que foram seguidas pelas comerciais e de serviços, deslocadas para as extremidades do perímetro urbano e para os municípios vizinhos. Essa desconcentração avançou para fora do sistema metropolitano, ampliando a dispersão urbana (REIS, 2006).

Ainda na década de 1970-80 os países latino-americanos começaram a buscar alternativas ao modelo então vigente de crescimento interno, com base na industrialização, que prevaleceu por décadas. A crise do modelo de desenvolvimento fordista levou esses países ao forte endividamento externo na década de 1980-90, com enormes pressões dos organismos internacionais para que aderissem ao modelo neoliberal quando da renegociação de suas dívidas externas.

Os simultâneos e fortemente inter-relacionados processos de base neoliberal – a modernização capitalista, com a reestruturação econômica e produtiva e a difusão tecnológica, que permitiram a incorporação dos países da América Latina à globalização – transformaram a organização e o funcionamento das principais metrópoles latino-americanas. Para De Mattos (2004) esses processos modificaram tanto as articulações externas quanto as dinâmicas e configurações internas dos aglomerados urbanos, com profundas transformações do espaço urbano.

Para esse autor, as mudanças neoliberais e o novo cenário econômico levaram à revalorização das principais regiões metropolitanas na maioria dos países latino-americanos, com a recuperação do crescimento econômico e a expansão dessas metrópoles, agora emergentes e globais. Essas metrópoles passaram a acompanhar as tendências de transformação que já vinham acontecendo nas metrópoles dos países desenvolvidos, especialmente as norte-americanas.

De uma perspectiva geral, ela [a metrópole latino-americana] aparece como um produto da consolidação de uma dinâmica reticulada, que lhe impõe novo papel em uma rede mundial de cidades em concorrência e estabelece as bases para a recuperação de seu crescimento econômico e para a persistência de sua expansão territorial. Dessa dinâmica, emerge uma aglomeração que, sem ter perdido totalmente suas raízes ou sua identidade específica, é invadida por um conjunto de tendências, equipamentos, monumentos, símbolos etc. que pode ser considerado congênito nessa nova etapa de desenvolvimento e modernização capitalista e que dá origem a profundas mudanças que afetam tanto seu funcionamento e organização como sua aparência e imagem (DE MATTOS, 2004, p. 189-190).

Segundo De Mattos (2004), nas últimas duas décadas do século XX, período que corresponde à modernização capitalista neoliberal, foram observadas na América Latina as tendências crescentes e dominantes de acentuação da polarização socioespacial e aumento das desigualdades intrametropolitanas, com os aumentos da concentração de renda e do nível de pobreza, bem como a maior separação e segregação entre as áreas pobres e ricas.

Essas tendências são semelhantes às que ocorrem nas grandes metrópoles dos países desenvolvidos, mesmo considerando as diferenças existentes entre metrópoles de países tão distintos, como exposto por Manuel Castells (2012). O agravamento da divisão social está associado à implantação de novas formas de organização e flexibilização do trabalho, como a produção flexível e a terceirização, com o consequente avanço da precarização do emprego, da redução salarial e da informalidade, além da intensificação do mercado de trabalho urbano.

A desigualdade vem diminuindo na América Latina, especialmente no Brasil, México e Argentina, como abordado no Capítulo 1, a partir do relatório da ONG Oxfam International. Entretanto, as melhorias das condições sociais e de renda são mais significativas nas cidades médias do que nas metrópoles, onde as condições de vida são mais difíceis e os contrastes sociais mais evidentes. Os países latino-americanos ainda estão entre os mais desiguais do mundo (OXFAM, 2014).

Para o geógrafo Axel Borsdorf (2002), a intensificação da polarização socioespacial, coincidente com o começo da modernização neoliberal na América Latina, levou ao empobrecimento da massa da população e mesmo de alguns setores da classe média, simultaneamente à maior ascensão da classe alta. Isso vai ao encontro do aumento da segregação espacial, com a construção de muros e edifícios fortificados,

além da implementação de vigilância permanente em espaços urbanos enclausuradas.

Já segundo o arquiteto Germán Noyola (2002), além da maior polarização da renda e de poder, está ocorrendo a diminuição das políticas sociais. As transformações em curso na América Latina são equivalentes, nas devidas proporções, à crise do Estado do Bem-estar social na Europa, também iniciada com a implementação do neoliberalismo, como descrito anteriormente. Ou seja, a retração do Estado e das funções de governo, a desregulamentação urbana e a privatização dos serviços públicos e do solo têm levado a uma dependência cada vez maior dos mecanismos de mercado.

A reforma do Estado e a desregulamentação, bem como as novas dimensões e a grande complexidade do desenvolvimento urbano, fez com que os planejadores perdessem o controle do ordenamento territorial, ao mesmo tempo em que ocorre a procura indiscriminada por investimentos privados para os espaços e serviços urbanos. Assim, de maneira semelhante ao ocorrido nos EUA, o mercado imobiliário assumiu o papel de principal protagonista do desenvolvimento urbano na América Latina. Isso está levando à redistribuição e à concentração no território dos grupos sociais, a partir de determinantes especulativos do mercado de solo urbano.

A segregação socioespacial presente na urbanização contemporânea acontece tanto pela diferenciação no valor dos imóveis quanto por barreiras físicas, como áreas urbanas fragmentadas e isoladas por vazios urbanos, como na dispersão urbana, e/ou cercadas por altos muros, apresentado ainda baixa densidade de ocupação.

3.2. - Concentração e Dispersão Urbana na América Latina

Na urbanização contemporânea das metrópoles latino-americanas, estão ocorrendo processos simultâneos de concentração e de dispersão urbana. Com a concentração, formam-se novos centros, configurando-se metrópoles policêntricas, e na dispersão, surgem novas áreas fragmentadas pelo território. Para o entendimento da urbanização dispersa, ambos os processos são observados, de modo a tornar mais evidente o contraste entre as formas urbanas.

Para De Mattos (2004), ambas formas urbanas – concentradas e dispersas – começaram a ser esboçadas ainda na etapa de desenvolvimento industrial fordista,

com o avanço da metropolização na América Latina, configurando-se, em alguns casos, as intituladas “cidades-região”. O apogeu da industrialização na América Latina ocorreu entre as décadas de 1960-70 e de 1970-80, acompanhando o intenso crescimento populacional das grandes cidades⁷ e o referido avanço da tendência de formação metropolitana.

Mas foi a partir das últimas décadas do século XX que as principais metrópoles da América Latina desenvolveram, concomitantemente, a expansão territorial e a dispersão das atividades produtivas, com a dualidade das formas urbanas, concentradas e dispersas, configurando metrópoles policêntricas e dispersas.

A perda de população no centro antigo, da cidade sede da metrópole, ocorreu em benefício do crescimento das áreas da borda metropolitana, com essa tendência confirmada pelos censos demográficos das últimas décadas em um número considerável de metrópoles latino-americanas. Esse processo é acompanhado do avanço da dispersão urbana, que inclui a expansão urbana com conurbação ou em fragmentos não conectados, como observado anteriormente. Isso está ocorrendo nas maiores metrópoles da região – Cidade do México, São Paulo, Buenos Aires e Rio de Janeiro –, como também em metrópoles menores: La Paz, Montevideu, Cidade do Panamá, São José da Costa Rica, entre outras (DE MATTOS, 2004).

Ainda segundo esse autor, as transformações urbanas são impulsionadas pela organização das empresas em rede, pela intensificação da terceirização do trabalho e por mudanças nas preferências de localização residencial e das principais atividades produtivas, comerciais e de serviços. Assim, ambas formas urbanas – concentrada e dispersa – recebem funções e atividades que anteriormente estavam reunidas no centro tradicional. Essas urbanizações passam a ter usos diversificados e determinado grau de especialização, estando localizadas em diferentes pontos do território metropolitano (DE MATTOS, 2004).

A centralidade passa a adquirir novas nuances na atualidade, mas continua a ser um elemento fundamental na produção do espaço urbano⁸. Segundo Aguilera

⁷ O crescimento da população nas metrópoles latino-americanas foi intenso entre as décadas de 1950-60 e 1960-70, quando as migrações rural-urbanas chegaram ao máximo, com taxas de crescimento muito elevadas (DE MATTOS, 2004).

⁸ A importância do centro pode variar conforme determinadas condições. As características do centro podem ser funcionais, estruturais ou visuais, ou então a mescla delas. O conceito do centro apenas como ponto geográfico central da cidade no território já está superado. No meio urbano o conceito de centro pode ser aplicado a uma área privilegiada da cidade, a uma aglomeração da principal cidade ou a uma rede urbana e regional de cidades, ou ainda pode desempenhar o papel como polo urbano dentro do meio rural em que se beneficia dos atributos de centralidade. Desse modo, as centralidades

(2002), a centralidade utiliza-se do seu poder de atração e difusão como elemento estruturador, apresentando fácil acessibilidade e respondendo de modo eficiente à função de polo urbano. O centro diferencia o território tanto por ser a centralidade, quanto por sua funcionalidade e/ou presença de equipamentos urbanos especializados. Desse modo, a centralidade pode ser única ou polinuclear e alterar sua função conforme as mudanças tecnológicas, econômicas e políticas. E as centralidades podem ser criadas a partir do ordenamento territorial ou serem resultado de dinâmicas de crescimento espontâneo e não planejado (AGUILERA, 2002).

Esse processo, que afirma a transição de uma estrutura articulada em torno de um centro principal para uma organização policêntrica – que já começara a se esboçar no período industrial-desenvolvimentista [fordista] – provoca progressivo declínio do papel e da importância desses centros tradicionais, em prol de novas centralidades que transformam radicalmente o funcionamento da urbe (DE MATTOS, 2004, p. 182-183).

Nas metrópoles latino-americanas mais antigas⁹ – como as da Cidade do México, São Paulo, Buenos Aires e Rio de Janeiro – foram inicialmente as indústrias que migraram para áreas periféricas, com fábricas de capital multinacional implantadas de forma isolada ou em polos industriais. Isso levou à acelerada deterioração das antigas áreas industriais próximas aos centros urbanos tradicionais. Grandes terrenos foram liberados, permanecendo edificações de tipologia industrial que foram abandonadas ou subutilizadas. Posteriormente, alguns desses terrenos passaram a ser utilizados para a implantação de atividades comerciais e do chamado terciário avançado.

Figura 3.2 – Indústrias dispersas em Taubaté, no Vale do Paraíba paulista. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

adquirem distintas dimensões e seu funcionamento apresenta variações conforme as mudanças ocorrem nos distintos níveis (escala) de contexto (AGUILERA, 2002).

⁹ Lembrando que a formação da metrópole não coincide com a sua institucionalização.

Os equipamentos urbanos comerciais e de serviços acompanharam os deslocamentos das famílias para as áreas mais afastadas e dispersas, principalmente as classes média e alta. Isso deu origem aos empreendimentos privados de grande porte, com maiores dimensões e impactos urbanos. Esses equipamentos influenciam significativamente a formação de novas centralidades, configurando-se múltiplos centros na escala metropolitana. Entre os equipamentos destacam-se: comerciais diversificados e/ou especializados, como *shopping centers*, hipermercados e lojas de material de construção / bricolagem; formas de lazer e entretenimento como os cinemas tipo multiplex, casas de show / teatros e parques temáticos, entre outros (DE MATTOS, 2004).

Os primeiros centros comerciais latino-americanos foram instalados no interior das cidades-sedes das metrópoles ou em sua periferia imediata, acompanhando a clientela de maior poder aquisitivo. Isso ocorreu durante o período fordista em grandes cidades latino-americanas, como o Shopping Iguatemi em São Paulo, primeiro *shopping center* da América Latina (1966), e o Unicenter em Bogotá (1974). A exceção foi o *shopping mall* Plaza del Sol (1969), que estabeleceu uma nova centralidade na região metropolitana de Guadalajara, no México.

Numa segunda etapa, a implantação desses equipamentos urbanos foi estendida para outros locais da área metropolitana, apresentando características de dispersão urbana, como nos *shopping centers* da região noroeste do México, na costa do Pacífico, ou junto às rodovias na Região Metropolitana de Campinas. A generalização desses equipamentos urbanos nos países da região está relacionada às condições estabelecidas a partir dos processos de reestruturação econômica e da globalização.

Figura 3.3 – Vista aérea do Shopping Parque Dom Pedro, Campinas¹⁰. Sem data.

Para o geógrafo Michael Janoschka (2002), a difusão desses equipamentos urbanos pelo território metropolitano ou regional acompanhou o avanço das urbanizações fechadas residenciais dispersas, utilizando-se da mesma lógica locacional. Essa tendência é similar ao ocorrido nos EUA, onde a dispersão dos diversos tipos de comércio e serviços possibilita a configuração de uma estrutura urbana extensa e descentralizada, utilizando-se do crescente emprego do automóvel como meio de transporte.

Figura 3.4 – Vista geral de um condomínio fechado em Jacareí, no Vale do Paraíba paulista. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

¹⁰ Disponível em: <www.laguardalow.com/2010/11/13/shopping-parque-dom-pedro-expansion-project-opening>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

As sedes corporativas e os escritórios centrais de grandes empresas também foram deslocados dos antigos centros para novas localizações, com distâncias intermediárias. Essas mudanças acompanharam as motivações originadas da globalização, como nos casos das novas centralidades metropolitanas das avenidas Brig. Faria Lima e Eng. Luís Carlos Berrini, ambas em São Paulo. Para De Mattos (2004), foram as atividades terciárias avançadas e, posteriormente, os serviços prestados à produção que mais influenciaram nas mudanças da estrutura e do funcionamento das metrópoles latino-americanas, alterando a fisionomia metropolitana com a configuração de uma estrutura policêntrica.

Figura 3.5 – Edifícios empresariais na Av. Luís Carlos Berrini, em São Paulo¹¹. Sem data.

O modelo de centralidade planejada originado dos países anglo-saxônicos, denominado *Central Business District*, passou a ser desenvolvido nas metrópoles latino-americanas (AGUILERA, 2002), como na Cidade do México, Buenos Aires, Santiago do Chile, São Paulo e Rio de Janeiro, utilizando-se em muitos casos dos expedientes das operações urbanas consorciadas e megaprojetos. Esse modelo tem

¹¹ Disponível em: <casadagabi.com/os-japoneses-o-engraxate-medroso-e-o-spa>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

avançado com o deslocamento dos serviços, ao mesmo tempo em são que estabelecidas novas centralidades, com a construção de grandes e complexos edifícios corporativos. Estes são os espaços “do mandar” no meio técnico-científico-informacional, definido por Milton Santos (1994) e tratado no Capítulo 1. A construção desses complexos levou à transformação e verticalização das áreas intermediárias entre a urbanização preexistente e os novos centros.

Surgiram assim grandes complexos empresariais que possuem funções de comando industrial e terciário, como no caso das sedes das indústrias que estão instaladas no Vale do Paraíba fluminense, cujo comando está localizado na cidade de São Paulo.

Assim, tanto o Centro Corporativo Santa Fé na Cidade do México, o Centro Berrini em São Paulo, Catalinas e Puerto Madero em Buenos Aires ou Cidade Empresarial de Santiago do Chile contam com uma importante presença de funções *back-office* de serviços avançados (DE MATTOS, 2004, p. 184).

Figura 3.6 – Vista aérea do centro de Buenos Aires com Puerto Madero e seus edifícios emblemáticos no centro da imagem. Maio de 2011. Fonte: Arquivo Pessoal.

Esses equipamentos e complexos empresariais provocaram grande impacto urbano e são símbolos – representações arquitetônicas – das transformações que caracterizam as cidades globais, ao mesmo tempo que possuem características de não-lugares, como observado no primeiro capítulo. O local escolhido para a implantação desses equipamentos tem relação direta com os benefícios e as rentabilidades dos investimentos contidos nos mesmos, pois eles são nós ou mega-nós de redes conectadas globalmente e partes do espaço de fluxos. Com isso, sua implantação não leva em consideração as localizações mais adequadas do ponto de vista da organização e funcionamento do conjunto da metrópole (DE MATTOS, 2004).

Com a organização em redes e a adoção de novas tecnologias de comunicação, como tratado no Capítulo 1, as áreas metropolitanas começam a se estruturar como nós de uma rede global de cidades.

O entrecruzamento e a articulação de múltiplas redes, materiais e imateriais, favoreceram a constituição de novos subcentros no seio de cada área metropolitana principal. A própria formação de cada área metropolitana como sistema produtivo central decorreu do desenvolvimento de crescente número de atividades organizadas em rede por um território metropolitano em contínua expansão (DE MATTOS, 2004, p. 183).

Essa tendência é fortalecida pelas cidades vizinhas ao núcleo metropolitano, que até então tinham certa independência, e que passaram a se unir à dinâmica metropolitana e macrometropolitana, articulando-se em um sistema produtivo mais amplo. As cidades periféricas transformam-se em novos subcentros metropolitanos, inclusive reforçando suas próprias funções centrais e incorporando novos tipos de serviços.

Assim, as redes também se desenvolvem internamente no território metropolitano e macrometropolitano. As empresas e seus nós estão localizadas em diferentes pontos do território em arranjos urbanos com formas dispersas, mas ao mesmo tempo mantêm-se continuamente conectadas em rede.

3.3. - Formas Urbanas Dispersas e Segregadas

O processo de urbanização dispersa e as formas urbanas dele derivadas estão cada vez mais presentes na estrutura, funcionamento e imagens dos sistemas urbanos latino-americanos, como observado anteriormente. Ao mesmo tempo, muitas dessas urbanizações são privadas e fechadas, entre muros, cercas e sistemas de vigilância.

Para Reis (2006), as consequências das mudanças nas modalidades de uso dos espaços com a dispersão urbana faz com que as áreas de expansão e de renovação do tecido urbano apresentem um conjunto de características que anteriormente eram inexistentes, identificando-as como:

- Áreas que com frequência são isoladas do tecido urbano tradicional e que são caracterizadas por:
 - Descontinuidades;
 - Núcleos isolados;
 - Empreendimentos de grande porte ocupando vazios urbanos em áreas consolidadas;
 - Renovação urbana e reconstrução em áreas degradadas;
- Empreendimentos:
 - Não são apenas loteamentos – contam com espaços de uso coletivo, infraestrutura, serviços e edificações;
 - São complexos – em geral apresentam diferenciação do tratamento urbanístico, destacando-se do tecido urbano próximo;
 - Apresentam características tradicionais, mas não possuem em seu interior a relação entre espaço público e privado – todos os espaços são privados, distinguindo-se apenas os que são de uso coletivo dos que não são (como no modelo das *gated communities* norte-americanas);
 - Os mais simples podem ter apenas um uso, como o residencial ou o comercial, mas os de maior porte atendem a múltiplas e simultâneas atividades, formando um *mix* – residências, escritórios, indústrias, lazer, comércio e serviços diversos;
 - A gestão é privada, principalmente no modo condominial – os serviços de uso coletivo exigem a necessidade de um sistema de gestão;

- Os com tecidos urbanos isolados adquirem autonomia, contando com infraestrutura, serviços e espaços de uso comum próprios – pois esses serviços não podem ser oferecidos pelo poder público em áreas privadas, sendo providos por meio de ação coletiva.

Na estruturação urbana os meios de transporte e circulação funcionam como elementos estruturantes e unificadores das áreas urbanas dispersas. Isso ocorre principalmente com a rede de autoestradas e vias urbanas, que tem o papel fundamental de aprofundar e reforçar o processo de dispersão urbana. Dessa maneira, a grande separação entre quem possui um meio próprio de transporte motorizado e os usuários do transporte público faz com que se desenvolva uma grande diferença de mobilidade, que é essencial quanto às possibilidades de uso e apropriação de cada uma dessas áreas e empreendimentos dispersos (JANOSCHKA, 2002; SPÓSITO, 2007).

Para Janoschka (2002), está ocorrendo nas metrópoles latino-americanas a difusão em massa de todo tipo de urbanização privada, sendo possível perceber com clareza na atualidade os processos de fechamento e a inserção dos projetos de enclausuramento no tecido urbano construído. Para esse autor, as formas urbanas dispersas e fechadas são elementos decisivos na transformação urbana nos últimos anos.

Aguilera (2002), ao considerar que o aumento desse tipo de urbanizações fechadas na América Latina faz parte do fenômeno metropolitano atual, com a tendência à dispersão urbana, observa que isso se deve à deterioração da imagem da cidade central, que é considerada como local de concentração da violência, poluição, falta de acessibilidade e outros problemas urbanos.

Esses desenvolvimentos estruturantes destacam claramente a nova percepção de que a cidade atual se encontra severamente segregada e dividida. A metrópole contemporânea da América Latina se aproxima cada vez mais de uma “cidade de ilhas”. Isso se deve à construção de espaços urbanos novos que, em sua maioria, têm uma forma fechada e isolada sem um desejo de integração com as zonas adjacentes, com o isolamento posterior das áreas já construídas e existentes (JANOSCHKA, 2002, p. 309, tradução livre do autor).

Para os geógrafos Luis Cabrales Barajas e Elia Zamora (2002), a desigualdade é a grande ruptura que existe na sociedade latino-americana. Ela agrava os

desequilíbrios e leva às novas práticas urbanas, como as urbanizações fechadas (e dispersas). Essas formas urbanas são um fenômeno relevante nas grandes metrópoles da América Latina, uma vanguarda da pós-modernidade. O fenômeno do encarceramento com muros e barreiras físicas está se generalizando entre as diferentes atividades urbanas, apesar de no caso da América Latina isso ser ainda mais evidente e gritante no uso residencial, pelas questões abordadas a seguir.

Desse modo, o que vem ocorrendo é a tendência ao controle das relações sociais no espaço urbano, materializando-se em urbanizações fechadas e dispersas e também por arquiteturas herméticas. O urbanista mexicano Eloy Sáinz (2002) entende que essas práticas de controle estão sendo rapidamente difundidas, o que provoca a redução do espaço público. Para esse autor, o processo de segregação urbana conduz à “privatização imaginária da utopia”, com as urbanizações fechadas indo além da função residencial, passando a estarem relacionadas aos centros comerciais e de entretenimento e aos megaprojetos, que são manifestações semelhantes do mesmo processo de controle e segregação urbana.

As urbanizações privadas são a expressão extrema de uma forma de segregação social voluntária que se dá em países subdesenvolvidos e sociedades muito polarizadas que carecem de um Estado social forte. Esse modo de desenvolvimento aumentou de maneira explosiva a partir da década de 1970-80. Como reação às desigualdades sociais crescentes no auge da criminalidade, essas urbanizações começaram a aparecer em muitas das cidades grandes do continente e cresceram de tal modo que chegaram a ser a tendência mais importante do mercado imobiliário (JANOSCHKA, 2002, p. 287-288, tradução livre do autor).

Para Noyola (2002) as urbanizações enclausuradas são um paradigma da segregação social em curso, pois preservam os interesses dominantes e são expressões de novos padrões de discriminação. Já Aguilera (2002) considera que a fragmentação espacial é resultante de um plano de segregação social, entendida como uma condição de isolamento – voluntário, como no caso da escolha da habitação pelas classes de maior renda, ou involuntário / forçado, como a formação de guetos pelos pobres e excluídos – de um determinado grupo social, levando à diferenciação e discriminação na vida cotidiana. Formam-se com isso unidades urbanas autônomas – definidas no território – onde os modos de vida desenvolvem-se em uma aglomeração com muros e escassos contatos com exterior.

3.3.1. - Formas urbanas residenciais fechadas e dispersas

O uso urbano que mais se destaca nas formas urbanas dispersas na América Latina é o residencial, como observado anteriormente. Isso se deve ao forte contraste do cerceamento e da segregação voluntária com as demais formas urbanas não enclausuradas. A urbanização dispersa residencial está diretamente relacionada à desigualdade e polarização social que essa forma urbana dispersa evidencia, em que, na maioria dos casos, a exclusão está travestida de exclusividade.

Segundo De Mattos (2004), a urbanização dispersa residencial já estava presente no período de desenvolvimento fordista em algumas metrópoles latino-americanas, como Cidade do México, Bogotá e São Paulo. As primeiras áreas residenciais fechadas nas cidades latino-americanas são da primeira metade do século XX, quando eram utilizadas como segunda residência, para descanso no final de semana ou de férias. Mas na atualidade a implantação dessa forma urbana foi intensificada, favorecida pelo uso do automóvel e das novas tecnologias.

Os estudos pioneiros de Caldeira (2000) sobre São Paulo e Svampa (2001) e Torres (2001) a respeito de Buenos Aires abordam o tema das urbanizações fechadas e segregadas, principalmente as de uso residencial, apresentando a dimensão e o alcance da nova configuração urbana dispersa (DE MATTOS, 2004). Para Caldeira (2000) o surgimento de condomínios e loteamentos fechados faz parte de um novo padrão de segregação espacial e desigualdade social nas cidades, que vem substituindo de modo gradual o modelo centro-periferia.

As urbanizações residenciais fechadas e dispersas são um fenômeno cada vez mais presente, como observado no caso das *gated communities* norte-americanas. Na América Latina essas formas fechadas destacam-se ainda mais pelas questões de segurança e *status*, como mencionado anteriormente, e recebem diferentes denominações conforme o porte da urbanização e o país de origem: *cotos cerrados*, *colonias enrejadas* e *fraccionamientos cerrados* no México; *los countries*, *barrios* e *parcelamientos privados* na Argentina; *conjuntos* ou *urbanizaciones cerradas* no Equador; condomínios fechados no Chile e no Brasil.

Noyola (2002) lembra que os espaços residenciais fechados são uma forma peculiar do urbanismo ocidental, existindo desde o começo do século XX. No entanto a produção desses espaços segregados foi acelerada nas últimas décadas do século passado como um modo peculiar de habitat urbano contemporâneo. Assim, essas

formas urbanas e seus muros e cercas são mais frequentes de serem encontradas, pois atraem as sociedades contemporâneas.

Se trata, assim, de um tipo morfológico residencial urbano privado que estabelece regras precisas de uso do solo, de edificação e de convivência, separado do entorno urbano por dispositivos de segurança físicos e organizacionais, respondendo a uma “segregação voluntária”. E sobretudo, refletem uma transformação sociocultural mais profunda (NOYOLA, 2002, p. 21, tradução livre do autor).

Para Borsdorf (2002), a presença dessas formas urbanas em diferentes países confirma que a globalização efetivamente é um fator de difusão dos padrões de urbanização.

Os bairros fechados são ilhas artificiais, que se excluem do *caos* da cidade. Fora dos muros, ficam o mundo do trabalho, o ruído, a criminalidade, a desordem e o anonimato. Intramuros imperam o tempo livre, a calma, a segurança, a ordem e o contato social. Os bairros fechados representam a forma mais extrema de segregação voluntária, talvez uma fuga das consequências negativas da civilização moderna a um romance artificial, uma arcádia da pós-modernidade (BORSDORF, 2002, p. 606, grifo do original, tradução livre do autor).

Já o arquiteto Wonne Ickx (2002) considera que os parcelamentos fechados são elaborados como o meio de materialização de um novo estilo de vida, no qual prevalece uma série de atitudes e ideais. Nesse sentido, quem compra um terreno nesses parcelamentos, compra também um conceito que envolve segurança, exclusividade, bem-estar, *status*, facilidades ou comodidades, privacidade, contato com a natureza, localização e valorização imobiliária. Noyola (2002) entende que na vida urbana atual se prefere a segurança à liberdade, o claustro à abertura e o individual ao coletivo. O individualismo é privilegiado como concepção de vida urbana que nega a relação entre os espaços públicos e privados, que poderiam levar a dinâmicas de integração e coesão social.

A restrição ao acesso às ruas e aos condomínios funciona como privatização das vias e do espaço público, o que permite aos residentes excluir outras pessoas dos seus direitos de ir e vir e de sua cidadania. Nessas urbanizações fechadas se renuncia à vida urbana dos grandes espaços públicos, em detrimento de espaços privados amplos, selados e alijados do mundo exterior.

Para esse último autor, as formas residenciais segregadas são toleradas pelas autoridades locais, impulsionadas pelos promotores imobiliários e aceitas de maneira aparentemente satisfatória pelos usuários.

As motivações para as classes alta, média e baixa se isolarem em urbanizações fechadas são bem diferentes. Enquanto as classes alta e média querem ter prestígio, *status* e um estilo de vida diferenciado, combinado à segurança, para a classe de baixa renda a proteção e segurança são as únicas razões para viver em urbanizações fechadas (BORSODORF, 2002).

No entendimento de Reis (2006) existem pelo menos duas motivações principais para a implantação das urbanizações residenciais fechadas: a busca de redução dos custos¹² e a de maior segurança e intimidade na forma de habitar.

Esses empreendimentos imobiliários estão sendo implantados em locais cujos preços dos terrenos são significativamente mais baixos do que os praticados em áreas urbanizadas. Isso traz benefícios econômicos tanto para os compradores quanto para os promotores imobiliários. Esses padrões de urbanização também estão sendo usados em empreendimentos mais próximos das áreas de tecido urbano já consolidados, mas distantes o suficiente para garantir uma maior redução dos custos.

Mas além dos custos, há o interesse de parcelas consideráveis das classes de renda média e alta em ter acesso simultâneo a todos os recursos do modo de vida metropolitano, ao mesmo tempo em que buscam contato com a natureza. Isso levaria também à volta, ao menos simbólica, aos padrões de residências isoladas unifamiliares de períodos anteriores e com alguns traços provincianos¹³, com grandes quintais arborizados e animais de estimação. Ao mesmo tempo são adotados jardins com piscinas e áreas esportivas comuns, que correspondem mais aos padrões metropolitanos. Estas características são em parte similares às desenvolvidas pelo movimento *New Urbanism*, como observado no Capítulo 2. Há uma procura por outros modos de vida familiar que não correspondem aos dos bairros tradicionais das cidades de interior e das áreas ocupadas das regiões metropolitanas (REIS, 2006).

¹² Menor valor do terreno, condomínio e taxas, se comparados aos empreendimentos imobiliários em bairros de classe média-alta no interior do tecido urbano consolidado.

¹³ Esses padrões foram substituídos pelos condomínios verticais nas áreas centrais e adjacentes nas cidades principais.

Para Noyola (2002), as formas residenciais segregadas legitimam socialmente a necessidade de segurança, o que leva seus moradores a desligarem-se do espaço social com o qual não mais se identificam e de onde querem se separar. Com isso são criadas “ilhas” protegidas, onde se tem a tranquilidade por estar entre iguais, na homogeneidade do seu grupo social. A sociedade contemporânea caminha no sentido oposto ao da busca de soluções para a desagregação social.

Os promotores imobiliários nos anúncios comerciais para a venda dos empreendimentos fechados utilizam como estratégia de marketing os conceitos de segurança, exclusividade e distinção, qualidade ambiental e de serviços oferecidos no interior dos condomínios. Isso ajuda a promover um estilo de vida considerado de alto nível, em que os muros não apenas protegem o terreno, mas também “garantem” o *status* econômico e social.

Ickx (2002) entende que a segurança provavelmente é o mais precário de todos os bens de luxo. A segurança é também utilizada para valorizar e proteger os investimentos imobiliários, que são importantes motivações para a organização e o controle exercidos no interior das urbanizações fechadas.

Outro conceito que possui um papel de destaque na promoção imobiliária desses parcelamentos fechados é a exclusividade, que é entendida como: classe, estilo, elegância, superioridade, entre outros adjetivos de opulência. Isso significa que os condomínios fechados estão ao alcance apenas de determinados grupos sociais. A exclusividade implica num tipo de entorno residencial que só é atingível por um grupo privilegiado. Ou seja, exclusividade na verdade significa exclusão, como observado anteriormente.

Nessas formas residenciais fechadas, o contato com a natureza também é valorizado, tratando-se o ambiente saudável como um luxo. Assim, a localização fora da cidade é considerada com uma importante vantagem. Já nos parcelamentos fechados voltados para as classes de baixa renda a vantagem do contato com a natureza é a primeira que tende a desaparecer. Isso sugere uma outra contradição, pois a absoluta dependência do automóvel para a locomoção entre os diversos tipos de atividades da vida urbana – trabalho, escola, compras e entretenimento – compromete significativamente os supostos benefícios ecológicos.

Já os serviços e equipamentos especiais presentes nos grandes condomínios fechados – clube esportivo, áreas de festas, quadras esportivas e campos de golfe, lago artificial, entre outras atividades de lazer – são oferecidos como se fossem

fundamentais para todos os habitantes, o que nem sempre é verdade, pagando-se caro por essas opções. No entanto, elas fazem parte da valorização imobiliária e do conceito de exclusividade, empregados como símbolo de *status*, mesmo que os moradores utilizem pouco (ou não utilizem) esses serviços.

3.3.2. - Formas urbanas comerciais e de serviços dispersas

Segundo Reis (2006), na segunda metade do século XX os países mais intensamente urbanizados, incluindo o Brasil, seguiram os passos norte-americanos e adotaram sistemas de organização de caráter industrial, semelhantes aos das empresas mais desenvolvidas em termos capitalistas.

No período em que se define o processo de dispersão urbana, coincidência ou não, os setores de comércio e serviços passaram no Brasil por mudanças que levaram à adoção de procedimentos até então característicos do setor industrial. Ou seja: concentração empresarial, envolvimento com grandes capitais, atuação em escalas crescentes, com redes de unidades de grandes proporções, planejamento e racionalização das atividades, especialização, conquista de grandes mercados, utilização de marketing também em larga escala e, onde cabe, produção em série (REIS, 2006, p. 140).

Na atualidade a vida cotidiana está organizada e é dependente dos grandes centros comerciais e de serviços. Muitos desses estão situados a grandes distâncias, implantados de forma dispersa, próximos aos grandes eixos rodoviários. Os melhores lugares para a localização desses empreendimentos são entre os principais eixos de acesso ou no cruzamento deles. São serviços difusos no território que contam com acessibilidade facilitada pela infraestrutura viária, tornando-se espacialmente concentrados, formando áreas de especialização de atividades.

Esses empreendimentos isolados são implantados com uma configuração urbana de baixa densidade e contam com disponibilidade completa de infraestrutura, que antes só estava disponível nos núcleos centrais. Desse modo, serviços de nível metropolitano estão disponíveis numa escala urbana muito extensa, sendo equipados de modo a serem capazes de polarizar um número elevado de consumidores das faixas de alta e média renda, originários principalmente dos centros das regiões metropolitanas, mas também de lugares mais afastados.

As empresas tiram vantagem em localizar-se fora da cidade, maximizando sua acessibilidade para os usuários, que em sua maioria estão motorizados. Nesse sentido, é preciso ter fácil acessibilidade por rodovias, mas também grandes áreas de estacionamento, infraestrutura completa e serviços de segurança.

No entendimento de Reis (2006) é possível distinguir as seguintes etapas da descentralização do comércio e serviços:

- Primeiro os grandes centros de compras se instalam – *shoppings*, supermercados e grandes centros de abastecimento;
- Em seguida são implantados centros especializados – materiais de construção, vestuário, entre outros;
- Depois aparecem os centros voltados para novas formas de comércio e lazer, incluindo parques temáticos, hotéis, pousadas, centros de gastronomia e de esportes.

Para atrair diferentes tipos de consumidores esses centros de comércio e serviços, com múltiplas atividades, procuram oferecer produtos e serviços com características diversas, em um *mix* capaz de atrair e atender ao máximo de clientes visando maximizar seus lucros. Esses centros usam como chamariz atividades “âncoras”, que mobilizam grande quantidade de clientes, combinadas com outras atividades de menor demanda. São incorporadas múltiplas atividades: *shoppings*, supermercados, hotéis, restaurantes, cinemas, academias de ginástica e *spas*, entre outras formas de entretenimento. Eles são não-lugares, espaços de não permanência integrantes de um modo de vida uniforme, partes do espaço de fluxos e apresentando em sua maioria arquiteturas homogêneas que não pertencem nem definem nenhuma cultura, a exemplo da arquitetura pós-moderna, como foi tratado no Capítulo 1.

Isso também acontece com os escritórios, mas com repercussões mais limitadas. Em São Paulo, Reis (2006) destaca os exemplos mais remotos e de porte significativo, como o Centro Empresarial de Santo Amaro e o Alphaville. Graças aos avanços tecnológicos com a implantação de sistemas de comunicação e a formação de redes, os centros de computação de grandes bancos e outras atividades semelhantes – nós de diferentes redes – foram os primeiros a serem transferidos para áreas mais distantes. Posteriormente grupos de edificios isolados foram implantados em áreas periféricas, com atividades médicas, ou como centros empresariais e de atividades complementares.

De modo semelhante às indústrias, os empreendimentos comerciais e empresariais atraem serviços complementares que são instalados nas proximidades, como pequenos comércios que são dependentes dos de grande porte, além de áreas residenciais para o pessoal que trabalha nesses empreendimentos, com diferentes faixas de renda. E mesmo dentro dos empreendimentos de grande porte, semelhante ao que ocorre com os condomínios residenciais, também são instalados serviços complementares. Nesses serviços estão incluídos áreas verdes, espaços para atividades esportivas (*fitness*), bares, entre outros. Dessa forma, as atividades de lazer são anexadas tanto aos projetos destinados às moradias quanto aos destinados ao trabalho.

3.4. - Exemplos do Processo de Urbanização Dispersa na América Latina

3.4.1. - Dispersão urbana na Região Metropolitana de Buenos Aires

A Região Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)¹⁴ vem passando nas últimas décadas pelo processo de fragmentação do espaço e dispersão urbana. Essa região concentra a 3ª maior população da América Latina, com 13,53 milhões de pessoas em 2011 segundo a ONU, conforme os dados apresentados na Tabela 1.1, no primeiro capítulo.

O processo de fragmentação do espaço metropolitano da RMBA é caracterizado pela mudança da população de maior poder aquisitivo da cidade tradicional para a borda ou para fora do centro urbano, em áreas que tinham anteriormente uso predominante rural. Segundo os geógrafos Michael Janoschka (2002) e Cristina Teresa Carballo (2002) a maioria das urbanizações fechadas e privadas da Argentina estão concentradas na província de Buenos Aires, “estado” que circunda a cidade de Buenos Aires (Capital Federal)¹⁵ e do qual alguns municípios fazem parte da RMBA. Essas formas urbanas enclausuradas também estão presentes em menor proporção em outras cidades argentinas.

A economia argentina passou por uma mudança estrutural, do modelo de desenvolvimento econômico-industrial fordista, orientado para o mercado interno e com substituição das importações, para o modelo da economia global e de mercado.

¹⁴ Essa região inclui a Capital Federal e mais 43 municípios da Província de Buenos Aires.

¹⁵ O nome oficial da capital argentina é *Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)* e possui autonomia em relação à Província de Buenos Aires.

No caso argentino a industrialização fordista entrou em crise a partir de 1976. Isso levou à desindustrialização e à expansão das atividades financeiras, que em conjunto com as mudanças produtivas conduziram a uma nova forma de ocupação urbana (CARBALLO, 2002).

Segundo essa autora, a Grande Buenos Aires possui “verdadeiros cemitérios fordistas”. Os antigos espaços industriais, localizados junto às vias férreas e aos bairros operários e vilas de emergência¹⁶, foram afetados pelo processo de desindustrialização e decadência industrial. Janoschka (2002) observa que nas últimas duas décadas do século XX a RMBA perdeu 20% de sua ocupação industrial. Nos bairros industriais da Capital Federal, de modo mais grave em La Boca e nos municípios conurbados ao sul da metrópole – Avellaneda, Lanús, Quilmes –, a quantidade de trabalhadores industriais foi reduzida em 40%.

Já os municípios mais afastados que receberam parques industriais de capital internacional (multinacionais), principalmente no noroeste bonaerense como o município de Pilar, não foram afetados pela perda de postos de trabalho. Nestes houve a reestruturação espacial da atividade industrial, implantada de forma dispersa e heterogênea.

A reindustrialização da RMBA está relacionada com a integração regional do Mercosul e da expansão do mercado consumidor (JANOSCHKA, 2002). Para esse autor, isso é similar ao que aconteceu em Santiago do Chile e nas indústrias *maquiladoras* do México e da América Central. Já a cidade de Buenos Aires – núcleo urbano principal da região metropolitana – passou a concentrar atividades de comércio e serviços, como o terciário avançado.

A política econômica de caráter neoliberal teve um início tardio na Argentina, mas ganhou grande velocidade a partir da reforma do Estado entre os anos 1990-2000. Para Carballo (2002) a adoção do neoliberalismo e a reforma do Estado possibilitaram a reestruturação territorial argentina, atribuindo um novo papel às cidades.

As crises econômicas e as circunstâncias políticas anteriores retardaram a expansão das urbanizações privadas na Argentina durante a década de 1980-90. Com a melhora econômica na década seguinte, o fenômeno das urbanizações privadas e dispersas se tornou massivo (JANOSCHKA, 2002).

¹⁶ Na grande Buenos Aires os bairros autoconstruídos das classes pobres são denominados “Vilas Misérias” ou “Vilas de Emergência”.

Figura 3.7 – Mapa da Região Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), com divisões municipais, sem escala¹⁷.

Segundo Carballo (2002), as mudanças na estrutura socioeconômica da sociedade argentina possibilitaram a ampliação da classe média, que vê na propriedade da terra um símbolo de *status*. Isso fez com que essa classe buscasse, além da casa própria, uma segunda residência para finais de semana, que em muitos casos foi posteriormente convertida em primeira residência.

¹⁷ Fonte: VECSLIR, Lorena; CICOLELLA, Pablo. **Relocalización de las Actividades Terciarias y Cambios en la Centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires**. Disponível em: <dc281.4shared.com/doc/1mnldLwg/preview.html>. Acesso em: 18 Mai. 2014. Editada por Ellen Reis.

Para ambos os autores o fator espacial mais importante para o desenvolvimento metropolitano recente da RMBA foi a concessão da rede de autoestradas (*autopistas*) metropolitanas, ocorrida ainda no início da década de 1990-2000. Isso foi responsável pela nova acessibilidade metropolitana, com a ampliação da rede viária, conexões rápidas e acesso eficiente entre as periferias e o centro metropolitano. Essa acessibilidade viabilizou e tornou interessante para as elites portenhas a moradia em áreas de urbanização dispersa.

A adequação da infraestrutura viária aos critérios da economia de mercado mudou o padrão de transporte de passageiros na área metropolitana do público para o privado, com uso do automóvel. Isso levou a profundas mudanças nos modos de vida urbanos das classes altas, ao mesmo tempo que aprofundou a tendência à segregação socioespacial. As melhorias no sistema de transporte rodoviário ajudaram também a mudar o modo de transporte de cargas, do trem para o caminhão.

Desse modo, a acessibilidade urbana com a priorização do transporte individual privado foi a base para o novo processo de urbanização da RMBA. Isso gerou um novo padrão de ocupação territorial com novas formas urbanas nas bordas e fora da mancha metropolitana, com urbanizações privadas, dispersas e segredadas, envolvendo diferentes atividades urbanas. No entanto, como observado no caso latino-americano, as urbanizações residenciais dispersas e enclausuradas se destacam pelo contraste urbano e social.

As urbanizações privadas residenciais não são os únicos fenômenos a modificar o comportamento social nessa região. A partir da abertura das autopistas metropolitanas, satisfazendo as classes altas, novos equipamentos urbanos surgiram e reestruturaram as atividades comerciais, antes concentradas no interior da Capital Federal. Equipamentos comerciais são vinculados a capitais multinacionais. Os novos *shopping centers* possuem espaços recreativos e esportivos para todas as idades, contando também com os cinemas tipo *multiplex*. Para Janoschka (2002) esses empreendimentos têm em comum a massiva transformação dos modos de consumo, que foram alterados com a mudança da escala local para a metropolitana.

A localização e a forma urbana dispersas da maioria desses centros comerciais, que privilegiam o acesso direto com o uso do automóvel e contam ainda com serviços de segurança privada, fazem com que esses equipamentos sejam excludentes, principalmente para os estratos sociais de baixa renda.

Figura 3.8 – Vista aérea da *Autopista Panamericana* (acesso norte) e do Shopping Center Unicenter na periferia de Buenos Aires. Outubro de 2013. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

É importante destacar que as mudanças nos hábitos cotidianos não estão relacionadas somente aos equipamentos urbanos dispersos. Megaprojetos de reconversão de áreas degradadas foram implantados, como no antigo Puerto Madero, com a implantação de um parque, escritórios, lojas e residências, voltados para a alta renda.

A remodelação do chamado Acesso Norte permitiu a difusão da urbanização dispersa, com áreas privadas e segregadas. Essas urbanizações fechadas foram inicialmente concentradas no noroeste da RMBA, principalmente no município de Pilar, mas também nos municípios de Malvinas Argentinas, Tigre, San Miguel e Escobar. Isso transformou essa área na de maior crescimento populacional da Argentina durante a segunda metade da década de 1990-2000 (CARBALLO, 2002).

Segundo Janoschka (2002) a maior acessibilidade do corredor norte metropolitano fez com que mais de 2/3 das novas urbanizações privadas e dispersas estejam concentradas no noroeste da região metropolitana. Essa área é muito atrativa pelas qualidades ambientais e paisagísticas, estando próxima ao Delta do Tigre e possuindo boa infraestrutura e serviços. Desse modo, a configuração urbana da RMBA está separada em duas partes: o norte dos ricos e o sul dos pobres.

Figura 3.9 – Vista aérea do porto do Delta do Tigre (Província de Buenos Aires), de onde é possível acessar por barco mansões e *countries* dispersos. Outubro de 2013. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

O corredor oeste da RMBA também está sendo ampliado com a difusão do 3º anel periférico. A expansão territorial vem se consolidando entre os 60 e 100 km do centro do Distrito Federal, avançando para além do rio Luján, que simbolicamente representava a fronteira entre os espaços rural e urbano-metropolitano, chegando até o município de Mercedes.

As urbanizações fechadas residenciais são articuladas na escala metropolitana, configurando-se em verdadeiras unidades de povoamento no interior da RMBA. Isso provocou uma diversidade de funções urbanas e novas centralidades, como vem ocorrendo no município de Pilar.

Janoschka (2002) relata que da década de 1980-90 até meados da década de 1990-2000 foram desenvolvidos pequenos bairros privados localizados o mais próximo possível da Capital Federal e da *Autopista* Panamericana (Acesso Norte), então recém-construída. Esses bairros fechados foram implantados em municípios que concentram as classes altas, como San Isidro e San Fernando.

Na época da paridade econômica da moeda argentina (Peso) com Dólar norte-americano, entre 1996 e 1999, o mercado imobiliário atingiu seu auge. Com isso, novas urbanizações privadas surgiram, com massificação do estilo de vida próprio desses bairros. Essas urbanizações continuaram a se concentrar no Acesso Norte,

mas novos empreendimentos similares foram implantados nos demais acessos à Capital Federal, localizados entre 40 e 70 km de distância do centro de Buenos Aires. Apesar da recessão econômica após 1999, o processo de construção de urbanizações privadas foi intensificada com a profissionalização das empresas imobiliárias e as entradas de capitais chilenos e norte-americanos. Isso levou a uma oferta maior que a demanda, com posterior retração do mercado (JANOSCHKA, 2002).

Essas formas residenciais dispersas e segregadas possuem diferentes padrões, desde ruas de uso predominantemente residencial que foram fechadas posteriormente com cancelas e correntes até megaempreendimentos fechados com múltiplas atividades, passando por condomínios e parcelamentos murados e clubes de campo, os chamados “*Los Countries*”, transformados em primeira residência.

Para Carballo (2002) as urbanizações fechadas residenciais imitam de algum modo o modelo norte-americano, em muitos casos com características similares às das *gated communities*. Segundo essa autora, as características mais comuns dos empreendimentos residenciais fechados são:

- Boa acessibilidade com os centros e subcentros comerciais;
- Valorização das paisagens rurais, “naturais” e fluviais, para um novo estilo de vida urbano e de lazer das elites;
- O zoneamento e o uso do solo permitem múltiplos usos e a conexão com a rede viária;
- A existência de sofisticados sistemas de controle e vigilância, assegurando exclusividade e segurança;
- Provimento de infraestrutura e serviços básicos que são autogeridos de modo privado.

Ruas e bairros fechados posteriormente são casos de exceção e se devem ao aumento da violência¹⁸. O mais comum é a vigilância permanente do espaço público.

Os bairros fechados suburbanos foram difundidos a partir da década de 1980-90 na periferia da Capital Federal, com lotes entre 600 e 3.000 m² para residências unifamiliares e apresentando densidade populacional similar ao entorno (bairros não murados). Esses bairros estão localizados em sua maioria no interior do 2º anel

¹⁸ Esse tipo é muito menos importante que os outros tipos de urbanizações privadas.

periférico da RMBA, mas posteriormente também foram implantados nos municípios de Pilar e Escobar, no 3º anel. Os bairros fechados são voltados para as classes média e média alta, predominando as residências permanentes (1ª residência) e contando com alguns equipamentos de uso comum para a prática de esportes. Segundo Janoschka (2002), os bairros fechados são a forma de urbanização privada mais importante da RMBA.

O *Club de Country* é uma forma de urbanização privada que se origina dos clubes de campo ingleses. Este tipo de assentamento foi, dos anos 1930 até os 1970, voltado para as elites que buscavam um refúgio de lazer onde pudessem alternar entre a vida social e privacidade familiar. A sede do clube é o centro de uso comum, com o *country* possuindo quadras de esportes, campos de golfe e polo para cavalgadas que são cercados por moradias utilizadas como segunda residência.

A partir do final da década de 1960-70 iniciou-se uma segunda fase desses clubes de campo, sendo criados clubes para os segmentos das classes alta e média alta, mas que continuavam a ser utilizados como locais de lazer e segunda residência. No início da década de 1980-90 já eram cerca de cem na RMBA (JANOSCHKA, 2002).

Essa forma original de urbanização privada bonaerense passou por uma grande modificação quanto aos usos. Os *countries* explodiram na década de 1990-2000, sendo um fenômeno característico desses anos. A melhoria da acessibilidade para a Capital Federal, a partir da construção e concessão das *autopistas*, associada ainda à subida das condições econômicas argentinas, tiveram como resultado a evolução dos *countries*: as famílias passaram a utilizar as residências de forma permanente, como 1ª residência. Os lotes residenciais possuem entre 1 mil e 7 mil metros quadrados. O fenômeno dos *countries* motivou a expansão dos bairros fechados privados, mencionados anteriormente.

Para adquirir um lote ou alugar uma casa num *country* é preciso passar por uma rígida seleção, que inclui o levantamento de informações financeiras e de antecedentes criminais. Após essa primeira análise o candidato a morador se submete à avaliação dos que lá residem, com sua ficha sendo exposta na sede social do *country*. O candidato pode ser vetado por qualquer um, sem que haja um motivo aparente (CASTELO, 2007)¹⁹.

¹⁹ A seleção nos *countries* argentinos se assemelha à dos clubes de elite da Zona Sul do Rio de Janeiro, com o candidato não aceito recebendo a famosa “bola preta”. Só que diferente dos clubes cariocas, as

Os fatores de valorização imobiliária dos *countries* se devem à localização e acessibilidade – se está no corredor norte ou sul –, a rapidez de conexão e a distância em relação ao centro da capital – dentro ou fora do raio de 60 km –, e também se possuem características rurais ou fluviais, entre outros atributos. A maioria dos clubes com essas características de urbanização dispersa estão localizados no noroeste da RMBA, principalmente nos 3º e 4º anéis periféricos.

Esse é o caso dos *countries* que são megaempreendimentos ou clubes náuticos, que surgiram mais recentemente e possuem lagos próprios com acesso aos rios que formam o Delta do Tigre. Esse acesso fluvial facilita o rápido deslocamento por lanchas ou barcos para Puerto Madero, no centro da Capital Federal.

Figura 3.10 – Vista aérea do *Country Nautico Isla del Este* (Partido de Tigre, Província de Buenos Aires). Outubro de 2013. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

A localização privilegiada no noroeste da RMBA não se deve exclusivamente às características paisagísticas e ambientais, como a presença do rio, mas também aos maiores investimentos e externalidades econômicas positivas, como as autopistas e os centros comerciais.

urbanizações fechadas do tipo *country* além de terem atividades esportivas e de lazer, são áreas residenciais.

No mosaico territorial das novas urbanizações, o corredor norte é a zona ganhadora dada a concentração de todo tipo de investimentos, pelo desenvolvimento das comunicações e de serviços qualificados, efeitos econômicos que foram gerados a partir do *boom* do fenômeno de elite em Pilar (CARBALLO, 2002, p. 246, tradução livre do autor).

Além dos *countries* há urbanizações dispersas mais distantes, os chamados “clubes de chácaras periurbanos”, alguns localizados a mais de 100 km do centro da capital. Nesses clubes estão as casas de campo dos portenhos, que possuem como áreas comuns campos de esportes e lazer. Esses clubes de chácaras começaram a ser desenvolvidos a partir da década de 1990-2000 e são destinados às classes alta e média alta. Os lotes têm em média 2 mil m², sendo utilizados predominantemente nos finais de semana.

A maior forma urbana dispersa bonaerense são megaempreendimentos com múltiplos usos. Esta é uma nova categoria de urbanização privada fechada, com tamanho muito maior do que as precedentes, semelhante ao Alphaville, no Brasil. Contam com grandes áreas divididas em “bairros”, com milhares de casas e serviços qualificados: escolas próprias, universidades, centros de saúde, centros empresariais e comerciais, cinemas do tipo *multiplex*, além de áreas de esporte e lazer. A maioria desses empreendimentos está localizada no eixo norte, como Nordelta, Estancia del Pilar, entre outros.

Segundo Janoschka (2002), esse tipo de megaempreendimento, denominado “*ciudad pueblo*” ou “cidade privada”, teve início em 1999 com o projeto Nordelta. Essas cidades privadas possuem diferentes tipos de lotes e casas, tanto em tamanho como em qualidade construtiva. Em alguns empreendimentos ainda são oferecidos edifícios residenciais. O desenvolvimento desses megaempreendimentos depende diretamente do bom funcionamento da economia da Argentina e do mercado imobiliário.

No caso específico de Nordelta, sua conclusão foi estimada entre 15 a 20 anos, podendo alcançar uma população de 140 mil habitantes. Essa “cidade privada” conta não apenas com escolas, mas com uma escola técnica e universidade privada, equipamentos culturais e escritórios, sendo conectada ao centro de Buenos Aires por sua própria estrada e uma estação ferroviária. Por ser semelhante a uma cidade, possui zoneamento distinto, com diferentes usos do solo, densidades e valores dos terrenos.

Figura 3.11 – Vista aérea do megaempreendimento Nordelta²⁰ (Província de Buenos Aires). Sem data.

As urbanizações dispersas e fechadas argentinas geram, além da autosegregação espacial das classes média e altas, importantes mudanças sociais. Para Janoschka (2002) e Castelo (2007), esse fenômeno demonstra a tendência atual ao maior individualismo da sociedade. Muitos dos habitantes dos bairros privados continuam a trabalhar na cidade tradicional, mas sua vida social acontece quase que exclusivamente fora da esfera pública. Isso levou à organização de mídias de comunicação voltadas exclusivamente para os moradores dessas urbanizações privadas, como também à formação de ligas e campeonatos esportivos de futebol e tênis entre equipes dessas urbanizações fechadas, evitando-se o contato com os habitantes da cidade tradicional.

Como lembra Janoschka, ao mesmo tempo que são construídas urbanizações fechadas residenciais, de consumo e lazer, voltadas para as classes de maior poder aquisitivo, existe também o fechamento (ou encarceramento) dos setores urbanos mais pobres. No entanto, no caso dos pobres isso não é voluntário, mas sim forçado. Essas barreiras não são físicas, mas sim psicológicas e na organização interna das já citadas “Vilas Misérias” ou “Vilas de Emergência”. Esse autor

²⁰ Disponível em: <elinmobiliario.com/argentina/desarrollos/buenos_aires_zona_norte/barrios_cerrados/grondona_y_asociados/nordelta_ciudad_pueblo_1219.html>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

considera que a magnitude que vem alcançando essas “ilhas de pobreza” não deve ser subestimada.

Figura 3.12 – Outra vista aérea do megaempreendimento Nordelta (Província de Buenos Aires). Outubro de 2013. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Nas últimas décadas aumentou o número de habitantes dessas vilas, que recebem cada vez mais pessoas de outros países latino-americanos. Isso vai ao encontro da afirmação de Castells (2012), que a polarização do trabalho e renda nas extremidades dos polos geram os “buracos negros” de exclusão social.

A ampliação crescente das distâncias social e econômica entre ricos e pobres leva ao agravamento considerável da desigualdade, com o aumento da taxa de criminalidade. Para Janoschka (2002), esta é a razão para os processos de exclusão social na Argentina, que são semelhantes aos de São Paulo, como demonstrado por Caldeira (2000).

3.4.2. - Dispersão urbana em diferentes regiões mexicanas

Como nos demais países latino-americanos, no período de 1950 a 1970 desenvolveu-se no México uma forte migração campo-cidade, o que levou também a uma expansão urbana, com a ocupação das periferias dos grandes centros urbanos pelas classes pobres.

Nesse país os subúrbios tradicionais surgiram na década de 1930-40, voltados para os setores de alta e média renda, como alternativa mais tranquila e de qualidade de vida em relação ao centro urbano. Enquanto isso os setores populares permaneceram no centro urbano, como na Cidade do México (SAFA, 2002). A suburbanização mexicana foi intensificada na segunda metade do século XX, estendendo-se a outras regiões do país.

No entanto segundo Wonne Ickx (2002), foi nas últimas décadas do século XX que a periferia mudou radicalmente. Novas atividades urbanas, além da residencial, foram incorporadas às áreas periféricas, configuradas em novas formas urbanas dispersas.

No México as urbanizações privadas começaram a ser construídas no final da década de 1960-70. Promotores imobiliários desenvolveram novas estratégias, para garantir o caráter de exclusividade de assentamentos residenciais, lançando um novo modelo de urbanização residencial, os “*fraccionamientos cerrados*”. Essas ocupações geralmente estão separadas do entorno urbano por muros. Nesse modelo são estabelecidas regras próprias e restritas quanto ao uso e ocupação do solo, à edificação e à convivência. Para Ickx (2002), essa nova forma de ocupação residencial não é apenas um modo de urbanização. Faz parte de algo maior, uma transformação sociocultural mais profunda. Para esse autor, os muros e as normas concebidas são uma metáfora dos processos sociais em curso no espaço social e político das cidades. Esses parcelamentos fechados são partes essenciais do sistema de organização social voltado para o consumo.

No caso da Cidade do México (Capital Federal – DF), essa cidade cresceu de modo acelerado e desordenado, intensificando-se o processo a partir de 1950. Segundo a cientista social Patricia Safa (2002), isso levou ao aumento dos problemas urbanos, como a falta de segurança e de moradias adequadas, como também de transporte público, serviços e infraestruturas.

A expansão urbana da capital mexicana ocorreu a partir da abertura de importantes avenidas e da construção de centros comerciais, desenvolvendo as vertentes sul e oeste dessa cidade. Conforme a mancha urbana foi se ampliando surgiram novos centros, configurando-se numa metrópole policêntrica e muito adensada.

Essa autora lembra que o México passou por décadas de crises econômicas, chegando à bancarrota das finanças públicas entre as décadas de 1980-90 e 1990-2000. Isso fez com que a capital federal se tornasse uma cidade partida pela distribuição desigual dos serviços e equipamentos urbanos.

Figura 3.13 – Mapa da Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), com divisões municipais, sem escala²¹.

O Estado mexicano e, conseqüentemente, as formas de desenvolvimento urbano, passaram a seguir práticas neoliberais. A adoção dessas práticas levou à modernização da Cidade do México, a partir da década de 1990-2000.

²¹ Disponível em: <www.fotosimagenes.org/zona-metropolitana-del-valle-de-mexico>. Acesso em: 18 Mai. 2014.

Essa modernização divide-se em duas frentes: a restauração do centro histórico da cidade e a construção de novos projetos urbanos empresariais e residenciais, incluindo megaprojetos imobiliários. Com isso, a fisionomia da capital federal foi sendo alterada, com um conjunto de novos projetos comerciais e de serviços, vinculados ao processo de globalização, mas também com a requalificação de bairros históricos e zonas residenciais (SAFA, 2002).

No entanto, para essa autora, essa modernização está sendo parcial. Algumas zonas da cidade foram transformadas com grande rapidez, enquanto em outras áreas a influência da globalização se mostrou irrelevante. A mesma autora afirma ainda que a globalização possibilitou a criação de novos centros e periferias, mas também de novas assimetrias, que são vistas no entorno urbano da capital mexicana.

Na Cidade do México os condomínios e parcelamentos fechados possuem formas muito heterogêneas. Essas formas de urbanização foram construídas em diferentes pontos da cidade, em zonas urbanas que são muito diversas e próximas à natureza ou locais de tradição histórica (muito presentes nesta cidade), zonas rurais e antigos povoados (*pueblos*) e também junto às principais vias de circulação.

No entendimento de Safa (2002) o modelo dos condomínios e parcelamentos fechados tenta combinar “exclusividade, segurança e bom gosto” em um ambiente cultural ou então na combinação de negócios com estilo de vida. Esses empreendimentos fechados promovem um “estilo de vida de distinção e exclusividade” através de muros, controle de acesso e vigilância privada, protegendo o patrimônio e valorizando a propriedade e solo urbano. Mas essas formas urbanas fechadas não apenas promovem a segurança contra a criminalidade, como também excluem as pessoas que são distantes ou diferentes das que lá moram.

Ainda segundo essa autora, a metrópole mexicana expandiu-se indefinidamente, sem ter limites físicos aparentes que freiem seu crescimento. No entanto, o preço a ser pago pelo crescimento acelerado é muito alto, com reflexos ambientais que são irreversíveis. Essa expansão urbana sem limites gera conflitos e causa a desestruturação da organização do território e das relações sociais existentes no passado (SAFA, 2002). A *Zona Metropolitana del Valle de México* (ZMVM)²² concentra a maior população da América Latina, sendo a 3ª maior do mundo, com 20,45

²² Essa região é formada pelo Distrito Federal e mais 60 municípios.

milhões de habitantes em 2011 segundo a ONU, conforme os dados apresentados na Tabela 1.1, no primeiro capítulo.

Em Guadalajara²³, a 2ª maior cidade mexicana, a partir da década de 1960-70 foram implantadas indústrias de grande porte – multinacionais (Kodak, Motorola e Purina) e nacionais, reforçadas com capital internacional. Isso levou a um grande crescimento urbano, que ultrapassou os limites da cidade, estendendo-se para municípios adjacentes e configurando a *Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG)*²⁴.

Figura 3.14 – Mapa da *Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG)*, com divisões municipais, sem escala²⁵.

Segundo Barajas e Zamora (2002), a implantação de grandes indústrias multinacionais motivou o aparecimento de um novo modelo de urbanização: parcelamentos e condomínios fechados com altos muros e acessos vigiados, contando com equipamentos e serviços no interior. Essas formas urbanas de baixa densidade foram localizadas nas periferias e influenciados pelos subúrbios norte-

²³ Localizada no estado de Jalisco, é um centro regional e nacional, onde cruzam as rodovias que seguem para o norte do país (ICKX, 2002; BARAJAS; ZAMORA, 2002).

²⁴ Essa região é formada por Guadalajara e mais 7 municípios.

²⁵ Disponível em: <pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o_Metropolitana_de_Guadalajara>. Acesso em: 18 Mai. 2014.

americanos. Inicialmente esses parcelamentos fechados estavam vinculados à chegada de profissionais norte-americanos, europeus e mexicanos (técnicos e diretores vindos da capital) para trabalhar nas indústrias.

Os projetos dessas urbanizações fechadas e isoladas de luxo foram baseados em projetos norte-americanos, que serviram de modelo para empreendimentos posteriores. A influência dos EUA estava presente tanto na propaganda, em inglês, como no emprego de arquitetos desse país para a elaboração dos projetos.

Em 1969 foi instalado o *shopping center* Plaza del Sol, construído à imagem e semelhança dos *malls* norte-americanos. A implantação desse equipamento foi um marco urbano para essa zona metropolitana, pois constituiu o embrião da primeira centralidade fora do centro urbano de Guadalajara, inaugurando ainda um modelo comercial que se expandiu fortemente na metrópole (BARAJAS; ZAMORA, 2002).

Figura 3.15 – Vista aérea do *shopping center* Plaza del Sol, Guadalajara²⁶. 1969.

²⁶ Disponível em: <iconoarchivo.files.wordpress.com/2012/07/plaza-del-sol-1969.jpg>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

Segundo esses autores, foi nesse período que ocorreu a expansão e modernização das maiores cidades mexicanas, com grandes investimentos públicos em equipamentos urbanos e infraestrutura viária. Essa infraestrutura ajustou-se perfeitamente ao modelo de urbanização residencial fechada para grupos de alta renda.

Até a década de 1970-80 a desigualdade e a distribuição dos serviços públicos não eram tão perceptíveis nas cidades mexicanas. Mas as seguidas crises econômicas, que levaram à adoção da política neoliberal, como observado anteriormente, conduziram à polarização social e às carências urbanas, com a distribuição desigual dos serviços e equipamentos urbanos pela área metropolitana, como no caso da Cidade do México (SAFA, 2002).

Para Barajas e Zamora (2002), esse contexto de segregação socioespacial possibilitou a expansão das formas urbanas fechadas e dispersas, que continuaram a se desenvolver mesmo com as seguidas crises na economia mexicana. Já segundo Ickx (2002), o surgimento dos parcelamentos fechados deve-se à deterioração do centro da cidade e à intensa migração campo-cidade. Essa migração levou à formação de “cinturões da miséria”, que contrastam com os guetos dos ricos, dos parcelamentos fechados. Ainda segundo esse autor, a questão segurança é considerada o principal problema da Zona Metropolitana de Guadalajara, como também do estado de Jalisco e de todo o México.

Assim, ainda na década de 1970-80 surgem os parcelamentos fechados com características de dispersão urbana. Também nesse período se expandiram fortemente os assentamentos irregulares.

Um segundo período de desenvolvimento dos parcelamentos fechados teve início em Guadalajara em meados da década de 1980-90, quando esse fenômeno ressurgiu com mais força. No final dessa década foi aberta uma grande avenida (Nações Unidas), que em conjunto com outras vias foi transformada em avenidas desoladas e hostis, de difícil travessia pelos pedestres que se aventuravam, pois ambos os lados das vias estão cercados por altos muros dos condomínios e guaritas de vigilância (ICKX, 2002).

Essas urbanizações fechadas contribuem cada vez mais com o agravamento da circulação de veículos, com a capacidade das rodovias sendo ultrapassada pela grande quantidade de carros. Vias de alta velocidade passaram então a ter uso urbano.

Segundo esse autor, com o êxito do modelo das urbanizações fechadas, novos parcelamentos começaram a ser construídos, não mais voltados exclusivamente para a classe alta, surgindo paulatinamente versões mais simples para atender à classe média. Há também promotores imobiliários construindo habitações sociais em parcelamentos fechados. Desse modo, passou a haver uma grande heterogeneidade de parcelamentos fechados, voltados para grupos de diferentes rendas. Conforme a faixa de renda e o público-alvo ao qual se destinam, esses empreendimentos possuem diferentes quantidades de lotes, serviços e equipamentos. Mas a organização interna dos parcelamentos é muito parecida.

Em muitos casos esses parcelamentos fechados, principalmente os de classe alta, possuem serviços públicos próprios, assumindo uma quantidade de obrigações que são de responsabilidade dos municípios, mantendo assim uma certa independência da cidade. Além da segurança própria, fazem a manutenção das ruas, iluminação, água, tratamento de esgoto, lixo, entre outros. Alguns oferecem ainda serviços privados de transporte urbano, como os ônibus fretados vistos em São Paulo e no Rio de Janeiro.

Essas formas urbanas possuem uma estrutura institucional que funciona como pseudo-governo e autogestão, que envolve a participação comunitária através da associação de vizinhos e seus comitês internos: direção, segurança, regulamento, planejamento e construção, manutenção, entretenimento, entre outros.

O grande êxito dos condomínios privados se explica em parte pela incapacidade dos governos municipais de oferecer serviços urbanos de alta qualidade (ICKX, 2002, p.128, tradução livre do autor).

Semelhantes às *gated communities* norte-americanas que utilizam os princípios do *New Urbanism*, os *fraccionamientos* e condomínios fechados mexicanos possuem regulamentos internos que são extremamente limitantes e controladores quanto à forma e estética das casas, regulando: coeficientes de edificação baixos, altura máxima, cores das fachadas (sóbrias), inclinação dos telhados, local escondido para os tanques de gás, altura máxima das plantas, horário para jardinagem, os locais para estender roupa e proibindo a publicidade nos terrenos. Segundo Barajas e Zamora (2002), esses regulamentos visam manter o conceito de “área seletiva” e estritamente privada, conservando uma atmosfera “limpa” e com harmoniosa convivência social e familiar.

Desse modo, ao mesmo tempo que se tem uma independência dos governos municipais com o autogoverno de vizinhos, a estrutura administrativa desses parcelamentos limita a liberdade de seus habitantes. Para Ickx (2002), a divisão dos cidadãos em células independentes e homogêneas faz com que as pessoas percam os interesses comuns, relacionados aos bens e políticas públicas municipais e regionais.

A contínua expansão da Zona Metropolitana fez com que na década de 1990-2000 o município de Guadalajara sofresse uma inédita diminuição populacional, enquanto os demais municípios metropolitanos cresceram em população. Essa região metropolitana em 2010 possuía 4,43 milhões de habitantes²⁷, sendo a segunda mais populosa do México, mas com uma população significativamente menor que a *Zona Metropolitana del Valle de México*.

A Zona Metropolitana de Guadalajara tem uma densidade relativamente baixa e um grande número de vazios urbanos, o que faz com que os deslocamentos, de carro e de transporte público, sejam às vezes muito extensos [...] Consequentemente, a localização estratégica de comércios e de empreendimentos residenciais ao redor das grandes avenidas é a chave para entender a forma da cidade atual. Podemos caracterizar a cidade de Guadalajara como uma aglomeração dispersa e descontínua de distintos fragmentos de valorização urbana (ICKX, 2002, p.119, tradução livre do autor).

Já na região noroeste do México, junto à costa do oceano Pacífico e à fronteira com os EUA, segundo Sáinz (2002) foram construídos megaprojetos urbanos dispersos a partir dos anos 1990-2000, em distintas localidades – Tijuana, Hermosillo e Culiacán –, localizados nas franjas urbanas e possuindo múltiplos usos.

A área costeira é de grande interação com o comércio mundial, com autoestradas conectando essa região aos EUA, articulando grandes nós viários no caso de Tijuana, apesar do rígido controle fronteiriço.

Esses megaprojetos foram implantados conjuntamente por empresas imobiliárias mexicanas e norte-americanas, sempre contando com capitais dos EUA. Com isso, os projetos foram influenciados pela cultura norte-americana, com arquiteturas revestidas de símbolos de prestígio e consumo internacional, utilizando-se dos princípios do *New Urbanism* e de outras referências multiculturais (SÁINZ, 2002).

²⁷ Fonte: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2010.

3.5. - A Urbanização Dispersa no Brasil

No Brasil o processo de dispersão urbana começou a ser examinado pelo professor Nestor Goulart Reis, com a pesquisa inicial realizada no âmbito do Projeto Temático “Urbanização Dispersa e Mudanças no Tecido Urbano”, desenvolvida entre os anos de 2005 e 2008 no Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação – LAP da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). Foram examinadas as regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Santos, além do então aglomerado urbano do Vale do Paraíba paulista²⁸.

Na pesquisa observou-se que o fenômeno da dispersão urbana ocorre em todas as regiões brasileiras, tanto em áreas metropolitanas e aglomerações urbanas quanto em cidades de porte médio. Neste sentido, foi constituída a rede de pesquisadores que estudam a urbanização dispersa e as novas formas de urbanização no Brasil, coordenada no LAP. Essa rede tem buscado investigar mais profundamente o tema, com resultados apresentados em seminários nacionais, internacionais e em publicações científicas. As pesquisas abrangem as regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Santa Catarina, Alagoas, Ceará, Paraíba e Sergipe, como também aglomerações costeiras e microrregiões no interior dos estados, como a microrregião do Vale do Paraíba fluminense.

No caso brasileiro, a dispersão urbana pode ser vista como um processo contínuo e crescente, que passou a ter condições propícias para se desenvolver a partir da década de 1950-60. Segundo Reis (2006), a partir da década de 1970-80 novas formas urbanas surgem no Brasil, dispersas no território, instaladas em grandes glebas isoladas e afastadas do tecido urbano periférico tradicional, apresentando semelhanças com as formas suburbanas norte-americanas e europeias. Nessas áreas dispersas são implantadas indústrias, comércio, serviços e residências de setores de renda alta e média. Há também a dispersão dos pobres, com loteamentos e favelas com habitações autoconstruídas.

No entanto o processo de dispersão começou a ficar mais evidente no Brasil a partir da década de 1980-90, com precedentes significativos na década anterior. Mas a consciência da sua escala e importância começou a surgir apenas na última década

²⁸ O projeto temático foi realizado com o apoio do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), em que foram preparados mapas das áreas de dispersão dessas regiões metropolitanas utilizando-se de imagens de satélite de diferentes anos: 1970, 1988, 1991, 2000.

do século XX. Desse modo, a urbanização dispersa tem se mostrado reestruturante no curso das últimas décadas do século XX e no início deste século.

O processo acompanhou a abertura do país para as novas formas de organização empresarial e do capital financeiro, em muitos casos de origem internacional, com o objetivo de aumentar a produção e, principalmente, difundir o modo de consumo padronizado. Nessa modernização, comércio e serviços adotaram métodos de concentração e racionalização semelhantes aos das indústrias.

Reis entende que a dispersão urbana está diretamente relacionada às mudanças no tecido urbano, que geram “novas territorialidades”, sendo, ao mesmo tempo, complexa e diversificada.

Em 50 anos, entre 1950 e 2000, passamos simultaneamente por um conjunto de mudanças, que em outros países geralmente foram vividas separadamente, por etapas, envolvendo muitas gerações. Como na escala mundial, a primeira mudança foi o crescimento demográfico. Tínhamos 52 milhões de habitantes em 1950 e chegamos a 170 milhões em 2000. Foram quase 120 milhões a mais, em 50 anos. A segunda mudança foi a rápida urbanização. Em 1950 eram apenas 19 milhões de habitantes urbanos. Em meio século nossas cidades acolheram quase 120 milhões de habitantes, enquanto a população rural ficou estável. Em meio século urbanizamos uma população equivalente à da Espanha e da França somadas. Éramos rurais e nos tornamos urbanos (REIS, 2007, p.42).

Esse processo é complexo, envolvendo uma ampla gama de setores do mercado imobiliário e a multiplicidade de formas urbanas. Os empreendimentos imobiliários são pensados em uma escala mais ampla, com maiores áreas e múltiplos usos, envolvendo diversos setores: hotelaria, escritório, serviços, lazer, indústria e comércio em diferentes formas e em variadas combinações.

Para esse autor, a partir da década de 1970-80, os empresários assumiram o papel de promotores dos projetos de desenvolvimento urbano, controlando as diretrizes de desenvolvimento dos municípios. Esses empreendedores oferecem aos setores de renda média e alta serviços e infraestrutura urbana que a administração pública enfrenta dificuldades para prestar em níveis adequados. Essa situação compromete a eficiência das políticas públicas de desenvolvimento urbano.

A escala desses grandes conjuntos [urbanos] e as possibilidades abertas pela descentralização metropolitana trouxeram para os empreendedores a oportunidade de realizar planos de desenvolvimento urbano em grandes glebas da área rural entre centros urbanos já consolidados, ganhando com o diferencial do preço das terras. [...] O conceito de desenvolvimento urbano tinha e tem claramente uma conotação de participação ativa dos capitais privados, segundo modelos norte-americanos. Nesse quadro, os empresários reconhecidos no Brasil como incorporadores (denominação decorrente de seu papel na incorporação dos condomínios) passaram a se denominar *developers*, destacando seu papel no processo, mais complexo, do desenvolvimento urbano. A diferença é importante. Mostra a mudança nas formas de organização do mercado imobiliário, com a entrada dos empresários da construção civil no âmbito do urbanismo e da gestão de alguns setores (REIS, 2006, p.161,169).

Na atualidade esses empresários passaram da escala dos grandes loteamentos e edifícios isolados, predominantes anteriormente, para uma escala urbanística e arquitetônica mais ampla – a dos megaempreendimentos, que em sua maioria são implantados de maneira dispersa no território. Os modelos de projetos de desenvolvimento urbano utilizados no Brasil são muitas vezes cópias simplificadas dos padrões norte-americanos, como as *gated communities*.

Quando as casas são construídas pelos empresários, sua arquitetura copia as formas dessas residências americanas, desconhecendo as diferenças de clima e de técnicas construtivas. Com frequência são utilizados os serviços de escritórios de arquitetura daquele país, mal adaptados às exigências das famílias brasileiras (REIS, 2006, p. 182).

Os megapromotores imobiliários (*developers*) substituíram conjuntamente os empresários de médio porte e o poder público local na definição dos padrões urbanísticos, situação semelhante à observada por Gottdiener (1993) nos EUA. Desse modo, esses promotores atuam simultaneamente como incorporadores, construtores e administradores de complexos urbanos de uso múltiplo, que atendem a milhares de usuários e habitantes.

A profissionalização do setor imobiliário faz parte da modernização capitalista, com ampliação e diversificação da atuação das empresas, que passam a controlar todos os fatores que interferem nos empreendimentos, de modo a maximizar a valorização dos produtos e dos lucros. Aos poucos esse mercado adquiriu características de

indústria, com a atuação em larga escala e venda de produtos diversificados no mercado.

As empresas do setor imobiliário, que trabalham com megaprojetos, controlam o processo de formação de valor pela produção de centralidades, que é decorrente da própria execução do projeto. Ganham na valorização dos terrenos, suas matérias-primas, sem que essa acumulação seja decorrência direta da produção das unidades imobiliárias.

Eles passaram a ser proprietários e gestores privados de parcelas importantes do território de alguns municípios, tendo população equivalente à de núcleos urbanos de pequeno e médio porte. Mesmo sendo possuidores de grandes áreas, esses empreendedores não estabelecem muitas relações com as administrações públicas, mas contam com a permissividade do poder e de agentes públicos municipais.

Ao utilizarem terras que eram consideradas rurais eles aumentam significativamente suas possibilidades de escolha, o que permite a compra ou permuta de áreas com custos bastante reduzidos. Desse modo, é possível assumir obras de infraestrutura, reduzindo a dependência das decisões e ações do poder público. A principal dependência passa a ser em relação às obras de âmbito regional, como as grandes rodovias. Contudo os empresários procuram áreas onde tais obras já tenham sido executadas.

Outra atuação importante é quanto à escolha do município em que o empreendimento será implantado. A implantação da urbanização dispersa permite que o empresário escolha um município com população reduzida, no qual o empreendimento de grande porte, mas sem grandes custos para a prefeitura, será visto como uma oportunidade importante de aumento da receita municipal e de atração de habitantes com renda média e alta, o que aumentará o consumo no comércio local e também o número de postos de trabalho.

Em alguns casos as prefeituras são estimuladas a aprovar leis específicas sobre loteamentos fechados que viabilizam a implantação de projetos com esse perfil nos seus territórios²⁹. Segundo Reis (2006), esses são meios de contornar os obstáculos e reduzir os custos iniciais do projeto.

Na pesquisa sobre dispersão urbana, Reis (2006) utilizou como objeto de estudo o que chamou de “Sistema Metropolitano Paulista”, correspondente na atualidade à

²⁹ Em alguns municípios são feitas legislações específicas que autorizam esse tipo de agrupamento fechado, mas que são claramente inconstitucionais.

Macrometrópole Paulista. Esse sistema apresenta áreas urbanas densas e dispersas, mas que estão articuladas entre si. Nessa pesquisa foram analisadas as formas de dispersão e de mobilidade, envolvendo as escalas do espaço urbano regional e a do espaço intraurbano – tecido urbano – a partir do ponto de vista dos arquitetos e urbanistas.

Com as novas formas de urbanização, em especial a dispersão urbana, aumentaram-se os territórios urbanizados, ampliando-se as escalas urbanas, como observado nos capítulos anteriores. Nesse sentido, para melhor compreensão das distintas escalas urbanas – regional e do tecido urbano –, o arquiteto Flávio Villaça (2001) formulou a hipótese do “Espaço Intraurbano”. Esta expressão, que também dá nome ao livro de Villaça (2001), define o espaço urbano interior à malha urbana da cidade, pois a terminologia “espaço urbano” passou a ser mais associada aos espaços urbanos genéricos e ao componente urbano do espaço regional.

Segundo esse autor, a maneira mais importante de distinção entre o espaço intraurbano e o espaço regional relaciona-se aos meios de transportes e comunicações. Em ambos os espaços, os deslocamentos de materiais e pessoas possuem um “poder estruturador” superior ao dos deslocamentos de energia e informações. Porém, na estruturação do espaço regional sobressaem os deslocamentos de informações e energia, como também do capital e das mercadorias em geral, considerando ainda o deslocamento, eventual, da “mercadoria força de trabalho”. Nessa definição observa-se que o espaço urbano regional é em grande parte estruturado por fluxos, configurando-se em espaços de fluxos como definidos por Castells (2012). Para Villaça (2001) o espaço regional é o âmbito da produção, enquanto no espaço intraurbano se está no âmbito do consumo.

A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até da mercadoria força de trabalho. O espaço intraurbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho – seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. (VILLAÇA, 2001, p. 20).

Segundo Reis (2006) a compreensão do processo de dispersão urbana exige o estudo das relações sociais nessas escalas e entre elas, pois são apenas recortes da realidade urbana. Desse modo, como observado na definição elaborada por esse autor para a dispersão urbana, apresentada no capítulo anterior, a escala do espaço urbano regional é uma escala mais ampla – da área metropolitana ou região – em que a dispersão é definida em sua forma mais geral, com núcleos ou polos urbanos entremeados por vazios e com menor densidade de ocupação no todo ou em partes (inclusive nas porções do tecido urbano tradicional), dando forma às nebulosas urbanas. Nessa escala são definidas as polarizações, os eixos de transporte de passageiros e as formas diferenciadas de apropriação do espaço urbano pelas diferentes classes sociais. Já a escala do espaço intraurbano – tecido urbano – é a mais restrita, onde ocorrem as relações físicas e jurídicas entre os espaços públicos e privados, que definem as ruas, praças, quadras e lotes.

Nas áreas onde ocorre a urbanização dispersa é fácil de perceber e caracterizar geometricamente o espaço intraurbano, sendo simples recortá-lo no contraste com o espaço regional do qual o intraurbano faz parte (REIS, 2006).

A estruturação urbana dispersa pode ocorrer em tipologias de poli nucleação e também por eixos, tendo, em muitos casos, as rodovias como indutoras da dispersão, envolvendo dinâmicas que estão se tornando cada vez mais complexas.

Para a geógrafa Encarnação Spósito (2007) é necessário ter maior compreensão do processo de dispersão urbana do que da própria forma urbana em si. Entretanto, ela destaca que não há forma sem processo ou processo sem forma. Os processos, dinâmicas e novas morfologias, com a tendência de produção de tecidos urbanos descontínuos, ocorrem em escalas diversificadas, tanto em regiões metropolitanas de grande porte quanto em aglomerações urbanas (não metropolitanas) com menos de 200 mil habitantes. Essa desconcentração urbana ocorre em diferentes escalas, mas também na relação entre elas.

Essa autora, ao estudar os padrões da ocupação urbana no Estado de São Paulo, compreendeu que a dispersão urbana não trata apenas das novas formas urbanas, mas também de novas práticas socioespaciais, com realidades dinâmicas que, em muitos casos, promovem o aumento das diferenças sociais e econômicas. As formas da urbanização dispersa que ocorrem no Estado de São Paulo são muito semelhantes às europeias. Porém, em termos de práticas socioespaciais, há diferenças significativas, relacionadas principalmente à mobilidade e imobilidade: os segmentos sociais de médio e alto poder aquisitivo possuem maior mobilidade

espacial, enquanto as classes de menor renda têm maior territorialização ou imobilidade. O sistema de transporte brasileiro não é eficaz como o europeu e não está acessível, no mesmo nível, para todos os segmentos sociais. Ou seja, existem periferizações diferentes para pobres e para ricos, com grande diferença na distribuição dos equipamentos.

A seguir é tratado o processo de dispersão urbana na Macrometrópole Paulista, a partir do estudo realizado no Projeto Temático sobre dispersão urbana, coordenado por Reis e realizado no LAP/FAU-USP. A compreensão do processo nessa região faz-se necessária por se acreditar que a microrregião do Vale do Paraíba fluminense é influenciada pelas acentuadas relações econômicas e produtivas com a Macrometrópole Paulista.

3.5.1. - A dispersão urbana em São Paulo

O processo de dispersão urbana na metrópole paulista teve início com a dispersão da indústria fordista, a partir da década de 1940-50. Para o entendimento da urbanização paulista que avançou para o processo de dispersão urbana na segunda metade do século, é preciso observar inicialmente as etapas do processo de dispersão industrial, que como descrito por Reis (2006), deu origem à Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e a transformou. A descentralização industrial dessa metrópole pode ser percebida em duas etapas:

- Entre os anos 1945 e 1970 – migração e estabelecimento das indústrias nos subúrbios ao redor da cidade de São Paulo, como também nos municípios conurbados e satélites próximos;
- A partir de 1970 e que continua em curso – processo de dispersão mais amplo, em que as indústrias passaram a ser implantadas em municípios mais distantes, como nas regiões do Vale do Paraíba, Campinas e Baixada Santista.

Em 1940 a metrópole paulista começava a se formar tendo cerca de 1,3 milhão de habitantes. Na segunda metade dessa década teve início o longo processo de saída das fábricas dos antigos bairros industriais paulistas – Brás, Mooca e Barra Funda –, dispostos ao redor do centro e concentrados junto às ferrovias. Esses bairros industriais entraram em decadência quando começaram a ser formados polos industriais periféricos.

Iniciava-se o desenvolvimento do ABC Paulista³⁰, do município de Guarulhos e do então bairro paulista de Osasco, enquanto a suburbanização era de pequena escala. Existiam cerca de cinco áreas de industrialização no entorno de São Paulo e as conexões com os municípios vizinhos e bairros industriais eram feitas basicamente por ferrovias. Segundo Reis (2006), isso pode ser considerado como a primeira forma de dispersão industrial.

No mesmo período foram feitas melhorias nos acessos ao município de São Paulo, com pavimentação e abertura de estradas. Não havia ônibus adequados para o transporte rodoviário. Rodovias de melhor qualidade foram inauguradas: Anchieta em 1947, ligando São Paulo a Santos; Anhanguera em 1948, no seu primeiro trecho até Campinas; Presidente Dutra em 1950, conectando a cidade do Rio de Janeiro, então Capital Federal, a São Paulo.

Para Reis (2006) a expansão do sistema rodoviário teve como consequência não prevista o estímulo à descentralização industrial e à dispersão urbana, que passaram a competir com as atividades agrícolas pelo uso do solo, então rural.

As indústrias começaram a ser construídas às margens das rodovias, partindo-se de São Paulo. A migração industrial foi o estímulo para a suburbanização, ao mesmo tempo que consolidou a forma da região metropolitana com a integração dos municípios que até então eram de difícil acesso.

Já em 1950 a cidade de São Paulo tinha 2,3 milhões de habitantes e os municípios ao redor, 430 mil (REIS, 2006).

Na segunda metade da década de 1950-60, as indústrias do setor automobilístico passaram a se instalar em São Paulo. Isso se deveu ao programa de industrialização extensiva promovido pelo governo Juscelino Kubitschek entre 1955 e 1960. Esse programa levou à instalação das indústrias de grande porte em áreas periféricas, envolvendo diferentes setores industriais: refinarias, siderúrgicas, fábricas automotivas e de autopeças, metalúrgicas em geral, fábricas de turbinas e equipamentos mecânicos de diferentes categorias. Com a industrialização tardia brasileira, a produção industrial aumentou significativamente, ganhando um novo ritmo com a fabricação em massa de bens de consumo duráveis que seguia o modelo fordista, conforme foi observado no Capítulo 1. Segundo Reis (2006), as

³⁰ Formado pelos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.

empresas estrangeiras (multinacionais) que vinham para o país já se instalaram fora do município de São Paulo.

No início da década de 1960-1970 vivia-se em um novo ritmo de crescimento, com a forte migração campo-cidade, originária principalmente dos estados do Nordeste brasileiro. São Paulo superava os 3,7 milhões de habitantes, tornando-se a cidade mais populosa do Brasil. Os municípios que posteriormente iriam formar a região metropolitana tinham somados mais de 1 milhão de habitantes. As periferias estavam contíguas ao espaço intraurbano (tecido urbano) da cidade de São Paulo, com pouca separação e a curta distância, como no caso do ABC, de Guarulhos e do bairro industrial de Osasco. Mais recentemente esses mesmos municípios perdem suas indústrias para áreas de dispersão ao longo dos grandes eixos rodoviários (REIS, 2006).

Na década de 1960-70 se delinearam as mudanças que caracterizariam as décadas seguintes, com a implantação de grandes plantas industriais em áreas mais afastadas, formando polos tecnológicos nessas regiões. Na esteira das grandes fábricas seguiram-se outras indústrias de médio porte: fornecedores de peças e materiais, oficinas e atividades de apoio, incluindo serviços terceirizados (segurança, transporte, limpeza).

A expansão demográfica e a interligação dos municípios por conurbação configuraram um novo estágio de desenvolvimento urbano, formando-se a região metropolitana. Essa primeira dispersão industrial deu forma à atual Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), que no entanto somente foi reconhecida na década de 1970-80³¹.

Em 1970 a cidade de São Paulo tinha cerca de 6 milhões de habitantes e a área metropolitana cerca de 8.200.000, o que mostra que a maior parte dos novos habitantes já se localizava na periferia, evidenciando sua importância crescente na região (REIS, 2006, p. 86).

Na década de 1970-80 a população metropolitana continuava a crescer, mas no município de São Paulo o ritmo era mais reduzido. A indústria começava uma nova fase de descentralização, expandindo-se para outras áreas como a Baixada Santista, o Vale do Paraíba e na direção de Campinas, ampliando-se posteriormente

³¹ Constituída oficialmente em julho de 1973.

para outras regiões do país, com a adoção da política neoliberal na década de 1990-2000.

Essa segunda etapa é denominada de “desconcentração-concentrada” por diferentes autores. Isso resulta da ampliação do deslocamento das empresas multinacionais para a periferia do sistema capitalista. Esse movimento é parte do desenvolvimento do capitalismo pós-fordista a partir da década de 1970-80, como tratado no primeiro capítulo. Esse novo ciclo de desenvolvimento levou à reestruturação e flexibilização da produção, que passou a ser organizada em escala global como parte da nova divisão internacional do trabalho. Neste ciclo ocorre a crescente integração das empresas em único sistema industrial e comercial, configurando o novo espaço industrial.

A desconcentração-concentrada industrial deu origem às demais regiões metropolitanas paulistas e possibilitou o desenvolvimento do setor secundário em regiões mais distantes no interior, como Piracicaba, São Carlos, Araraquara. Para esse autor ocorreu no Estado de São Paulo “uma situação de convergência de forças e condições, levando à dispersão das indústrias” (REIS, 2006, p. 115).

Também nas áreas polarizadas por cidades médias no interior do Estado de São Paulo o crescimento foi intenso a partir de meados do século XX. A configuração desses territórios já se desenvolve com novas características, mas sem formar núcleos de grande porte. Segundo Reis (2006), nesses municípios de médio porte ocorre a crescente integração de um grande número de pequenos polos e a multiplicação de áreas de dispersão, incluindo os trechos ao longo das principais rodovias. Essa configuração urbana também se desenvolve no Vale do Paraíba fluminense, como tratado no Capítulo 5.

A expansão da industrialização fez com que as rodovias ficassem rapidamente saturadas pelo excesso de veículos. Em trechos de rodovias construídas antes de 1970, como Anchieta, Anhanguera, Dutra e Régis Bittencourt, foi necessária a construção de vias marginais para comportar o tráfego urbano, enquanto as pistas centrais ficavam destinadas ao tráfego expresso. Em determinadas rodovias, trechos foram absorvidos pelo tecido urbano, com suas pistas transformadas em avenidas, vias intraurbanas, com semáforos e baixa velocidade de circulação de veículos.

As grandes rodovias passaram a ser os eixos estruturadores da metropolização dispersa, pois tanto o transporte de passageiros quanto o de cargas são partes do conjunto de recursos de apoio à dispersão. “A dispersão urbana é uma consequência do sistema rodoviário” (REIS, 2006, p. 94).

As rodovias possibilitam o transporte de cargas ponto a ponto e também o transporte de passageiros por ônibus, indispensáveis para a descentralização industrial e a regionalização do mercado de trabalho – com o acesso dos trabalhadores aos locais de emprego fora das cidades. Essas formas de transporte pelo sistema rodoviário são integradoras, permitindo a relativa homogeneização das áreas metropolitanas.

Com custos de implantação e manutenção relativamente baixos, o sistema rodoviário tem um efeito de capilaridade sobre as áreas adjacentes. A pavimentação de estradas vicinais leva a uma relativa homogeneização do território, tanto na exploração agrícola quanto na imobiliária.

Segundo Reis (2006), vinte anos após a inauguração das rodovias Anchieta, Anhanguera e Dutra, elas já se encontravam saturadas. Foi necessária a implantação de novos grandes eixos rodoviários paralelos aos primeiros, com rodovias de 3ª geração, construídas a partir de 1965, contando com técnicas mais modernas: Castelo Branco, Imigrantes, Bandeirantes e Trabalhadores, atual Ayrton Senna. Essas rodovias são vias radiais partindo da capital paulista, que cruzam outros grandes eixos e anéis rodoviários de Campinas e de São Paulo (em construção). Isso permitiu a instalação, ao longo das mesmas, não só de indústrias, como já vinha acontecendo anteriormente, mas também de centros de comércio e serviços.

A urbanização dispersa leva à flexibilização do sistema de transportes, como no caso das vans e ônibus fretados. Essa flexibilização deve-se à rigidez do transporte público, com linhas regulares de ônibus, tendo obrigatoriamente um percurso definido, conectando os pontos centrais das cidades.

As primeiras iniciativas de flexibilização do transporte foram justamente as das indústrias, que seguiram o exemplo das empresas norte-americanas, organizando linhas próprias de ônibus fretados, voltadas para o atendimento dos seus funcionários. Essas linhas ultrapassam os limites dos municípios, tendo grande capilaridade.

Segundo Reis (2006), na década de 1950-60 já era comum nos municípios que formariam a RMSP a existência de serviços de ônibus fretados que transportavam operários e funcionários administrativos de empresas multinacionais norte-americanas, como a General Motors. Essa forma de transporte possibilitou o início do sistema de recrutamento de mão de obra em escala metropolitana.

Ao longo dos anos o transporte privado para o deslocamento de trabalhadores foi intensificado e passou a ter novas características com o crescimento de polos industriais ao redor de São Paulo, incluindo Campinas, Vale do Paraíba e Baixada Santista. Empresas de grande porte como a Petrobras e a Volkswagen passaram a utilizar centenas de ônibus fretados para transportar seus empregados às unidades industriais dispersas. A intensidade dos fluxos de passageiros entre essas regiões já era evidente há muito tempo, com a diminuição da frequência de partida dos ônibus para menos de 10 minutos, tornando-se semelhante às linhas internas das metrópoles.

Com isso, as linhas tradicionais de transporte público passaram a não mais condicionar a distribuição das residências e demais atividades urbanas no território regional. Inverteu-se o comportamento, com o transporte indo até a residência. Tornou-se assim possível aos empregados industriais escolherem os locais de residência, considerando as melhores condições de moradia, de preço e de qualidades ambientais³².

Os trabalhadores de menor renda (baixa e média-baixa) foram residir em locais próximos às fábricas, com o crescimento de bairros operários nos municípios industriais ao redor de São Paulo (1945-1970) e nas novas metrópoles em formação. Conforme as informações pesquisadas no projeto temático, grande parte dos setores de dispersão urbana nas áreas metropolitanas de São Paulo, Campinas e do Vale do Paraíba correspondem a espaços ocupados pela baixa renda.

³² Reis (2006) lembra que empresas de grande porte, ao admitirem os funcionários, entregam-lhes planilhas indicando as linhas de ônibus fretados que atendem às empresas, com seus destinos e horários, facilitando para eles a escolha de seus locais de moradia.

Figura 3.16 – Vista do bairro Vila Dirce, com casas autoconstruídas, em São José dos Campos, no Vale do Paraíba paulista. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

A dispersão residencial desses trabalhadores apareceu em grande parte em função de oportunidades de trabalho específicas, na maioria temporárias, na construção das indústrias e dos complexos comerciais e de serviços implantados de forma dispersa. No final das obras desses empreendimentos uma parte da mão de obra não qualificada era desmobilizada, mas permanecia no local. Esses trabalhadores tendem a ficar à margem do mercado de trabalho. Apenas os mais qualificados acompanham as construtoras em novos locais de trabalho ou então são contratados para trabalharem nos empreendimentos que construíram.

Nas proximidades dos canteiros de obras desses empreendimentos logo surgiram loteamentos populares, com a venda de terrenos a custos reduzidos, formando bairros dispersos. Essas áreas dispersas não possuem todos os serviços e infraestrutura, com as casas edificadas de modo precário no regime de autoconstrução.

A estagnação econômica e o desemprego ocorridos nas últimas décadas do século XX levaram à multiplicação das áreas de ocupação precária e de favelas, como no caso da favela do Pinheirinho, que localizava-se na zona sul de São José dos Campos e foi removida à força em janeiro de 2012.

Figura 3.17 – Terreno onde localizava-se a favela do Pinheirinho, em São José dos Campos, no Vale do Paraíba paulista. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Essas áreas dispersas não contam também com uma fácil acessibilidade, e os seus habitantes enfrentam dificuldades para ter acesso aos locais de trabalho. Uma melhor acessibilidade mitigaria, ao menos em parte, os inconvenientes do isolamento em áreas dispersas. Como destacado por Spósito (2007), há diferenças significativas da dispersão urbana entre pobres e ricos, relacionadas principalmente à mobilidade e imobilidade, como observado anteriormente.

A etapa da desconcentração-concentrada da indústria paulista foi seguida da dispersão residencial das famílias de renda média e alta, que em grande número foram residir em cidades médias. Como observado anteriormente, isso se deve à abertura e melhoria de rodovias, com o aumento do deslocamento em veículos particulares – carros ou ônibus fretados. Ou seja, à fácil acessibilidade urbana, o que garante a mobilidade dos ricos.

Anteriormente, com a inauguração das rodovias pavimentadas na década de 1940-50, houve o aumento do interesse na aquisição de imóveis com finalidade de lazer, em áreas afastadas dos centros urbanos. Isso ocorreu primeiro na Baixada Santista e ao redor de São Paulo.

A inauguração de novas rodovias com melhores padrões de qualidade, na década de 1970-80, possibilitou uma circulação mais rápida, o que aumentou o interesse pela aquisição da segunda residência. Para Reis, isso tornou possível a comparação entre as vantagens de morar fora ou dentro das cidades, permitindo a inversão das antigas opções de moradia: “residir fora das áreas de urbanização tradicionais, mantendo nestas apenas alguns pontos de apoio, para usufruir de suas vantagens” (REIS, 2006, p. 135).

A partir da década de 1970-80 teve início uma grande migração interna, com as famílias de renda média e alta procurando morar fora dos centros urbanos. Entre os municípios de São Paulo e Campinas surgiram novos bairros e empreendimentos residenciais em áreas consideradas rurais, separados do tecido urbano existente. Esses empreendimentos foram implantados isolados entre si, quase sempre murados, configurando-se como loteamentos e condomínios fechados. Neles misturavam-se residências permanentes e as de lazer (2ª residência), que posteriormente tornaram-se de uso permanente. Essas áreas de dispersão urbana residencial, voltadas para as faixas de renda média e alta, apresentam problemas de qualidade urbanística e arquitetônica que afetam não apenas seus moradores, como também o conjunto do sistema urbano (REIS, 2006).

Desse modo, grupos de maior renda que continuavam a trabalhar nas áreas centrais das cidades de São Paulo, Campinas, Santos e São José dos Campos, ou que foram trabalhar nas indústrias dispersas, adotaram um novo padrão de moradia, passando a residir em áreas urbanizadas de menor porte em outros municípios. Essas áreas dispersas apresentam custo mais reduzido nos valores dos terrenos, melhores condições ambientais e menor custo de vida, que atuam como estímulos para a aquisição de casas próprias.

Nos condomínios fechados os setores de renda média e alta procuram assegurar todos os serviços urbanos possíveis, arcando com esses custos, além de terem clubes esportivos, quadras de esportes e academias de ginástica, entre outros serviços. O poder público fica responsável apenas por garantir a acessibilidade, como observado anteriormente.

Figura 3.18 – Acesso viário ao complexo de condomínios fechados Campos do Conde, em Taubaté, no Vale do Paraíba paulista. Julho de 2012. Muros altos cercam a via sem urbanidade e com animais soltos. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Atualmente as faixas de renda média-baixa têm recebido ofertas crescentes de empreendimentos com configuração de condomínios fechados, implantados de forma dispersa, mas que não contam com os mesmos serviços dos condomínios voltados para as classes de maior renda. Isso foi observado nos condomínios construídos com recursos do programa federal Minha Casa Minha Vida, no Vale do Paraíba paulista.

Figura 3.19 – Conjuntos residenciais Santa Inês e Santa Isabel (no centro da imagem): construídos com recursos do programa Minha Casa Minha Vida, em Jacareí, no Vale do Paraíba paulista. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Figura 3.20 – Os empreendimentos do Minha Casa Minha Vida, mostrados na Figura 3.19, foram construídos com muros cercando o perímetro e com guaritas de controle de acesso. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Figura 3.21 – Loteamento Pinus do Iguassu, em Caçapava, no Vale do Paraíba paulista. Conjunto residencial com casas geminadas para baixa renda do programa Minha Casa Minha Vida. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

A dispersão residencial foi seguida por empreendimentos comerciais, de serviços, escritórios e lazer. Para que esses empreendimentos se viabilizassem, eles eram planejados para ser de grande porte e eram instalados junto aos grande eixos rodoviários, em locais mais afastados e em terrenos amplos, mas com menor custo de aquisição. Eles visam atrair um número expressivo de consumidores e usuários,

tanto do município onde estão instalados quanto de um universo mais amplo – uma população mais numerosa, que está dispersa na escala regional.

Começaram a ser instaladas atividades que formam uma rede de centros de grande porte, em “uma hábil combinação entre centralização e dispersão” (REIS, 2006, p. 140). Redes de *fast-food* e de supermercados, *shopping centers* e grandes centros de compras especializados: lojas de sapatos, de confecções, de materiais e equipamentos esportivos, de materiais de escritório, de materiais de construção, centros gastronômicos, mercados atacadistas, entre outros. Em muitos casos há um *mix* de usos, envolvendo além das atividades comerciais, conjuntos de escritórios e edifícios especializados em determinados serviços. O maior número de atividades e seu *mix* reforça a centralidade desses empreendimentos, aumentando os valores cobrados e os benefícios econômicos.

Esses empreendimentos necessitam de serviços adicionais, como grandes áreas de estacionamento, serviços de segurança e de limpeza, que não podem ser oferecidos pelos municípios em áreas privadas. Nos centros empresariais a situação se repete, possuindo serviços de uso comum, na maioria terceirizados e pagos pelos usuários.

Figura 3.22 – Conjunto empresarial Galleria Shopping, em Campinas³³. Sem data.

³³ Disponível em: <3.bp.blogspot.com/_iFY4HausSes/TLBk1cPkFrI/AAAAAAAAAGJ8/zQwUJijbfyo/s1600/Nova+imagem.jpg>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

Um exemplo emblemático de megaempreendimento disperso de múltiplos usos e que gera grandes benefícios econômicos é Alphaville, que iniciou a implantação do modelo urbano de condomínios fechados no Brasil. Concebido inicialmente como um loteamento para indústrias não poluentes, logo foi convertido num empreendimento mais abrangente, ampliando-se até as proporções de uma “verdadeira cidade”, totalmente diversificada.

Alphaville difundiu uma nova concepção de moradia em condomínios fechados, com seus empreendimentos sendo apresentados e comercializados como uma alternativa à cidade tradicional, instalando-se nas periferias urbanas. O primeiro desses conjuntos foi instalado em Barueri, em 1973, num terreno de 500 ha. Em 1975 foi criada a Alphaville Residencial, constituindo-se num verdadeiro complexo urbanístico na RMSP. A marca tornou-se uma franquia que se espalha por diversas partes do país³⁴, chegando inclusive ao exterior.

Segundo Reis (2006), no caso paulista a dispersão dos escritórios e serviços não pode ser comparada às *edge cities* norte-americanas, descritas por Joel Garreau (1991) e abordadas no Capítulo 2. Os que mais se aproximam desse padrão são o do Centro Empresarial Nações Unidas, na zona sul de São Paulo, e Alphaville. Na periferia de Campinas, em escala um pouco menor, também são encontrados centros que reúnem múltiplos usos e edifícios para escritórios.

Mas esse autor lembra que, como o processo de dispersão urbana mantém-se em curso, podem ocorrer mudanças significativas, principalmente após a conclusão do anel rodoviário da RMSP.

Os ônibus fretados, que inicialmente serviam às indústrias, passaram também a atender aos condomínios e loteamentos fechados. Essas linhas de ônibus rodam nas áreas metropolitanas e ao redor delas, circulando nos dois sentidos – a partir dos condomínios fechados e das cidades. Isso foi generalizado, com linhas destinadas ao atendimento de clientes e usuários de *shopping centers*, escolas, universidades, centros de lazer, entre outros. Há uma tendência crescente de organização coletiva de serviços para grupos de usuários, à margem do sistema público de transportes e dos controles oficiais. O transporte por vans torna ainda mais flexível o atendimento de grupos menores (REIS, 2006).

³⁴ Atualmente estão sendo implantados dois empreendimentos Alphaville no Vale do Paraíba fluminense.

Figura 3.23 – Ônibus e van fretados servindo à fábrica da LG Electronics, em Taubaté, no Vale do Paraíba paulista. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

No final do século XX, algumas dessas rodovias de terceira geração já apresentavam sinais de saturação em determinados horários. O congestionamento ocorre nos trechos junto a São Paulo, Campinas, Santos e em trechos do Vale do Paraíba. Isso, segundo Reis, demonstra a ocorrência de um fenômeno com características tipicamente metropolitanas.

No início da década de 1990-2000 já estava evidente a formação de três novas áreas metropolitanas ao redor da metrópole paulista, mas separadas por significativas distâncias e acidentes geográficos, que lhes garantem uma relativa autonomia: Baixada Santista³⁵, Campinas³⁶ e Vale do Paraíba³⁷.

³⁵ RM da Baixada Santista foi oficialmente constituída em julho de 1996, com 9 municípios.

³⁶ RM de Campinas foi oficializada em junho de 2000, com 19 municípios.

³⁷ RM do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN) foi constituída oficialmente em janeiro de 2012, formada por 39 municípios e com sede em São José dos Campos.

No final do milênio o município de São Paulo tinha cerca de 10.400.000 habitantes e a área metropolitana 17.800.000, dos quais mais de 40% estavam instalados nos municípios ao redor da capital. Os municípios da área que se estende de Sorocaba a Limeira, com Campinas como centro, já alcançavam em 1991, pelo que nos revela o censo daquele ano, cerca de 4.500.000 habitantes. Era praticamente a população da RMSP em 1960. A região do Vale do Paraíba alcançava cerca de 1.500.000. Havia se tornado apreciáveis mercados regionais (REIS, 2006, p. 87).

Essas três áreas metropolitanas e os municípios adjacentes configuram dois importantes eixos: um que conecta a Baixada Santista à Região Metropolitana de São Paulo, passando por Jundiaí até a Região Metropolitana de Campinas e outro da região de Sorocaba à Região Metropolitana de São Paulo e ao Vale do Paraíba, seguindo em direção ao Rio de Janeiro. Juntos, esses eixos formam um sistema urbano integrado e com padrões de organização semelhantes entre si (REIS, 2006; 2007). Esse sistema é chamado nos meios oficiais de Macrometrópole Paulista³⁸.

Desse modo, o impulso à industrialização, com a multiplicação das áreas urbano-industriais, levou ao que hoje configura-se como a Macrometrópole Paulista e também a Megalópole do Sudeste Brasileiro, como observado a seguir.

Milton Santos, no final da década de 1980-90, observara que o fenômeno da macrourbanização ganhara significativa importância nos últimos vinte anos. Isso já vinha ocorrendo com a grande concentração da população e da pobreza, que acontece simultaneamente à diminuição da atividade rural e à dispersão geográfica das classes médias. As atividades relacionadas ao terciário avançado – com base na tecnologia e nos fluxos informacionais – são concentradas, ao mesmo tempo que a produção física se dispersa espacialmente, com a flexibilização da produção e as mudanças na divisão internacional do trabalho. Essa macrourbanização vai ao encontro da construção da materialidade para a realização dos objetivos econômicos e socioculturais que impactam as demais dimensões sociais (SANTOS, 1993), como tratado no primeiro capítulo.

³⁸ O conceito de macrometrópole foi elaborado pela geógrafa Maria Adélia de Souza numa proposta de descentralização da metrópole paulista no final da década de 1970-80.

A nova divisão do trabalho territorial atinge, também, a própria região concentrada, privilegiando a cidade de São Paulo, a respectiva região metropolitana e seu entorno, onde a acumulação de atividades intelectuais ligadas à nova modernidade assegura a possibilidade de criação de numerosas atividades produtivas de ponta, ambos esses fatos garantindo-lhe preeminência em relação às demais áreas e atribuindo-lhe, por isso mesmo, novas condições de polarização. Atividades modernas, presentes em diversos pontos do país, necessitam apoiar-se em São Paulo para um número crescente de tarefas. São Paulo fica presente em todo o território brasileiro, graças a esses novos nexos, geradores de fluxos de informação indispensáveis ao trabalho produtivo. Se muitas variáveis modernas se difundem amplamente sobre o território, parte considerável de sua operação depende de outras variáveis geograficamente concentradas. Dispersão e concentração dão-se, uma vez mais, de modo dialético, de modo complementar e contraditório. É desse modo que São Paulo se impõe como metrópole onipresente e, por isso mesmo, e ao mesmo tempo, como metrópole irrecusável para todo o território brasileiro. Agora a metrópole está presente em toda parte, e no mesmo momento (SANTOS, 1993, p. 100-101).

Ou seja, simultaneamente à descentralização industrial, que apresenta algumas características de reversão da polarização industrial da metrópole paulista, essa região passa a centralizar no país grande parte das atividades terciárias de alto nível (avançadas) e o comando dos serviços relacionados à indústria. Isso já estava claro para Milton Santos em 1993, sendo a metrópole paulista uma das regiões do mandar no meio técnico-científico-informacional:

Nas condições de passagem de uma fase a outra, somente a metrópole industrial tem condições para instalar novas condições de comando, beneficiando-se dessas precondições para mudar qualitativamente. A metrópole informacional assenta-se sobre a metrópole industrial, mas já não é a mesma metrópole. Prova de que sua força não depende da indústria é que aumenta seu poder organizador ao mesmo tempo em que se nota uma desconcentração da atividade fabril. O fato é que estamos diante do fenômeno de uma *metrópole onipresente*, capaz, ao mesmo tempo, pelos seus vetores hegemônicos, de desorganizar e reorganizar, ao seu talante e em seu proveito, as atividades periféricas e de impor novas questões para o processo de desenvolvimento regional. [...] Hoje São Paulo está presente em todos os pontos do território informatizado brasileiro ao mesmo tempo e imediatamente [...] (SANTOS, 1993, p. 103, grifo do original).

De certo modo a Macrometrópole Paulista é a ampliação da metrópole paulista. A macrometrópole é formada por um *continuum* de baixa densidade e por áreas urbanas separadas através de serras, represas e áreas de preservação. Nesse sistema há uma grande interação na vida cotidiana. Segundo Reis (2006), a maior parte do território macrometropolitano está sendo ocupada por formas urbanas dispersas.

Figura 3.24 – Mapa da Macrometrópole Paulista, sem escala. Fonte: EMPLASA, 2012.

Essa macrometrópole é uma unidade de planejamento do Estado de São Paulo, sendo composta por 173 municípios e englobando 4 regiões metropolitanas, 3 aglomerações urbanas e 2 microrregiões³⁹, com território de 49.927 km² e dimensões de 200 por 300 km de extensão (EMPLASA, 2012). Essa região possui mais de 30,5 milhões de habitantes (2010) e seu PIB em 2010 foi de 1,028 trilhões de reais, representando 28% do PIB brasileiro⁴⁰. Apesar da sua importância, não possui uma instituição que faça sua governança. Para Reis, a unidade

³⁹ Regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas, Baixada Santista e do Vale do Paraíba e Litoral Norte; aglomerados urbanos de Jundiaí, Piracicaba e Sorocaba; microrregiões de São Roque e Bragançinha.

⁴⁰ Em 2010 o PIB brasileiro foi de 3,675 trilhões de reais. Tabulação própria, elaborada por Ellen Reis a partir de dados do PIB municipal de 2010 dos municípios paulistas, fornecidos pela Fundação Seade, e do PIB nacional pelo IBGE.

macrometropolitana deveria ser reconhecida e utilizada como forma de gestão do urbano:

Em lugar de reconhecermos a existência de algumas regiões metropolitanas, melhor será reconhecermos a existência de um grande sistema de áreas metropolitanas, cujas condições de administração deverão ser repensadas (REIS, 2006, p. 89).

No início deste século a configuração urbana de São Paulo apresenta novas características, com os polos centrais das principais cidades paulistas sendo incrementados ao mesmo tempo que são ampliadas as áreas de dispersão urbana. A população está espalhada em um grande número de pequenas aglomerações, mas apresentando modos de vida cotidianos com características metropolitanas. Há uma integração sempre crescente entre diferentes núcleos urbanos e distintos grupos de municípios.

Para uma porção cada vez maior da população o cotidiano se desenvolve também na escala macrometropolitana, como vem ocorrendo com os habitantes das regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas, da Baixada Santista e do Vale do Paraíba, que se deslocam diariamente entre essas regiões.

Há ainda deslocamentos para fora do território da macrometrópole, em um ou dois dias por semana para áreas com características metropolitanas mais afastadas, como: Ribeirão Preto, Araraquara, São Carlos e Bauru. Esses deslocamentos envolvem principalmente empresários, profissionais e professores, mas sem que haja uma efetiva integração da vida cotidiana entre os diferentes municípios, mencionados anteriormente, como ocorre no sistema macrometropolitano (REIS, 2007).

A regionalização do cotidiano implica necessariamente no aumento da mobilidade da população e dos serviços. O sistema implantado no mercado de trabalho pelo setor industrial, terminou por induzir também a mobilidade nas áreas de comércio, nos serviços, no ensino e no lazer. As oportunidades oferecidas pelo comércio e pelos serviços já não são analisadas pelos empresários em escala local mas em escala regional, pressupondo uma mobilidade constante dos habitantes dessas regiões, na oferta de serviços (REIS, 2006, p. 92).

Esse sistema urbano continua dilatando-se, como estudado pelo arquiteto Eugenio Queiroga (2001, 2007) e pelo economista André Urani (2008) em diferentes trabalhos que tratam da chamada “Megalópole do Sudeste Brasileiro”, como abordado no Capítulo 1. Essa formação “megapolitana” é a ampliação da macrourbanização proposta por Santos (1993), englobando 232 municípios nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, sendo estruturada a partir dos eixos rodoviários. O principal desses eixos é a Rodovia Presidente Dutra, que conecta as metrópoles paulista e a fluminense, através do Vale do Paraíba.

Figura 3.25 – Mapa da Megalópole do Sudeste Brasileiro, com as divisões regionais, sem escala.
Fonte: URANI, 2008.

Para Queiroga (2001, 2007) e Urani (2008) essa megalópole constitui-se de fato e espontaneamente numa nova entidade urbana no Brasil, mas que não é oficializada pelo Estado ou percebida pela população, apesar de ser funcional e se fazer presente no cotidiano desse território.

Na atualidade é possível reconhecer a ampliação territorial da tendência de desconcentração industrial, com unidades fabris sendo implantadas ainda mais distantes, não apenas no Estado de São Paulo, mas também em outras regiões brasileiras, obedecendo a um movimento em escala global. Mas as indústrias dispersas mantêm vínculos estreitos com a metrópole paulista, que no caso brasileiro exerce a função de comando nacional e continental, como abordado por Santos (1993) e Spósito (2007).

Isso pode ser observado nas indústrias implantadas no Vale do Paraíba fluminense. Essa microrregião está inserida na principal articulação da megalópole, fazendo contato com a Macrometrópole Paulista e sendo influenciada pelos intensos fluxos econômicos, informacionais e físicos originários principalmente da macrometrópole. Conforme a hipótese levantada nesta tese, acredita-se que essa influência faça com que os padrões espaciais de ocupação do território observados nessa região, especialmente a dispersão urbana no Vale do Paraíba paulista, sejam reproduzidos no Vale do Paraíba fluminense.

CAPÍTULO 4

A Industrialização e o Desenvolvimento do Vale do Paraíba Fluminense

○ Vale do Paraíba fluminense passou por importantes e distintos ciclos econômicos, inicialmente com o café durante o século XIX. Este ciclo deu origem à ocupação permanente do vale e foi incrementado com a implantação das ferrovias, que conjuntamente abriram caminho para industrialização. Com a decadência do café e da aristocracia rural dos barões do café nessa região, que ocorreu na mesma época da queda do Império e transição para a República, seguiu-se o ciclo da pecuária leiteira, mas sem alcançar a mesma prosperidade de antes.

O ciclo industrial, iniciado nos anos 1930-40, proporcionou um grande e acelerado desenvolvimento para a microrregião, que urbanizou-se. O grande marco foi a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), fundada em 1941, durante a Segunda Guerra Mundial, pelo Estado brasileiro e instalada no então distrito de Volta Redonda, no município de Barra Mansa. Esta siderúrgica foi a principal base para a industrialização brasileira subsequente, de caráter fordista.

Para a implantação da CSN – pela sua importância e características inovadoras para o país –, foi necessária a elaboração de um projeto para sua Cidade Operária e de um Plano Regional que abrangesse os municípios no seu entorno imediato. A necessidade de planejamento devia-se à dimensão do empreendimento, à grande atração de mão de obra para trabalhar na construção e operação da usina e às possibilidades de desenvolvimento futuro da região.

O conjunto CSN-Volta Redonda formava uma *company-town* fordista, onde foi instituída uma série de planos de expansão industrial que ajudou a desenvolver e atrair mais pessoas para o Vale do Paraíba fluminense. Esse conjunto urbano-industrial polarizava a região e centralizava seu desenvolvimento. A crise econômica mundial, iniciada na década de 1970-80, levou à estagnação econômica brasileira que afetou profundamente a empresa e, conseqüentemente, a região.

Esse foi um dos motivos que levou, ainda na década de 1980-90, à preparação para a privatização da CSN, ocorrida no começo dos anos 1990-2000. A privatização da empresa foi o marco para a reestruturação produtiva e espacial em curso nessa microrregião, quando são implantados novos empreendimentos com formas urbanas dispersas.

Este capítulo apresenta o desenvolvimento do Vale do Paraíba fluminense, de modo a subsidiar a compreensão das transformações que estão acontecendo nessa microrregião. Inicialmente são abordados os primórdios da industrialização brasileira e a necessidade da instalação de uma siderúrgica de grande porte, o que

levou à criação da CSN pelo Estado Novo. Em seguida, são tratadas a fundação e implantação da empresa, quando foram elaborados planos para a sua Cidade Operária e a urbanização da região. O grande progresso do complexo CSN-Volta Redonda, mencionado anteriormente, levou à formação de uma centralidade que polarizava regionalmente. Ao final do capítulo, são examinadas a privatização da empresa e suas consequências sobre a região.

4.1. - O Início da Industrialização Brasileira e a Necessidade da Siderúrgica

A primeira industrialização¹ brasileira teve início na transição do século XIX para o XX, mas seu progresso ocorreu em momentos de crise do setor agrário-exportador, cujo principal produto era o café. O crescimento da produção industrial se deu especialmente durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Neste período, houve uma espécie de “barreira alfandegária” pela limitação das importações, o que protegeu a indústria local e propiciou a aceleração da produção nacional. No entanto, essa primeira industrialização não livrou a economia brasileira da contínua subordinação à economia mundial.

A constante revolução do modo de produção é uma característica essencial do capitalismo, na medida em que dela depende a expansão do excedente econômico. Ora, a divisão internacional do trabalho ao mesmo tempo que permite uma rápida acumulação de capital baseada na expansão cafeeira, limita os efeitos dessa acumulação sobre o modo de produção. Num primeiro momento, a divisão internacional do trabalho determina que o Brasil deve especializar-se na produção de café e outros bens primários. Aparentemente, essa divisão do trabalho é perfeitamente adequada à reprodução do capital ao nível da economia mundial e ao nível de cada economia nacional (SILVA, 1981, p. 108).

Nas primeiras décadas do século XX, o capital industrial brasileiro era concentrado na produção de bens de consumo. O economista Sérgio Silva (1981) relata que em 1920 mais de 85% do valor da produção industrial brasileira estava concentrado nos setores de bens de consumo, principalmente fiação, tecelagem e alimentos. Já a demanda por bens de produção, destacando-se os bens de capital – máquinas e

¹ Neste capítulo utilizamos o conceito de industrialização em seu sentido estrito, sendo esta baseada na produção desenvolvida em fábricas, que por sua vez são a unidade de produção tipicamente capitalista. Nestas, os processos são mecanizados, o que permitiu o crescimento de grandes indústrias.

equipamentos voltados para a produção de outros bens –, ficava concentrada nos itens produzidos nas economias de capital avançado, principalmente, na época, pela Inglaterra. Em 1929, a importação de equipamentos correspondia a 31% do total de importações brasileiras.

A economia brasileira começou a passar por significativas transformações somente na década de 1930-40. Com a Revolução de 1930 e o Estado Novo de 1937, a indústria tornou-se o setor mais importante no padrão de acumulação capitalista brasileiro, em substituição ao setor agrário-exportador, com a decadência do café. Com isto, as relações entre o Estado, a sociedade e a economia são reelaboradas. O Estado passou a ter uma posição de regulador e organizador do desenvolvimento capitalista, intervindo fortemente na economia e tornando-se investidor dos setores industrial, infraestrutural e energético. Neste mesmo período se dá a ascensão da sociedade urbano-industrial.

Com a crise de 1929 e posteriormente à Segunda Guerra Mundial, as importações para o Brasil ficaram restritas, com a produção brasileira no setor industrial sendo incentivada. Segundo os geógrafos e pesquisadores do IBGE Ivete Rodrigues, Josinaldo Santos e Tereza Oliveira (1992), a indústria de cimento, a de pneumáticos, a química e a siderúrgica tiveram um saldo positivo na época, pois foram ampliadas e diversificadas pela necessidade de suprir a demanda interna, com a produção concentrada basicamente em São Paulo e no Rio de Janeiro. As indústrias difundiram-se nestes lugares, expandindo também a urbanização com uma forte migração interna, a partir do final da década de 1940-50, iniciando-se o processo de formação de regiões metropolitanas.

4.1.1. - A questão siderúrgica

Na virada do século XIX para o XX, tornou-se latente a necessidade de implantação de uma siderúrgica de grande porte no Brasil, defendida por duas vertentes: a primeira tinha pensamento nacionalista, sendo preocupada com as riquezas do país e com a industrialização nacional; a outra vertente sendo o próprio governo. Este último começou a notar um aumento considerável na demanda das importações de ferro e aço devido ao crescimento da cultura do café e da própria industrialização. Isto foi descrito da seguinte forma pela economista Rosélia Piquet (1998):

A expansão da cultura do café (em 1901-1902, essa produção atingiu a cifra recorde de 16,3 milhões de sacos) exigia um volume crescente de implementos agrícolas, da mesma forma que o impulso manufatureiro da virada do século, a necessidade de expansão e de reequipamento das estradas de ferro e o próprio aumento da construção civil refletiam-se numa pressão crescente sobre a balança de pagamentos. Já em 1904, as importações de gusa, de aço em barras e de produtos manufaturados de ferro e aço ocupavam o segundo lugar no valor das importações brasileiras (PIQUET, 1998, p. 47).

No ano de 1909, o então presidente Nilo Peçanha incentivou a iniciativa privada a tomar parte na questão siderúrgica brasileira. Em 1919, foi idealizada por Percival Farquhar² uma solução que estaria acima de todas as outras que foram propostas nos vinte anos anteriores. Após adquirir uma companhia fundada alguns anos antes, a Itabira Iron Ore Co., Farquhar propôs ao presidente Epitácio Pessoa a exportação de minério de ferro da região Itabira, em Minas Gerais, ao mesmo tempo que construiria uma siderúrgica³ que pudesse fabricar produtos básicos de aço. Eles assinaram o então famoso Contrato Itabira de 1920⁴ (WIRTH, 1973).

Em 1921, sob o governo de Arthur Bernardes, nasceu a Companhia Siderúrgica Belgo Mineira⁵, fruto de uma associação de uma empresa mineira com uma belga. Sua criação na época foi importante, porque, além do grande volume de produção, rompia “a recusa de colaboração de grupos internacionais do aço na implantação da siderurgia no Brasil” (PIQUET, 1998, p. 48).

Em 1926, já sob o governo do presidente Washington Luís, são interrompidos os projetos anteriores relacionados à siderurgia. Nessa época, a demanda de produtos derivados do ferro e aço aumentava, e a produção nacional não era capaz de supri-la. Em poucos anos veio a crise de 1929 e o colapso dos mercados de café, como observado pelo historiador norte-americano John D. Wirth (1973).

² Empresário norte-americano que controlava, na época, a Rio Light & Power, dentre outras companhias e ferrovias importantes, tanto no Brasil quanto em outros países.

³ Pensou-se primeiro em instalar a siderúrgica próxima à extração de minério. Posteriormente, a localização da usina foi mudada para as proximidades do porto de Vitória (WIRTH, 1973).

⁴ O contrato foi renegociado em 1928, pois Farquhar não conseguiu cumpri-lo. Ao mesmo tempo em que o empresário abria mão de alguns itens do contrato anterior, foi liberado do compromisso com a usina de aço. Nos anos seguintes, o projeto foi adiado ainda mais, pela impossibilidade de se conseguir um financiamento e pelas dificuldades impostas pelos mais variados grupos políticos, com interesses diferentes dos de Farquhar (dentre eles, os militares e os nacionalistas). Ele consegue apenas financiamento para concluir a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM).

⁵ Segundo Wirth (1973), esta empresa dominava a indústria de aço no Brasil em 1940.

A partir de 1929, o colapso dos mercados de café, conjugado com o declínio dos preços da generalidade dos produtos de exportação (exceto o algodão), a desvalorização cambial e o esgotamento dos mercados de capital britânicos e norte-americanos acarretou uma crise sem precedentes na esfera da balança de pagamentos. Apesar dos controles do governo sobre o mercado, o café não conseguiu reconquistar os níveis de preço internacionais anteriores a 1929, além de conservar um baixo índice de exportação durante toda a década de 1930-40. Em suma, afigurava-se difícil, na época, amortizar a dívida externa e pagar importações vitais – combustível, trigo, matérias-primas industriais, trilhos e equipamento industrial – sem a balança comercial favorável que o café e outras exportações haviam tradicionalmente proporcionado (WIRTH, 1973, p. XX).

4.2. - O Estado Novo e a Implantação da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN

Em 1930 ocorreu um golpe de estado que depôs o presidente Washington Luís, pondo fim à chamada República Velha⁶. A Revolução de 1930, como ficou conhecida, colocou Getúlio Vargas no poder, dando início à “Era Vargas”, que se manteve como presidente até 1945.

No entanto, mesmo após a Revolução de 1930 o empasse quanto à instalação de uma siderúrgica nacional de grande porte permaneceu. Segundo Wirth (1973), a indústria interna de ferro e aço, que era pequena, floresceu no Brasil após 1931, prosperando sob diversos estímulos econômicos e se expandindo, mas não suprimindo a demanda.

Para esse autor, durante a depressão pós-1929, criou-se uma nova espécie de nacionalismo econômico no país, caracterizado pelo corporativismo e pela centralização. Após a recuperação desta crise, em 1933, “as questões relacionadas com a política comercial, a produção de aço e a refinação de petróleo se tornaram presentes. Foi então que o nacionalismo econômico assumiu o caráter de ideologia do desenvolvimento” (WIRTH, 1973, p. XXIV). Para os nacionalistas, a siderurgia era um problema de segurança nacional, que não devia ficar a cargo de estrangeiros. Eles achavam que o Brasil não deveria depender de carvão importado em tempos de guerra.

⁶ Golpe ocorrido em 24 de outubro de 1930.

Getúlio Vargas promoveu em 1937 um autogolpe de estado⁷, instituindo o Estado Novo e tornando-se de vez ditador. Em um pronunciamento em rede de rádio anunciando a mudança de regime, Vargas lançou o chamado “Manifesto à Nação”, em que afirmava que o Estado Novo promoveria a intervenção estatal na atividade econômica, como observado anteriormente, e considerava ser a siderúrgica indispensável à criação da indústria de base e à expansão das ferrovias no Brasil.

O Presidente Vargas frisou em São Lourenço, quando entrevistado por jornalistas cariocas, que o seu governo estava empenhado no desenvolvimento da exploração de nossas matérias-primas, primordialmente da siderurgia, dizendo à imprensa: “A siderurgia é uma indústria prometedora de grandes lucros não só aos capitalistas e companhias que nela empregam seus capitais, como também ao país e à sua população... De todos esses benefícios que a siderurgia nos proporciona, eis o maior, o objetivo colimado: o incremento da siderurgia tornarnos-á aptos a exportar, nos livrará da importação de materiais desse ramo que tanto oneram a nossa balança importadora” (JORNAL “A SEMANA”, 03 de outubro de 1938 apud MOREIRA, 2002, p. 33).

Somado a isso, Wirth (1973) afirma que o rearmamento europeu a partir de 1935 criou maior procura no minério brasileiro. Isso fez com que o Exército brasileiro considerasse a construção da usina siderúrgica como um dos principais objetivos do Estado Novo. Essa instituição foi a principal força iniciadora do desenvolvimento econômico na década de 1930-40, além de ter papel decisivo no planejamento industrial e na futura instalação da siderúrgica.

Segundo o arquiteto Alberto Lopes (2003), a implantação de uma siderúrgica de grande porte no Brasil era considerada estratégica como modo de desenvolver muitos ramos industriais, como o mecânico, de transportes, civil, químico e alimentar. Além disso, ela era considerada vital, pelos militares, à autossuficiência do país nas indústrias bélicas e naval. Além dos setores industriais mencionados, a siderúrgica possibilitaria o estabelecimento no país da indústria automobilística a partir da década de 1950-60.

⁷ Efetivado em 10 de novembro de 1937.

Com o apelo nacionalista de Vargas, em 1939 a concessão de Itabira foi cancelada e Farquhar teve confiscada a Itabira Iron Ore Co⁸. Nesse mesmo ano, a companhia americana United States Steel Corporation enviou técnicos ao Brasil para realizar estudos sobre uma possível usina, que seria uma companhia mista, brasileira e norte-americana. Os estudos seriam relacionados às reservas de minério e jazidas de carvão, além de possível localização, transporte e mercado. Ainda que a companhia norte-americana tenha se retirado um ano depois, ela havia “indicado o caminho para uma solução definitiva” (WIRTH, 1973, p. 95).

Ainda segundo esse autor, os dois objetivos básicos da usina eram “tornar o Brasil substancialmente independente da importação de produtos de aço, e fabricar do modo mais econômico possível, dadas as condições do país” (WIRTH, 1973, p. 95). Além disso, havia um objetivo secundário, que era a criação de uma nova sociedade industrial.

Para o novo Brasil industrial, era necessário um “Homem Novo”, com a transformação do homem do campo em cidadão-trabalhador urbano e industrial. Esta sociedade de operários que se forma veio ocupar o espaço da sociedade agrária até então existente no Brasil. Vargas queria transformar o Brasil numa potência industrial nos moldes do fordismo. Como o Estado Novo difundia a homogeneização da categoria do trabalhador, igualando operário e industrial, patrão e empregado, a categoria trabalhadora assumiu, assim, uma importância inédita, representando a força produtiva do Brasil que Vargas desejava construir, com o patrocínio do Estado (LOPES, 1993).

Finalmente, em 1940 foi estabelecida a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico⁹ com o objetivo de criar uma companhia nacional e executar a construção da usina.

⁸ Farquhar então cria a Companhia de Mineração e Siderurgia junto com alguns empresários brasileiros, com o intuito de formar uma empresa nacional. Esta passou a controlar as minas de Itabira, além de incorporar a E. F. Vitória-Minas. A partir da estatização da Itabira Iron foi criada a Companhia Vale do Rio Doce, em 1942. A Vale passaria a fornecer o minério de ferro para a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que viria a ser criada pouco tempo depois, além de passar a controlar a EFVM. Ainda hoje a ferrovia leva minério de ferro e mercadorias diversas até o porto de Tubarão, em Vitória, e dali aos mercados internacionais. A siderúrgica idealizada por Farquhar junto ao litoral do Espírito Santo foi construída apenas em 1976. A Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) foi instalada no porto de mesmo nome numa parceria (*joint venture*) do governo brasileiro (controlador) com os grupos Kawasaki, do Japão e Finsider, da Itália.

⁹ Esta comissão foi formada em 4 de março de 1940 e era composta por Guilherme Guinle, Heitor Freire de Carvalho, Macedo Soares, Ary Frederico Tôrres, Oscar Weinscheneck e Noronha Torreão. Estava sob a direção direta do Presidente da República.

4.2.1. - Planejamento urbano no Estado Novo

Após a Revolução de 1930 foram interrompidos diversos planos e projetos urbanos, que segundo a arquiteta Marlice Azevedo (2012) só seriam retomados com o Estado Novo, a partir de 1937, num novo contexto político. Naquela época o planejamento urbano teve um papel relevante na expansão da rede urbana, com a ocupação dos grandes vazios territoriais existentes no país, ao mesmo tempo em que ocorria a modernização das cidades.

Foram elaborados atos normativos, políticas de gestão administrativa, como também programas e planos que mobilizaram e organizaram arquitetos e engenheiros para responder às demandas que surgiam. Entre essas demandas destacam-se, como principal, o crescimento populacional das cidades, seguida da localização de instalações produtivas e da atração de população para áreas de expansão urbanas para trabalhar nessas instalações.

No primeiro governo de Vargas (1930-1945) foi iniciada a chamada Marcha para o Oeste, que estimulava fluxos migratórios para novos lugares, como o Centro-Oeste e a fronteira amazônica. Nesta época foi construída Goiânia¹⁰, nova capital do estado de Goiás, e fundadas muitas outras cidades¹¹, sendo aprovada a Lei de Loteamentos que possibilitou grandes transformações imobiliárias nas cidades já existentes.

As cidades da Era Vargas exigiam planejamento, passando a ser vitrines pedagógicas do que deveria ser o Brasil urbano. Eram também utilizadas como instrumento de *marketing* do governo. Cada nova cidade, fábrica ou colônia agrícola teve caráter exemplar para os demais lugares do país. Foram realizados diversos planos urbanísticos de remodelação e embelezamento de várias capitais¹² e criado o

¹⁰ Inaugurada em 1940 e considerada exemplo de capital administrativa, teve plano feito por Atílio Corrêa Lima.

¹¹ Foram criadas as cidades de Aragarças (GO) e Xavantina (MG), além de um eixo de novas cidades no Paraná – Londrina, Cianorte, Umuarama e Maringá, esta última sendo planejada nos moldes das cidades-jardim.

¹² Como exemplos, temos: Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro, de Alfred Agache, 1930; conjunto da Pampulha em Belo Horizonte, 1943; plano de urbanização de Curitiba, também de Agache, entre 1941-43 (parcialmente implantado); Plano de Grandes Avenidas de Prestes Maia em São Paulo, 1930; três planos urbanísticos para Porto Alegre, elaborados por Arnaldo Gladosch; quatro planos urbanísticos para Recife, entre 1932 e 1942, com os de 1936 e 1942 de Atílio Corrêa Lima.

“Sistema de Edifícios Públicos”, com a definição de localização e dos padrões construtivos e arquitetônicos das edificações públicas¹³.

No antigo Estado do Rio de Janeiro¹⁴, durante a década de 1940-50, o governo estadual exigiu a realização de planos diretores para os municípios. Foi lançado o programa “Plano de Urbanização das Cidades Fluminenses”, dividindo o estado em duas áreas de planejamento: Sul Fluminense e Norte Fluminense, sendo responsáveis por cada uma, respectivamente, o escritório do arquiteto Atílio Corrêa Lima e o de Coimbra Bueno e Companhia Ltda. O esforço de urbanização das cidades do interior fluminense foram concentrados na industrialização e no turismo, sendo no caso da industrialização o agente motivador a indústria siderúrgica. Contudo segundo Azevedo (2012), a iniciativa oficial não conseguiu instituir um efetivo processo de planejamento permanente.

Os planos desenvolvidos nesse período tinham uma abordagem mais abrangente, conforme observado mais à frente, no estudo apresentado por Corrêa Lima para o Plano Regional do Vale do Paraíba fluminense. Com o decorrer do tempo, foram sendo priorizados planos setoriais, como habitação, transporte e saneamento (AZEVEDO, 2012).

4.2.2. - A implantação da CSN

Na escolha do local de instalação da usina siderúrgica foram considerados diferentes fatores técnicos, políticos e de ordem militar. Para a sua implantação, era necessário um terreno plano com área mínima de 2 km² e de forma alongada, livre de enchentes e com subsolo resistente a grandes cargas, presença de água doce em abundância e energia elétrica. Essas exigências obedeciam aos padrões industriais e construtivos próprios dos meios siderúrgicos norte-americanos¹⁵.

¹³ Como exemplos destacam-se os edifícios unitários e monumentais construídos na cidade do Rio de Janeiro, como o da Estrada de Ferro Central do Brasil e dos ministérios da Guerra, Trabalho, Fazenda e, destoando destes, o Ministério da Educação e Saúde, além dos edifícios das agências dos Correios e Telégrafos espalhados pelo país.

¹⁴ Que não incluía a cidade do Rio de Janeiro, então Capital Federal.

¹⁵ Segundo Lopes (2003), os critérios de localização das siderúrgicas norte-americanas privilegiavam a maior proximidade dos mercados consumidores do que das matérias-primas.

Os Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo apresentavam diversas características que os destacavam frente a outros locais:

- Correspondiam a 75% dos consumidores de aço que estavam situados em zonas servidas pelas ferrovias, originalmente instaladas para escoar a produção cafeeira para o Porto do Rio de Janeiro (LOPES, 2003);
- As indústrias existentes viabilizariam economicamente a implantação da siderúrgica (PIQUET, 1998);
- No início da década de 1930-40, esses estados concentravam 60% da produção industrial brasileira, e “representavam o meio urbano mais favorável à implantação de novas indústrias” (SEABRA; GOLDENSTEIN, 1988, p. 53, apud RODRIGUES; SANTOS; OLIVEIRA, 1992, p. 61)¹⁶.

No entanto, as questões relativas à localização não se mantiveram apenas no âmbito técnico, ocorrendo movimentações políticas para garantir a instalação da usina no Estado do Rio de Janeiro. O então interventor do Rio de Janeiro, Ernani do Amaral Peixoto¹⁷, era genro do Presidente Getúlio Vargas, o que aproximava ainda mais este estado do Governo Federal.

A Comissão Executiva do Plano Siderúrgico, mencionada anteriormente, sugeriu que se construísse a usina no então Distrito Federal – a cidade do Rio de Janeiro. A localização proposta foi Santa Cruz¹⁸, bairro rural no extremo oeste da cidade, que ofereceria baixos custos de recebimento de matérias-primas e de envio dos produtos acabados. Porém, esta era uma área que exigiria forte proteção contra a artilharia naval em tempos de guerra, além de ser necessária uma série de obras na localidade para a instalação de um porto.

¹⁶ Referência: SEABRA, Manoel; GOLDENSTEIN, Léa. Divisão territorial do trabalho e nova regionalização. In: **Fundamentos para o Ensino de Geografia**. São Paulo: SEE-SP, 1988.

¹⁷ Ernani do Amaral Peixoto foi um político de destaque no Estado do Rio de Janeiro, principalmente entre 1937 e 1975. Era muito próximo ao Presidente Getúlio Vargas, tendo sido por ele indicado a interventor federal do Rio de Janeiro em 1937. Também foi eleito governador do Estado do Rio de Janeiro em 1951.

¹⁸ A intencionalidade de se instalar uma siderúrgica na cidade do Rio de Janeiro, nas proximidades do bairro de Santa Cruz, manteve-se mesmo após a construção da CSN, com esta empresa adquirindo um terreno no município vizinho de Itaguaí, mas sem nada ali fazer a princípio. Muito posteriormente, em junho de 2010, foi inaugurada a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA), uma parceria da ThyssenKrupp com a Vale do Rio Doce, localizada no Distrito Industrial de Santa Cruz. No entanto, a cidade do Rio de Janeiro já não possui mais vocação industrial e a siderúrgica tem trazido uma série de problemas ambientais para a região em que foi instalada.

Com isso, a comissão se direcionou para o Vale do Paraíba, no trecho entre as cidades de Barra Mansa e Barra do Piraí. Segundo Piquet (1998), foram levantadas as seguintes razões:

- Frete de menor custo para o transporte de matérias-primas (ferro de Minas Gerais e carvão de Santa Catarina) e de produtos acabados entre as localidades pretendidas, utilizando-se da E. F. Central do Brasil¹⁹;
- Proximidade dos maiores centros consumidores de materiais siderúrgicos do país – Rio de Janeiro e São Paulo;
- Água doce abundante do Rio Paraíba do Sul e disponibilidade de energia elétrica²⁰;
- Proximidade relativa e boa conexão com o porto do Rio de Janeiro para recebimento do carvão de Santa Catarina e do exterior;
- Mão de obra com custo muito menor que a da cidade do Rio de Janeiro;
- Localização estratégica – atrás da Serra do Mar, com a usina precisando ser protegida apenas pela defesa antiaérea.

Todas estas exigências locacionais podiam ser atendidas em uma região específica do município de Barra Mansa: o distrito de Volta Redonda (8º Distrito), com uma grande área plana vizinha à estação ferroviária e junto ao rio, em meio a um extenso vale, com proximidade relativa aos portos de Angra dos Reis e do Rio de Janeiro e que contava com uma ampla rede ferroviária (Figura 4.1). O local tinha características adicionais que foram consideradas positivas, como a altitude combinada com o clima ameno e um potencial para abastecimento agropecuário, o que prometia boas condições de vida para os operários.

¹⁹ O frete era um importante componente de custos – para 1 tonelada produzida de aço eram necessárias 4,5 toneladas de matérias-primas (PIQUET, 1998).

²⁰ A energia elétrica viria da represa de Ribeirão das Lajes, inaugurada em 1938 e localizada a 38 km do local escolhido.

Figura 4.1 – Ligações ferroviárias e conexões portuárias de Volta Redonda com importantes cidades, de centros consumidores a fornecedores de matérias-primas, existentes entre 1930 a 1950. Fonte: WIRTH, 1973, p. 57.

Além disso, já nos anos 1930-40 Barra Mansa contava com quatro indústrias: Moinho Santista, companhia de capital inglês, fundada em 1932; Cia. Industrial Comercial Brasileira de Produtos Alimentares (primeira fábrica da Nestlé no Brasil, já fechada), também de capital estrangeiro; Metalúrgica Barbará (atual Saint-Gobain) e Siderúrgica Barra Mansa (atual Siderúrgica Votorantim), que foram fundadas em 1937.

Figura 4.2 – Prédio do Moinho Santista em 1933. O moinho está assentado junto à linha férrea, utilizando-se desta para trazer o trigo do Porto de Angra dos Reis e distribuir a farinha, principalmente para Minas Gerais. A edificação atualmente é utilizada pela Prefeitura de Barra Mansa, sendo mantidos os silos²¹.

²¹ Fonte: <www.antonioferreira.lel.br/peca.asp?ID=9068&ctd=451&tot=826>. Acesso em: 30 Mar. 2014.

Entre essas indústrias havia dois pequenos produtores de ferro e aço. Isso fazia da região um local favorável para a fabricação de aço. Para Wirth (1973) a industrialização dessa área ganhou um grande impulso com a usina. Segundo esse autor, apesar da escolha da localização de Volta Redonda não ter sido a solução mais barata, ainda assim ela não era antieconômica.

Finalmente, em 9 de abril de 1941, foi fundada no Rio de Janeiro a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), como sociedade de economia mista²². O projeto da usina ficou a cargo da empresa norte-americana Arthur G. Mc. Kee & Co. Para elaborar o plano urbanístico da Vila Operária junto à siderúrgica, foi contratado o arquiteto-urbanista Atílio Corrêa Lima²³, autor do já citado Plano de Goiânia.

A nova ordem produtiva da CSN contaria com uma profunda participação do Estado. Segundo o geógrafo Ruy Moreira (2003), a CSN seria um projeto modelo e modernizante, imbuído de uma missão civilizadora, localizado no pensamento nacionalista da elite militar que circundava o poder de Vargas. O projeto modernizante de Vargas tinha, em sua concepção, a tentativa de inaugurar uma nova ordem territorial e urbana, na qual as cidades deveriam figurar como síntese e símbolos de uma totalidade que o então Presidente queria dar a seu projeto.

O projeto de Volta Redonda, porém, seria muito mais que uma simples unidade de produção industrial, figurando como uma espécie de estandarte-síntese do projeto nacional de Vargas. A Usina de Volta Redonda seria a maior unidade industrial do país, dotada de recursos tecnológicos dos mais avançados do mundo para o setor na época e gerenciada por uma empresa que nascia com vocação de modelo para o país. A usina representava a alavanca de modernização e da diversificação industrial no Brasil. Ao projeto de Volta Redonda seriam atribuídos códigos simbólicos capazes de identificá-lo como síntese do Brasil novo. Esses códigos estariam associados não só aos aspectos econômicos, industriais e tecnológicos do projeto, mas a um amplo conjunto de experiências que estavam sendo implementadas e que iam do social ao urbanismo (LOPES, 1993, p. 21).

²² A CSN foi a primeira empresa estatal nos moldes de companhia mista, com capital público e privado, representando assim uma nova era industrial.

²³ Atílio Corrêa Lima se formou arquiteto na Escola Nacional de Belas Artes (ENBA) em 1925, recebendo como prêmios uma medalha de ouro e uma viagem a Paris. Estudou no Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris. Retornando ao Brasil em 1931, publicou no ano seguinte sua tese propondo a remodelação de Niterói, então capital do Estado do Rio de Janeiro. Com seu retorno ao Brasil, Corrêa Lima recebeu um convite de Lucio Costa para iniciar o ensino da disciplina de urbanismo na ENBA. O urbanista trabalhou intensamente em projetos governamentais durante o primeiro governo de Vargas. Além dos já citados planos urbanísticos de Goiânia e Recife, ele também realizou o estudo para a Cidade dos Motores e conjuntos residenciais de grande porte em São Paulo. Seu trabalho foi interrompido abruptamente por um acidente aéreo em 27 de agosto de 1943, que levou à sua morte prematura.

A CSN não foi apenas um projeto siderúrgico, mas um modelo de empresa estatal e de transformação urbana e de mentalidade. Volta Redonda e a CSN seriam a materialização do discurso político de Vargas que prometia uma vida nova e um tempo novo para os brasileiros. “A totalidade do novo assumiria agora a sua expressão particular no território do novo, tendo no plano urbanístico da cidade um de seus instrumentos privilegiados” (LOPES, 2003, p. 53). Para esse mesmo autor, Volta Redonda era a expressão mais acabada do grande projeto nacional de Vargas, uma realização exemplar de ressonância nacional e parte decisiva desse projeto nacionalista. A cidade passaria a ser, ela própria, um discurso político de exaltação do poder.

Segundo Wirth (1973), Volta Redonda era vista aos olhos de Vargas como um símbolo de emancipação econômica do Brasil, ajudando o país a desenvolver seus próprios recursos. A instalação da usina, juntamente com a cidade-modelo, simbolizaria também um nacionalismo econômico de bases mais amplas, representando assim o futuro político de Vargas.

Os escassos recursos do país foram direcionados para a empreitada da industrialização, que no contexto dos anos 1940-50 significava a implantação da indústria de base e de infraestruturas, como observado no Capítulo 1. O objetivo era substituir as importações, ao mesmo tempo em que se estabelecia o padrão de empresa estatal, tornando-as verdadeiras instituições nacionais.

O Estado brasileiro exerceu um papel fundamental na emergência do padrão de acumulação fordista, mobilizando as economias nacionais para a construção do setor produtivo estatal na área de insumos básicos – como a CSN, a Vale do Rio Doce e posteriormente a Petrobras. Ao mesmo tempo, instituiu medidas protecionistas favoráveis à indústria local, criou mecanismos de transferência intersetorial da agricultura para a indústria e ainda desestimulou o investimento imobiliário (MELO, 1990). Com isso, os recursos públicos e privados foram mobilizados e direcionados para a aceleração da industrialização no país.

Ao longo deste capítulo, ao observar o avanço da industrialização brasileira no começo do século XX e a demora na instalação de uma siderúrgica de grande porte no Brasil, provocada em grande parte pela protelação do empresário norte-americano Percival Farquhar, fez com que a CSN surgisse já no ciclo de desenvolvimento fordista. Com isso, a prioridade na fabricação de aço não era apenas de ampliar a infraestrutura e fornecer aço para fins bélicos, mas também para a produção de bens de consumo duráveis.

Volta Redonda e a CSN passaram a ser marcos da industrialização do país (BENTES; COSTA, 2008), fornecendo o aço que serviu de base para a industrialização tardia brasileira de base fordista. Essas ações tiveram prosseguimento na década de 1950-60, com a industrialização ganhando força no governo do presidente Juscelino Kubitschek, sendo instaladas grandes indústrias multinacionais de produção em massa, como observado anteriormente.

Com o programa industrial bem concebido, Volta Redonda exerceu um impacto imediato sobre a economia brasileira. As indústrias de carvão e dos transportes foram modernizadas, e novas indústrias – lataria, celulose, substâncias químicas, elevadores comerciais, caldeiras, alimentos concentrados e explosivos – foram estabelecidas no Vale do Paraíba. Tal como planejado, a usina antes estimulou do que prejudicou os produtores de aço já estabelecidos. [...] Volta Redonda representou o início de uma nova era industrial (WIRTH, 1973, p. 106).

Volta Redonda constituiu um símbolo de *status* para a nação brasileira, e por representar o governo de Vargas como um triunfo, transformou-se num padrão de avaliação para futuros governos (WIRTH, 1973).

No final de 1940 foi apresentada por Atílio Corrêa Lima a proposta de trabalho para a realização de um plano regional²⁴, que abrangeria 25 km² e estendia-se 18 km entre o município de Barra Mansa e a Vila de Pinheiros²⁵. A proposta incluía:

- Plano de conjunto – localizava as futuras indústrias, núcleos urbanos, lavouras, sistema viário, reserva florestal, entre outros;
- Plano de urbanização de Barra Mansa – previa a remodelação da parte existente da cidade e sua extensão racional, além da adaptação às condições futuras, pela convergência de capitais industriais atraídos pela siderúrgica;
- Projeto da Vila Operária para Volta Redonda – previa o máximo rendimento e conforto e o mínimo de despesas e manutenção, estabelecendo categorias e tipos de habitação, além de campos de esportes, áreas de recreação, escolas, centro comercial e infraestrutura.

²⁴ O plano foi denominado “Proposta para o Estudo do Plano Regional de Urbanismo para Volta Redonda, no Vale do Paraíba, onde será instalada a Usina Siderúrgica”, datado de 25 de dezembro de 1940. Foi destinado ao Secretário de Viação e Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro, Major Hélio Macedo Soares.

²⁵ A Vila de Pinheiros, então no município de Pirai, mudou seu nome para Pinheiral em 1940.

Contudo, a urgência do trabalho e o interesse da Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional na construção da cidade²⁶ fizeram com que a proposta fosse dividida em duas. O plano da Vila Operária teria sua elaboração imediata, sob responsabilidade da comissão, enquanto os demais itens da proposta de Corrêa Lima, incluindo o Plano Regional, seriam objeto de contrato efetivo com o Estado do Rio de Janeiro em maio de 1941. Os dois planos são apresentados a seguir.

4.2.3. - Plano para a Vila Operária

O plano para a Vila Operária continha o traçado da cidade, os usos e as tipologias construtivas (principais volumes e disposição dos edifícios). O projeto previa quatro mil habitações, além de infraestrutura, equipamentos urbanos, área comercial e espaços para a organização de serviços públicos e expansões futuras. A topografia local, constituída de pequenos morros e vales, característicos do Vale do Paraíba fluminense, foi respeitada.

Volta Redonda não seria um mero projeto fabril. Nem a escala nem a localização do empreendimento permitiriam abandonar à sua própria sorte o imenso contingente de trabalhadores necessários à implantação e operação das instalações fabris. Além disso, a edificação da cidade operária permitira estabelecer uma nova relação entre capital e trabalho, patrocinada exemplarmente pelo Estado (LOPES, 2003, p. 55).

Para Lopes (2003), o desafio de abrigar os trabalhadores para a construção e operação da usina foi encarado com uma questão maior do que apenas produzir alojamentos. Havia uma preocupação de se criar um ambiente urbano propício à elevação do padrão de vida dos trabalhadores da usina.

A CSN teria, desde o início, a propriedade e a gestão do espaço urbano, o que permitiria transformar as ruas e casas em extensões da fábrica e, de certo modo, do próprio Estado. Isso vai ao encontro do pensamento de Henry Ford, apresentado no primeiro capítulo, de que a empresa não deveria ser vista apenas como instituição produtiva, mas como o próprio centro da organização social, onde os conceitos presentes no então novo modo de produção em massa não deveriam ficar restritos

²⁶ Segundo Piquet (1998), em grande parte dos documentos oficiais a CSN denomina de “Cidade Operária” o núcleo urbano construído pela empresa.

às fábricas, mas compreender toda a sociedade. Este é o caso do conjunto CSN-Volta Redonda, que formavam uma cidade-empresa (*company-town*), como observado anteriormente.

Moreira (2003) descreveu as ideias que formariam o espaço urbano e seriam uma forma de controle do trabalhador:

[...] do traçado da cidade ao interior das casas, passando pelos hábitos cotidianos do trabalhador e de sua família, tudo seria cuidadosamente planejado. Volta Redonda deveria ser uma cidade modelo para um trabalhador modelo [...] A vida se centraria em torno do trabalho, numa hierarquia disciplinada: quase todos ficariam ao alcance do visual da usina, dos administradores instalados no topo das colinas aos técnicos e capatazes nas encostas, e aos trabalhadores aglomerados perto do sopé. [...] O espaço privado e o espaço público apontam para o mesmo fim de educar a população operária na ideologia do progresso e do trabalho da usina e na filosofia identitária da fábrica enquanto face do projeto nacional. (MOREIRA, 2003, p. 151-152).

Figura 4.3 – Plano Geral da Usina e da Vila Operária de Volta Redonda, 1941, sem escala. Modificado pelo autor. Fonte: LOPES, 1993, p. 85.

O projeto de Corrêa Lima (Figura 4.3) seguiu os preceitos racionalistas, com as funções urbanas separadas, o que induzia à especialização das áreas e ao ordenamento racional dos fluxos. Estes eram bem definidos, com as vias hierarquizadas, e o trânsito local ficava à parte das demais circulações. O higienismo era considerado nas construções e nos regulamentos de uso dos espaços públicos e privados.

Segundo o arquiteto Paulo Gustavo Bastos (2005), Corrêa Lima passava do urbanismo progressista, inspirado em características históricas, para um urbanismo mais voltado para o modernismo, cujas ideias foram difundidas com o 4º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) e a Carta de Atenas²⁷.

Uma avenida especial destinada ao comércio, a Rua 14 (Figura 4.4), foi projetada, com edificações de dois pavimentos sobre galerias cobertas no térreo. O local para a construção do edifício da prefeitura seria próximo à entrada da usina, onde acabou por ser construído o edifício do Escritório Central da CSN (Figura 4.5).

Figura 4.4 – Hotel Brasil, 1953. À direita, a Rua 14. No fundo desta rua foi construído, posteriormente, o Escritório Central da CSN²⁸.

²⁷ Durante o 4º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (Atenas, 1933), foram estabelecidos os ideais básicos da vida e da moradia modernas. O maior fruto deste encontro foi a Carta de Atenas, um manifesto urbanístico publicado por Le Corbusier. Ele propôs uma cidade moderna funcional e racional, com áreas separadas para cada uma das funções básicas do ser humano: moradia, trabalho, circulação e lazer. Para Choay (2005), as preocupações do urbanismo racionalista eram mais voltadas para as esferas técnicas e estéticas do que para as econômicas e sociais. Le Corbusier também propunha que as cidades industriais fossem localizadas em áreas de passagem de matérias-primas, ao longo de vias fluviais, terrestres ou férreas.

²⁸ Fonte: <moleskineletronico.blogspot.com.br/2010/10/volta-redonda-rj-anos-40-50-e-60.html>. Acesso em 16 Abr. 2014.

Figura 4.5 – Edifício do Escritório Central da CSN. Julho de 1965. Fonte: MOREIRA; BRANDT, 2005, p. 100²⁹.

No sopé dos morros foram construídos o hospital (Figura 4.6) e o ambulatório, enquanto a igreja católica foi implantada em uma elevação. Foram previstas também uma creche e uma escola mista para mil alunos, além de um hotel comercial, um cineteatro e um local de recreação ³⁰. Não foram planejados equipamentos policiais, presídio e cemitério, nem mesmo uma escola profissionalizante, mas esta última acabou sendo criada³¹.

²⁹ MOREIRA, Regina da Luz; BRANDT, Maurette. **CSN: Um Sonho Feito de Aço e Ousadia**. Rio de Janeiro: CSN/CPDOC-FGV, 2005.

³⁰ A ênfase no esporte e nas celebrações civis e militares iam ao encontro da construção integral do homem novo.

³¹ A Escola Técnica Pandiá Calógeras foi inaugurada em 1949, passando a ser um marco no ensino profissionalizante no país.

Figura 4.6 – Em primeiro plano, o hospital sendo construído e ao fundo, a usina³². Primeira metade da década de 1950-60.

O plano de Volta Redonda estabelecia um cinturão verde na margem esquerda do Rio Paraíba do Sul, com o reflorestamento dos morros, de forma a desestimular a ocupação das encostas. Ao mesmo tempo, o espaço urbano seria muito arborizado. Um grande parque atravessava a cidade, acompanhando o eixo do ribeirão Cachoeira, que foi retificado.

Getúlio Vargas destacava em seus discursos a importância de orientar a produção do campo para o atendimento das áreas urbanas. Assim, o potencial agropecuário da região seria desenvolvido na Fazenda Santa Cecília ³³, com sua produção incrementada para abastecer a força de trabalho do projeto industrial.

Para Lopes (2003), o projeto da Vila Operária de Atílio Corrêa Lima foi baseado no modelo *La Cité Industrielle* de Tony Garnier³⁴ (Figura 4.7). O modelo utópico de cunho progressista propunha uma cidade que surgia ao passo de uma indústria metalúrgica.

³² Fonte: <moleskineletronico.blogspot.com.br/2010/10/volta-redonda-rj-anos-40-50-e-60.html> Acesso em 16 Abr. 2014.

³³ Desapropriada pelo Estado do Rio de Janeiro para uso da CSN.

³⁴ Plano publicado na França em 1917 e proposto para a região de Lyon (sudeste da França). Este local contava com uma ocupação pré-existente, como no caso de Volta Redonda (LOPES, 1993).

Figura 4.7 – Plano de La Cité Industrielle de Tony Garnier³⁵.

Ainda segundo esse autor, o plano de Volta Redonda é também associado ao modelo das cidades-jardim³⁶, pela vasta presença de áreas verdes. No entanto, diferente desse modelo, que é uma ocupação suburbana dependente de uma cidade maior, a cidade industrial de Tony Garnier foi planejada como autônoma e completa, assim como seria Volta Redonda.

O plano executado de Volta Redonda ora reproduzia o modelo de Garnier ora se contrapunha a ele, apresentando contradições entre as formas espaciais, as funções urbanas e a estrutura da organização social. Isso ocorreu pela interferência de um conjunto complexo de atores na sua elaboração, destacando-se a Comissão Siderúrgica.

Uma grande diferença entre estes dois planos é que o de Garnier foi organizado para uma sociedade utópica socialista, e as terras seriam socializadas. Já o plano de Volta Redonda foi concebido por Corrêa Lima para uma sociedade organizada de forma autoritária, sendo a Vila Operária e suas terras pertencentes à empresa (LOPES, 2003).

A questão habitacional foi alvo de debate na época quanto à tipologia da habitação – casa unifamiliar versus edifício multifamiliar –, envolvendo as relações entre arquitetura e cultura³⁷. Corrêa Lima tinha a intenção de implantar edifícios de

³⁵ Fonte: <www.architectage.com>. Acesso em: 09 Abr. 2014.

³⁶ *Garden Cities* de Ebenezer Howard.

³⁷ Lopes (2003) registrou o debate envolvendo a Igreja Católica, que defendia as casas individuais como mantenedoras da unidade familiar, e os órgãos de classe – Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) e Clube de Engenharia – que preferiam os apartamentos. Em ambas as posições havia a crença no determinismo das formas arquitetônicas.

habitação multifamiliar, o que não foi aceito pela direção da CSN, que considerava a casa térrea como a tipologia mais propícia aos hábitos daquela época. Havia uma preocupação, por parte da CSN, que o projeto estivesse relacionado não apenas ao moderno, mas também a uma recodificação seletiva do passado (LOPES, 2003).

A tipologia de casas geminadas (Figura 4.8) adotada no plano de Volta Redonda³⁸ era similar às quadras-padrão adotadas por Garnier no modelo de sua Cidade Industrial, assim como os hotéis para solteiros (Figura 4.9). Para Piquet (1998), nota-se facilmente a influência dos padrões residenciais norte-americanos: as casas não eram muradas e tinham recuos frontais de dez metros, com gramados que seriam geridos pela administração urbana.

Figura 4.8 – Panorama da Vila Santa Cecília (nome de uma dos bairros da Vila Operária) com a usina ao fundo. 1957-58. Fonte: MOREIRA; BRANDT, 2005, p. 87.

³⁸ Os projetos de arquitetura não ficaram a cargo de Corrêa Lima, sendo desenvolvidos por outros profissionais integrantes de uma equipe contratada pela CSN. Lopes (2003) destaca o engenheiro Paulo Martins e os arquitetos Roberto Lacombe, Gilberto Muylaert Tinoco, Wladimir Alves de Souza e Antônio Pinto dos Santos. A elaboração dos desenhos do plano urbanístico ficou a cargo de Apollo Amorim e Sayão Lobato. Foram colaboradores posteriormente o arquiteto Glauco do Coutto Oliveira e o projetista Ricardo Tommazi.

Figura 4.9 – Construção dos hotéis de solteiros na Rua 33. Abril de 1942. Fonte: MOREIRA; BRANDT, 2005, p. 48.

Diferente do que ocorreu na proposta de Garnier, a estação ferroviária não recebeu muito destaque no plano de Corrêa Lima, sendo deslocada mais para a esfera da produção do que para a vida cotidiana da cidade como conexão de transporte³⁹. Antigos caminhos foram demolidos, juntamente com os edifícios da antiga estação e os do entorno.

Em março de 1941, uma área aproximada de 2.300 hectares pertencentes às Fazendas Santa Cecília e Retiro (Três Poços) foi desapropriada⁴⁰ para a construção da usina e da Vila Operária.

As obras foram iniciadas no segundo semestre daquele ano com os serviços de topografia, transformando o vale em um imenso canteiro de obras (Figura 4.11). Os rios Brandão e Cachoeira tiveram seus cursos deslocados e canalizados, para abrir espaço para a usina e a cidade. Os trabalhadores que chegavam eram abrigados em barracas (Figura 4.10), enquanto eram construídos os acampamentos com casas de madeira (Figura 4.12). Estas barracas eram levantadas no alto dos morros e iam sendo posicionadas conforme as etapas das obras. Também foi edificado um bairro-

³⁹ Na época, a viagem de trem entre o Rio de Janeiro e Volta Redonda durava cerca de quatro horas, e por meio rodoviário a estrada não oferecia boas condições de tráfego.

⁴⁰ De acordo com o Decreto-lei 237, de 25 de março de 1941, do Interventor no Estado do Rio de Janeiro Ernani do Amaral Peixoto (LOPES, 2003).

acampamento para os operários menos qualificados, chamado de Rústico, com casas de pau-a-pique barreadas⁴¹.

Figura 4.10 – No início da construção da CSN, os operários eram acomodados em barracas, como mostrado nesta foto de 1942. Ao fundo, a plantação de laranjas que deu origem ao nome do bairro Laranjal. Fonte: COSTA, 2004, p. 50.

Figura 4.11 – Construção da Vila Operária. Maio de 1942. Fonte MOREIRA; BRANDT, 2005, p. 43.

⁴¹ Essas casas foram construídas com supervisão sanitária de especialistas, comprovando o avanço deste tipo de habitação no país que já era utilizado desde o tempo do Brasil colônia (LOPES, 2003) Algumas dessas casas ainda estão de pé.

Figura 4.12 – Acampamento Central da CSN. Sem data⁴².

Além das habitações, foram construídos, no canteiro de obras, escritórios, restaurantes, hospital⁴³, instalações de apoio à extração de matérias-primas básicas disponíveis no local, uma central de concreto e até um cinema (o “Poeirinha”), tudo com infraestrutura básica como saneamento e energia.

A construção se deu com presença crescente de mão de obra, sendo 762 trabalhadores em 1941 e 6.164 no ano seguinte. No segundo semestre de 1943 foram entregues as primeiras 462 habitações da Vila Operária. Na mesma época começaram a circular os ônibus da CSN.

A primeira geração de operários foi gestada e educada a partir da disciplina dos canteiros de obra, porém nem todos os “peões” da obra se tornariam metalúrgicos.

Como descrito anteriormente, o Brasil industrial buscava um “Homem Novo”, advindo da transformação do homem do campo em um trabalhador urbano. O contingente de trabalhadores atraídos pela cidade-empresa veio das áreas rurais da Zona da Mata (Minas Gerais e Espírito Santo). Eles passavam por um “rito” de

⁴² Fonte: PortalVR. Disponível em: <www.portalvr.com/cultural/museu/slideshow/inicio/index.php?inicio=36>. Acesso em: 20 Nov. 2008.

⁴³ As edificações desses acampamentos provisórios foram elaboradas em *kits* pré-fabricados de madeira, vindos de trem do Paraná.

transformação⁴⁴, sendo em seguida classificados por grau de instrução, ofício e formação (religião, local de origem, etc). Recebiam, enfim, um uniforme, passando então a fazer parte de um grupo unificado: a “família siderúrgica”.

Para Moreira (2003), foi no canteiro de obras que aconteceu a verdadeira transformação do camponês em operário, marcado pelo ritual de passagem dos hábitos culturais rurais para os urbanos, do trabalho sazonal agrícola ao trabalho rígido e regulado pelo relógio, da lógica do capital e do lucro.

Como a construção da CSN ocorreu em parte durante a Segunda Guerra Mundial, a usina siderúrgica era considerada um estabelecimento fabril de interesse militar. Assim, operários faziam parte do “esforço de guerra”. Eles tiveram que se adequar a jornadas de trabalho de dez horas e sem direito a férias.

Em todos os momentos, havia um controle ideológico como forma de ajuste à comunidade. Nos discursos oficiais do Estado Novo, aparecia sempre a figura da “família” constituída pelo povo e protegida por Getúlio Vargas, o “pai dos pobres”, expressando a relação de tutela e laços corporativos. Essa era a forma do Estado ter o controle das camadas populares.

Este controle dos trabalhadores, segundo Wirth (1973), tinha um cunho paternalista, o que ajudava nas metas trabalhistas do governo. Isto representava uma modernização conservadora, ideologia da era do Estado Novo. Para ele, a cidade-modelo de Volta Redonda era uma modalidade “getuliana” de nacionalismo.

A administração paternalista da usina visava criar uma força de trabalho disciplinada e treinada. Em dias especiais⁴⁵ eram feitas cerimônias institucionais que simbolizavam a união da “família siderúrgica”. Em seus documentos e publicações, a CSN se referia a esta família como uma forma de criação de laços sociais entre dirigentes e operários, passando assim a ideia de um Estado neutro, acima de classes sociais, que conferia benefícios e zelava pela população (MOREIRA, 2003). Ainda para objetivar o controle ideológico do trabalhador, as “facilidades” oferecidas na Vila Operária eram divulgadas na imprensa nacional (SOUZA, 1992).

⁴⁴ Este incluía exame médico, banho e corte de cabelos, e os trabalhadores que não tinham sobrenome recebiam um.

⁴⁵ No Dia do Trabalhador (1º de Maio), no Dia da Fundação da CSN (9 de abril) e no Natal.

A cidade-modelo de Volta Redonda era, para Vargas, o local onde seria possível obter padrões de vida melhores, sem conflito social, já que todos trabalhariam para e pelo Brasil (WIRTH, 1973).

Em contrapartida à vida dura da fábrica e ao forte controle social, eram dados aos operários uma série de benefícios, como abastecimento alimentar básico, salários acima da média dos praticados nas grandes cidades e aluguéis com valores muito abaixo do mercado. Trabalhar na CSN, empresa-modelo, conferia ao trabalhador um *status* que funcionava como fator inequívoco de distinção social.

A CSN foi edificada segundo um “modelo autárquico” típico das cidades monoindustriais. Para Piquet (1998), o plano urbanístico reproduzia na estruturação urbana a hierarquia funcional e a estrutura disciplinar da usina, com arranjo espacial que segue essa ordem. Os espaços eram divididos por categorias profissionais e padrão salarial. A empresa utilizava diversas estratégias para educar, vigiar e controlar o trabalhador dentro e fora da fábrica.

Souza (2003) observou que esta estratificação social⁴⁶ utilizava-se, inclusive, da topografia. Quanto mais alto o cargo ocupado na empresa, mais distante da usina e mais alta tenderia a ser localizada a residência. Os morros, em sua maioria, foram usados como áreas de reflorestamento, com exceção dos bairros do Laranjal e Bela Vista. O primeiro foi destinado aos técnicos e diretores da empresa, enquanto que o Hotel Bela Vista (Figura 4.13) abrigaria os consultores norte-americanos. Já a sede da Fazenda Santa Cecília, preservada e situada num vale afastado da usina, serviria como residência do presidente da CSN. Por outro lado, no bairro Conforto, localizado imediatamente em frente à usina, os operários conviviam com a poluição⁴⁷.

⁴⁶ Na pirâmide de empregos da CSN estavam no topo os consultores norte-americanos, passando por engenheiros e técnicos especializados até chegar à base, em que os “arigós” despenhavam os serviços desqualificados (LOPES, 2003).

⁴⁷ Ainda assim, as áreas voltadas para os operários menos qualificados acabaram por possuir padrões de habitação superiores aos da média das habitações brasileiras, contando com infraestrutura, arborização e serviços de manutenção, todos prestados pela CSN.

Figura 4.13 – O hotel Bela Vista ainda em construção⁴⁸. 1942.

Em um primeiro momento, entre 1941 e 1954, a CSN centralizava e dirigia o desenvolvimento, implantando e administrando a usina e o núcleo urbano⁴⁹. Ela também mantinha patrimônio, equipamentos e mobiliário urbano.

A estratégia de oferecer serviços sociais e moradias de baixo custo tinha como objetivo reter a mão de obra, especialmente por dois motivos: a carência de pessoal especializado e a concorrência com centros mais atrativos, como São Paulo e Rio de Janeiro, durante os primeiros anos de operação da usina (PIQUET, 1998).

No entanto, a tranquilidade da cidade contrastava com o trabalho duro, no ambiente opressor da usina, onde o tempo e os hábitos cotidianos eram ditados pelo cartão de ponto. As horas trabalhadas eram controladas nos três turnos ininterruptos. No território da empresa era mantido um controle quase que absoluto da vida social. Com esse controle e também pelo fato de a usina ser vista por toda a Vila Operária, muitos trabalhadores tiveram problemas psicológicos. Técnicos que deixaram o lugar comparavam Volta Redonda a uma guarnição militar

⁴⁸ Fonte: <moleskineletronico.blogspot.com.br/2010/10/volta-redonda-rj-anos-40-50-e-60.html> Acesso em 16 Abr. 2014.

⁴⁹ Lopes (2003) destacou os serviços urbanos mantidos pela CSN em 1948: conservação de ruas e estradas, manutenção e conservação de parques e jardins, horto florestal, reflorestamento, limpeza urbana, água e esgotos, energia elétrica, transporte, polícia, bombeiros, banda de música e ações coletivas (como Rádio, Cinema etc). A empresa fornecia passes para o transporte coletivo e financiava a compra de bicicletas para seus trabalhadores. Para esse autor, isso demonstrava a percepção da mesma sobre o conjunto da cidade e uma boa acessibilidade como fator de produtividade.

(SOUZA, 1992). Para garantir a ordem, a CSN ainda dispunha de uma polícia própria, com controle fortemente militarizado tanto no interior da usina quanto na cidade.

A Vila Operária foi construída à imagem e semelhança da usina: casas, serviços, lazer, áreas públicas e privadas eram oferecidas como desdobramentos da fábrica. Vila e Usina simbolicamente se integravam e se completavam, crescendo juntas, nos moldes de uma única unidade espacial e, neste sentido, de disciplina na forma de aglomeração da massa trabalhadora (SOUZA, 1992). A presença da usina com seus enormes galpões marca a paisagem da vila operária, sendo possível observá-los de todas as perspectivas (como visto na Figura 4.8).

Usina e cidade ocupam áreas de terreno quase iguais e estão separadas pela linha férrea, deslocada do seu traçado original por uma variante, a fim de ampliar a área industrial na planície junto ao rio. A cidade está ao sul da usina, a salvo da fumaça das chaminés que o vento levaria para a margem esquerda do rio (LOPES, 2003, p. 93).

Para Moreira (2003), a construção de residências e equipamentos urbanos foi feita numa escala muito superior às necessidades de uma simples cidade-dormitório para empregados industriais. Volta Redonda é um caso singular onde a implantação urbana da Vila Operária não se assemelha às das vilas fabris tradicionais, mas sim à de uma pequena cidade (SOUZA, 2003).

De forma semelhante a Goiânia, as ruas da vila operária foram nomeadas a partir de um sistema numerado, que foi utilizado mais tarde em Brasília. Para Lopes (2003), o uso desse sistema tinha como objetivo romper com as cidades “velhas”, em que as ruas recebiam nomes de personalidades e de datas marcantes, contribuindo ainda para destemporalizar e despersonalizar o espaço. O sistema numérico permitia o rigoroso esquadramento da posição de tudo na vila operária.

Figura 4.14 – Construção do Alto Forno 1. Maio de 1944. Fonte: COSTA, 2004, p. 71.

O início da produção de aço, em 1946, traz uma mudança no perfil da mão de obra. Ocorre uma desmobilização dos empregados que estavam envolvidos nas obras civis, inclusive das empreiteiras. Isso se confirma quando examinamos os dados numéricos: neste ano, a CSN empregava 11.719 trabalhadores, número reduzido no ano seguinte para 8.177.

Os planos de expansão foram nomeados por letras, e se seguiram em cadência, sendo a etapa inicial de implantação da usina denominada Plano A (1946). Cada plano trazia novos investimentos na planta industrial e na cidade, influenciando decisivamente a vida social do lugar e da região. Em 1948, ano de inauguração da usina, eram 3.003 habitações na Vila Operária, sendo a construção das moradias interrompida por algum tempo. Foi levantada uma cerca marcando o perímetro da usina.

Volta Redonda, antes um espaço de produção agrícola decadente, sofreu uma profunda e rápida transformação em sua paisagem com a implantação da maior usina siderúrgica da América Latina⁵⁰.

⁵⁰ No ano de 1940, a cidade de Barra Mansa concentrava 10,85% do Valor da Transformação Industrial (VTI) da região do Médio Vale do Paraíba do Sul e em 1950, após a CSN entrar em

4.2.4. - Plano Regional

O contrato entre Atílio Corrêa Lima e o Estado do Rio de Janeiro para a elaboração do Plano Regional de Urbanização da Cidade de Barra Mansa e da Vila de Pinheiros tinha como objetivo a urbanização dessa região⁵¹. O plano procurava dar conta dos impactos esperados pela implantação do projeto siderúrgico.

As funções principais do plano eram planejar e ordenar as ocupações, remodelando as partes urbanas e adaptando as condições futuras para serem o centro de expansão e de convergências de capitais e novas indústrias. Estes seriam atraídos como consequência da implantação da usina siderúrgica em Volta Redonda. O plano deveria também expandir a urbanização até a Vila de Pinheiros, melhorando a conexão entre os centros urbanos existentes.

O contratante se obriga a organizar e entregar ao Estado do Rio de Janeiro o plano de urbanização da cidade de Barra Mansa e da Vila de Pinheiros neste Estado, visando à remodelação da parte abrangida atualmente por aquela cidade de molde a adaptá-la às condições futuras de centro de constante florescimento por força de convergência de Capitais e de indústrias, que possivelmente serão criadas em consequência da Usina Siderúrgica de Volta Redonda e visando também a extensão da área a ser urbanizada até a localidade denominada Pinheiros, inclusive, sistematizando e coordenando, quer na parte a ser remodelada, quer na nova área a ser urbanizada os diferentes setores da vida urbana (trânsito, comunicações, zoneamento, legislação, etc.), prevendo o local de futuras indústrias, núcleos de habitação, pequenas lavouras, rede de viação, reservas, etc. (Diário Oficial de 11 de maio de 1941, apud AZEVEDO, 2012, p. 186).

O contrato abrangeria o levantamento da região, sendo acrescido de dados referentes à natureza do terreno, valor da terra e valor locativo e possibilidades econômicas. Acompanhando o trabalho deveria vir um memorial descritivo dos estudos realizados com sugestões, legislação sobre zoneamento e reservas do Plano Regional, Código de Obras e Urbanismo para Barra Mansa, município do qual Volta Redonda era distrito, e um plano de financiamento das obras.

funcionamento, este valor passa a 44,65%, chegando a 67,17% em 1960 (RODRIGUES; SANTOS; OLIVEIRA, 1992, p. 65).

⁵¹ Contrato publicado no Diário Oficial de 11 de maio de 1941.

A partir do levantamento topográfico⁵², seriam produzidas as plantas cadastrais da cidade. Em seguida, o plano de ligação entre Barra Mansa e Pinheiros seria realizado, conectando ambos ao então distrito de Volta Redonda e Vila Operária, localizados entre os dois. O plano previa ainda a ligação dos futuros centros urbanos através dos caminhos vindos de Resende, seguindo a margem direita do rio Paraíba em direção ao Rio de Janeiro (PAULA, 2009).

A planta final abrangia o município de Barra Mansa, além de seus distritos e aglomerações urbanas, de modo que todo o território municipal fosse contemplado pelo Plano Regional. Segundo o arquiteto Aloísio de Paula (2009), o traçado contido nas duas folhas encontradas do levantamento⁵³ estava delimitado pelas recém-instaladas Siderúrgica Barra Mansa (à montante do rio) e Metalúrgica Barbará (no outro extremo). Esta última interrompia o crescimento da expansão urbana de Barra Mansa em direção ao distrito de Volta Redonda. O plano de Corrêa Lima teve, além dos limites naturais, a presença dos antigos caminhos singulares do café que cruzavam Barra Mansa e as ferrovias, com seus pátios de manobras. O encontro destes caminhos e ferrovias caracterizam esse município como uma grande encruzilhada ainda nessa época, desde a sua fundação.

Corrêa Lima projetou uma extensa alameda principal ajardinada com 24 metros de largura, iniciada no extremo norte da cidade, em uma grande rotatória junto à Siderúrgica Barra Mansa. Essa alameda nortearia todo o plano de urbanização deste município e, após seu centro urbano, prosseguiria numa faixa estreita entre a ferrovia e o rio em direção ao distrito de Volta Redonda, encontrando o projeto da Vila Operária da CSN. Posteriormente esta via seguiria ao longo do rio até a Vila de Pinheiros. Segundo Paula (2009) esta alameda tinha o objetivo claro de desenvolver a margem direita do rio Paraíba, mas sem competir com a ferrovia.

⁵² Este levantamento foi executado pelo Escritório Técnico de Topografia e Urbanismo de Niterói.

⁵³ Azevedo (2012) afirma que alguns cadernos de campo e desenhos deste plano foram localizados na Prefeitura de Barra Mansa, mas não constituem um acervo, em que seja capaz de identificar o que foi realmente implantado. Já no caso da Vila Operária, localizada na propriedade da indústria, estes foram preservados no acervo da CSN. Segundo Paula (2009), foram encontradas apenas as folhas VI e VII do Levantamento de Barra Mansa e da Vila de Pinheiros, em escala 1/5000. Essas plantas foram digitalizadas e integradas ao acervo do Museu de História de Barra Mansa. Ver Figura 4.15.

Figura 4.15 – Montagem das Folhas VI e VII do Levantamento Planimétrico em escala 1/5000 do Escritório Técnico de Topografia e Urbanismo de Niterói. Fonte: PAULA, 2009, p. 85.

A partir da via principal surgiriam alamedas transversais menores, que penetravam na cidade. Elas tinham a função de ir absorvendo o fluxo nos pontos estratégicos, junto aos edifícios públicos ou cruzando a via férrea, para alcançar caminhos que levavam para fora da cidade. Os locais para a implantação de diversos equipamentos foram indicados no plano, sendo um deles a estação rodoviária, que foi construída posteriormente.

Para Paula (2009), o projeto de Corrêa Lima tinha a influência de arquitetos europeus e projetos de cidades-jardim. As alamedas foram projetadas com canteiros centrais arborizados. O código de obras elaborado pelo urbanista previa afastamentos mínimos frontais e laterais entre as edificações, considerados na época uma inovação, já que ainda não eram praticados pelos construtores brasileiros. Estes proporcionavam maior ventilação e conforto térmico, melhorando a qualidade de vida urbana.

Na cidade-empresa da CSN, a Vila Operária e um grande território eram propriedade da empresa, e os imóveis eram alugados aos empregados por um valor quase simbólico. No entanto, nas demais áreas de Volta Redonda e Barra Mansa que não pertenciam à empresa, ocorria a especulação com o valor da terra e dos imóveis. Quanto mais próxima à CSN, maior valor tinha a terra.

A industrialização e o entroncamento ferroviário atraíram milhares de trabalhadores, que anteriormente eram pobres e despreparados e exerciam atividades rurais. Com isso, foram surgindo loteamentos clandestinos com baixa qualidade urbanística em locais mais distantes e de difícil acesso, nas áreas das antigas e decadentes fazendas de café, como também nas encostas dos morros e margens de rios. Essas ocupações irregulares desafiavam o controle urbanístico da prefeitura de Barra Mansa, pois não contavam com quase nenhum tipo de infraestrutura⁵⁴.

Durante um período Corrêa Lima desempenhou um duplo papel ao acompanhar a materialização do projeto de Volta Redonda e atuar junto à Prefeitura de Barra Mansa, na elaboração de parte do plano regional. Nesta prefeitura o urbanista ficou por um tempo como responsável por aprovar os projetos de obras particulares, tanto no município quanto no distrito de Volta Redonda. Contudo, não conseguiu

⁵⁴ Essas ocupações se adensaram e deram origem a comunidades segregadas e com conflitos sociais e culturais que perduram até hoje (PAULA, 2009).

influir ou antecipar as transformações urbanas que estavam acontecendo (LOPES, 2003).

O urbanista chegou a denunciar os rumos do processo de urbanização e a especulação que estavam ocorrendo na região. Ele enviou uma carta ao Prefeito de Barra Mansa⁵⁵, em 8 abril de 1943, em que lembrava do seu projeto para a cidade industrial de Volta Redonda como um “núcleo urbano racional” e a seguir advertia:

[...] por inépcia ou má compreensão administrativa, foi tolerada e permitida a construção e a especulação imobiliária fora do perímetro previamente estudado. Formou-se um quisto, uma excrescência urbana sem método e sem a elementar compreensão dos problemas da região. Assim, comércio, indústria e habitação com inúmeros cortiços foram amontoados em sítios onde forçosamente obrigará, no futuro próximo, a desapropriações onerosas. Um verdadeiro caos foi criado ao lado de uma cidade planificada, tudo após a assinatura do contrato para o Plano Regional (CORRÊA LIMA, 1943, apud LOPES, 1993, p. 111).

Três meses depois enviou outra carta, desta vez dirigida ao Secretário de Viação e Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro ⁵⁶. Nela, suas denúncias foram reforçadas. O urbanista mencionava os interesses econômicos envolvidos, além das pressões dos proprietários de terras contra os planos em elaboração, que na sua visão eram influências perversas da herança fundiária do lugar:

[...] as dificuldades apresentadas pelo caso de Volta Redonda são muito mais complexas do que o de Barra Mansa e Pinheiros, pois estas duas cidades não sofreram as mutilações e a desenfreada especulação imobiliária. Em Volta Redonda criaram-se situações desagradáveis que não aparecerão, é claro, nos projetos apresentados, mas que representam trabalho insano e delicado, tratando-se de ferir interesses, que levantam ódios e entravam a boa marcha dos estudos. Sem falar aqui a responsabilidade que pesa pela interferência do plano com a Companhia Siderúrgica Nacional [...] (CORRÊA LIMA, 1943, apud LOPES, 1993, p. 112).

⁵⁵ Eng. Joaquim Ribeiro de A. Matos (interventor).

⁵⁶ Major Hélio de Macedo Soares e Silva.

A CSN colaborava com materiais para a montagem de barracos, fazendo vista grossa aos excluídos e tentando mitigar as emergências e tensões sociais por não conseguir fornecer abrigo em número suficiente para os seus empregados. Pode-se dizer que a empresa colaborava indiretamente para a expansão desenfreada que Corrêa Lima fortemente denunciou (LOPES, 1993). Assim, crescia a “Cidade Livre”, também chamada de “Cidade Velha”, tema abordado a seguir.

As obras de execução do Plano Regional em Barra Mansa foram interrompidas com o fim do Estado Novo e a mudança do governo municipal em 1945. Em 1943 Corrêa Lima veio a falecer, e em 1945 foi promulgado o Código de Obras, única parte integrante do Plano Regional tornada prática.

O plano foi abandonado e a região acabou por sofrer uma ocupação acelerada e desordenada. Barra Mansa mantinha-se com características originárias do período do café, apresentando mais de metade da sua população em área urbana segundo o Censo de 1940 (BENTES, 2008) mas sem ter infraestrutura para suportar as demandas sociais e territoriais que viriam com a industrialização. Seu território ainda era dominado por uma “elite” rural decadente e configurada pelas antigas fazendas de café que foram transformadas, em grande parte, em pastagens para o gado leiteiro.

4.3. - A Polarização Regional do Complexo CSN-Volta Redonda no Vale do Paraíba

A relação entre a CSN e Volta Redonda, que durante muitos anos abrigou a função de cidade-empresa (*company-town*), implicou em múltiplos rebatimentos sobre o espaço urbano e o espaço fabril. Em sua gênese e por um longo período, o espaço urbano-fabril permaneceu como uma unidade espacial comum de identificação para seus operários-moradores.

Em um primeiro momento (1941 a 1954), a CSN centralizava e dirigia o desenvolvimento, implantando e administrando a usina e o núcleo urbano. Ela também mantinha patrimônio, equipamentos e mobiliário urbano, como habitações confortáveis com aluguéis simbólicos, infraestrutura plena, arborização, ajardinamento das casas, simplicidade das construções e do traçado urbano, serviço de limpeza, locais de recreação e lazer. A empresa divulgava as “facilidades” oferecidas na Vila Operária.

No entanto, a oferta de habitações da CSN para a Vila Operária nunca foi suficiente para todos os seus operários⁵⁷. Os trabalhadores que não tinham acesso a uma dessas casas se abrigavam em áreas desvinculadas dos interesses diretos da CSN, de crescimento espontâneo e sem respeitar à legislação urbanística⁵⁸.

Assim, surgiu a mencionada “Cidade Livre”, que apesar de contemporânea à planejada Vila Operária, era também chamada de “Cidade Velha”⁵⁹. O nome vinha do aspecto das ruas e casas, notadamente com padrão urbanístico mais baixo e de manutenção precária, sem infraestrutura, arruamentos, calçadas e alinhamentos. Em 1949, surgiram as primeiras favelas de Volta Redonda, então chamadas Morro dos Atrevidos e Vila dos Índios (LOPES, 2003).

O Sindicato dos Metalúrgicos, fundado em 1946, foi dominado pela direção da CSN até 1951, quando elegeu sua primeira diretoria. A pauta principal era a luta por moradias para os trabalhadores da usina, seguida por reivindicações assistencialistas (médica, dentária, jurídica e trabalhista) e de melhores condições de trabalho e salários (MOREIRA, 2003). O sindicato calculou o déficit habitacional em 4.100 unidades para esses trabalhadores. Foi retomada a construção de habitações pela CSN ainda em 1951.

O grande contraste na qualidade urbana entre a Vila Operária e da “Cidade Livre” fez com que a população se mobilizasse por melhorias e, posteriormente, pela emancipação de Volta Redonda do município de Barra Mansa.

Nos espaços controlados diretamente pela CSN estava a cidade oficial da usina que, apesar do elo privilegiado com as transformações do resto do lugar e com o conjunto de lugares com os quais Volta Redonda mantinha relação de fluxos e trocas, constituía uma cidadela protegida de mutações fora de controle (LOPES, 2003, p. 110).

Em 1951, no fim do mandato de presidente Eurico Gaspar Dutra, foi inaugurada a Rodovia Presidente Dutra. Além do apelo rodoviário, seu governo foi marcado por um forte discurso desenvolvimentista. Esta rodovia contribuiu para a articulação da

⁵⁷ Em 1943, quando foram entregues as primeiras casas, a CSN tinha 10.879 empregados, com apenas 4,2% sendo atendidos por moradias permanentes. Com o passar dos anos, o déficit habitacional se manteve.

⁵⁸ Isto foi o que Corrêa Lima denunciou às autoridades, como citado anteriormente. Como o Plano Regional não foi finalizado, o que ele revelou acabou se agravando.

⁵⁹ Souza (1992) comenta as diferenças entre “Cidade Velha” e “Cidade Nova”: “Eram dois mundos na mesma cidade: dois espaços geográficos bem delimitados, submetidos a ‘governos’ diferentes, nos quais a situação físico-urbanística e as condições de vida, por extensão, eram flagrantemente contrastantes” (SOUZA, 1992, p. 42).

região de Barra Mansa, intensificando a industrialização do Vale de Paraíba. Ela se diferenciava da antiga Rio-São Paulo (denominada de Via Washington Luís)⁶⁰ pelo traçado.

As cidades foram transformadas pelo rodoviarismo e pela industrialização. Com este novo modelo de transporte – o rodoviário –, as ferrovias começam a ser desmobilizadas e a perder recursos. Ao longo dos anos foram surgindo novas rodovias que se ramificaram pelo território, como observado no processo de descentralização industrial de São Paulo (no Capítulo 3), enquanto as ferrovias foram sendo limitadas. Nos anos 1950-60 poucas famílias tinham carros, mas os caminhões de cargas e os ônibus já se faziam presentes em número crescente nas ruas e estradas. As ferrovias foram ultrapassadas de vez pelo transporte rodoviário no início da década de 1960-70⁶¹.

Também em 1951 Getúlio Vargas retorna à Presidência da República, desta vez por vias democráticas, através do voto. Ele mantém o discurso similar ao de Dutra, com foco na aplicação do capital estrangeiro para o progresso do Brasil e na participação direta dos bancos para o financiamento dos investimentos nacionais.

Foi neste contexto que o distrito de Volta Redonda se emancipou do município de Barra Mansa, em 17 de julho de 1954. Para Piquet (1998), a separação de Volta Redonda agradou aos interesses de comerciantes e proprietários de terras, que queriam manter seus tributos no local e facilitar o parcelamento de suas terras. Além disso, a CSN foi liberada de parte dos gastos com infraestrutura e com a administração e manutenção do patrimônio urbano.

⁶⁰ Inaugurada em 1928, sob o governo de Washington Luís, impulsionou na época o processo de industrialização da região do Vale do Paraíba.

⁶¹ As estradas de ferro conectavam o litoral ao interior, mas sem conectar as regiões internas entre si. Esse papel coube às rodovias no século XX. Elas percorriam as mesmas terras das ferrovias, porém, no sentido transversal a essas. Quando construídas paralelas, as rodovias rapidamente se destacaram, deixando o país refém, novamente, de um único meio de transporte, o que causa até hoje gargalos na infraestrutura. Os custos disso são acrescidos aos produtos, o chamado Custo Brasil. Assim, o país torna-se menos competitivo internacionalmente e tem seu desenvolvimento atrasado.

Figura 4.16 – Placa de divisa dos Municípios de Volta Redonda e Barra Mansa, colocado na Administração do Prefeito Sávio Gama em 1958. Fonte: COSTA, 2004, p. 352.

Em 1954 teve início o Plano B da CSN, uma nova expansão da usina na qual foi instalado o Alto Forno 2. Com isso, houve um forte crescimento da população no recém-emancipado município, intensificando os loteamentos na “Cidade Livre”. A CSN continuava mantendo sob seu controle toda a área da Vila Operária, não necessitando de licença da Prefeitura de Volta Redonda (PMVR) para as novas edificações e modificações nas existentes. A cidade era considerada uma extensão da usina e deveria se submeter às vontades do governo federal para o desenvolvimento da economia nacional.

A população beirava os 50 mil habitantes, e a partir de 1956 o Brasil se preparava para crescer “50 anos em 5” sob a liderança de Juscelino Kubitschek. Seu governo caracterizou-se pela intensa participação do Estado na economia e pela implantação do Plano de Metas, que priorizou investimentos em bens de produção e trouxe mudanças econômicas e políticas. Nesta época, foram feitos investimentos significativos com a entrada de capitais externos e de investimento estatal, ocorrendo uma intensificação da industrialização brasileira, como observado anteriormente. Além disso, novos organismos e empreendimentos foram

implantados, tendo no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE)⁶² um importante suporte.

Para Piquet (1998), Volta Redonda e a CSN faziam parte do modelo de capitalismo nacionalista de Estado, criado no Estado Novo. Ainda na década de 1950-60 o complexo CSN-Volta Redonda foi se transformando em um centro urbano de importância regional, com adensamento industrial no eixo Rio-São Paulo, no terço médio do Vale do Paraíba – paulista e fluminense.

O complexo fordista CSN-Volta Redonda polarizava empresas e fornecedores, comércio e serviços de melhor qualificação, com uma população flutuante que orbitava ao redor da cidade-empresa. Esse conjunto formou uma importante centralidade regional, que dominava as relações econômicas e sociais do Vale do Paraíba fluminense, com a empresa influenciando diretamente na política de Volta Redonda e indiretamente na dos demais municípios. Mas essa centralidade não polarizava apenas o Vale do Paraíba fluminense, tendo uma área de atração e influência imediata que extrapolava o território regional, avançando para outras regiões nos Estados de São Paulo e Minas Gerais.

⁶² O BNDE foi criado em 1952 para dar suporte técnico, financeiro e administrativo aos empreendimentos básicos na área de energia, armazenagem, indústrias básicas e outros. Apenas em 1982 foi acrescentado o termo “Social” ao nome do banco, passando a ter a sigla BNDES (RODRIGUES; SANTOS; OLIVEIRA, 1992).

Figura 4.17 – Área de influência da conurbação Volta Redonda-Barra Mansa (em vermelho). Fonte: Diagnóstico do Plano Diretor Participativo de Volta Redonda, IPPU-VR, 2006.

A população e área urbana do núcleo urbano-industrial aumentaram, com o espraiamento da distribuição territorial dos operários para os municípios de Valença até o de Nova Iguaçu, na Baixada Fluminense (LOPES, 2003).

Em Resende a industrialização teve início na década de 1950-60 com a abertura da Rodovia Presidente Dutra e a chegada das primeiras empresas de grande porte, principalmente relacionadas ao setor químico-farmacêutico, como a Cyanamid Química do Brasil (posteriormente BASF) e as Indústrias Químicas do Brasil (IQR, atual Clariant).

Durante a década de 1960-70 esta rodovia foi duplicada, havendo uma demanda crescente de tráfego semelhante às estradas paulistas, com a obra sendo completada em 1967. Isso fez crescer as cidades presentes no seu trajeto, com as indústrias existentes sendo modernizadas enquanto outras foram atraídas para a região, com muitas delas sendo implantadas às margens desta rodovia.

A duplicação citada acelerou a industrialização em Resende, desenvolvendo-se ao longo desta via, com a implantação de diversas fábricas: Wander do Brasil (Ovomaltine), Babcock-Wilcox Caldeiras, Cerâmica Bela Vista, Mannesmann Irrigação e Cerâmica São Caetano (LIMA, 2006).

Em Porto Real, então distrito de Resende, o empresário baiano Renato Monteiro da Costa adquiriu em 1958, a preços muito baixos, o conjunto da antiga usina de açúcar, vila operária e terras adjacentes⁶³. Junto à usina localizava-se o canavial, numa grande planície de aluvião e com rico solo de turfa, às margens do Rio Paraíba do Sul. Com a falência do engenho, o empresário criou a Companhia Fluminense de Refrigerantes, com a concessão da The Coca-Cola Company. Segundo o sociólogo Raphael Lima (2006), durante muito tempo esse foi o maior estabelecimento industrial de Porto Real, como também a maior empregadora de Resende.

Desse modo, o eixo viário da Rodovia Presidente Dutra, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro, estruturou parte da desconcentração-concentrada da indústria, iniciada a partir da metrópole paulista nos anos 1970-80, como abordado no capítulo anterior.

Entre 1950 e 1960 a população de Volta Redonda cresceu de 36 mil habitantes para 88 mil. Um aumento de 50% no emprego industrial foi acompanhado por outro, superior a 100% na população urbana. Isso ocorreu não apenas pela criação de empregos indiretos, como também pela forte atração exercida pela usina em função do mais novo plano de expansão, o Plano C de 1960.

⁶³ Esta foi a primeira indústria de Porto Real.

Tabela 4.1 – Aumento da população de Barra Mansa e Volta Redonda conforme o plano de expansão industrial da CSN

Estágio de expansão da CSN	Ano	Barra Mansa	Volta Redonda
Plano A (inicial)	1946	30.375	20.467
Plano B	1954	46.949	56.380
Plano C	1960	65.000	88.740
Plano intermediário	1962	72.332	97.080
Plano de Expansão - Estágio I	1973	117.617	125.299
Plano de Expansão - Estágio II	1977	138.895	154.000
Plano de Expansão - Estágio III	1978	143.400	182.980

Fonte: PAULA, 2009, p. 120.

O déficit habitacional manteve-se, com o acesso às moradias da CSN condicionado às avaliações de desempenho e ao comportamento do operário, como também pela necessidade do seu serviço. Em 1951 os trabalhadores atendidos por habitações da CSN chegavam a 35%, em 1963 foram 38,5%, até o limite de 40,4% em 1967, com 5.982 habitações, quando este processo foi interrompido pelo regime militar (SOUZA, 1992).

A oferta de trabalho não foi tão grande quanto o crescimento populacional. As melhores terras eram de propriedade da CSN ou pertenciam a fazendeiros da região. Com isso, os trabalhadores se alojaram onde puderam, com loteamentos em terrenos mais distantes do núcleo central (surgindo novas favelas⁶⁴) ou em outros municípios. Ao mesmo tempo, as terras próximas foram retidas à espera de valorização imobiliária, no caso das propriedades privadas, e como reserva técnica para a expansão industrial, no caso da CSN (ainda estatal). Isto resultou numa ocupação descontínua e rarefeita da malha urbana com grandes vazios (PIQUET, 1998). Estes são alguns dos fatores-chave para o desenvolvimento da dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense, iniciada na década de 1990-2000, como tratado no Capítulo 5.

O Estado brasileiro criou um modelo de crescimento econômico e de modernização acelerada com o incentivo à indústria como principal base produtiva. Isso refletiu na forma com que se produz o espaço urbano, como complementam Rodrigues, Santos e Oliveira (1992):

⁶⁴ Em Volta Redonda as favelas são conhecidas como núcleos de posse.

[...] os diversos aspectos da espacialidade da urbanização estão vinculados, de modo bem estreito, à intervenção estatal. Pode-se considerar os anos 60 como o momento em que as políticas de Governo assumem uma dimensão espacial, vinculada à questão das crescentes disparidades regionais, como também ao acelerado processo de concentração urbana (RODRIGUES; SANTOS; OLIVEIRA, 1992, p. 63).

Em 1964, o pacto político vigente foi rompido com o Golpe Militar, abrindo espaço para novas formas de articulação entre capital, trabalho e o Estado. Os militares que sempre estiveram na direção da CSN assumem também a direção da cidade, provocando uma forte intervenção sobre o complexo cidade-indústria. Eles nomearam prefeitos, interviram no sindicato, além de mandarem prender e torturar trabalhadores. A CSN se desfez, em grande parte, dos compromissos sociais com Volta Redonda e esta assumiu vida própria. A oferta de mão de obra cresceu com a grande migração para a cidade, e com isso os instrumentos de atração e retenção de trabalhadores utilizados pela CSN, como o aluguel e manutenção das casas da Vila Operária e os serviços sociais, foram gradativamente retirados.

Ainda em 1964, foi criada a Imobiliária Santa Cecília (CECISA) com o objetivo de vender e administrar as casas e terrenos da CSN. O conjunto de ruas, praças e serviços urbanos⁶⁵ foi transferido para a Prefeitura de Volta Redonda que, de uma hora para a outra, viu seu patrimônio urbano multiplicado. Começou, assim, o processo de unificação do espaço urbano, rompendo-se a antiga divisão entre a Vila Operária e a “Cidade Livre”, reunidas então sob uma única administração municipal.

As casas da Vila Operária, destinadas originalmente aos operários da CSN, foram vendidas na década de 1970-80 e passaram a ser ocupadas por famílias de classe média alta⁶⁶. Por terem boa qualidade e serem localizadas na região central da cidade, possuem alto valor imobiliário. Este processo recriou a estratificação social no espaço da cidade. Já os imóveis comerciais foram alugados pela CECISA.

⁶⁵ A água fornecida aos bairros planejados, cujo reservatório pertencia à CSN, passou a ser comprada pela prefeitura, que relativamente empobreceu, o que tornou precários a manutenção e os serviços (MOREIRA, 2003).

⁶⁶ Atualmente, muitas dessas casas são utilizadas por empresas comerciais e de serviços, como também por clínicas médicas. Apenas as casas nos centros das quadras que permanecem com o uso residencial.

O controle do patrimônio pela CECISA alterou o mercado imobiliário de Volta Redonda. A imobiliária tornou-se monopolista, praticando ações capitalistas típicas, retendo terrenos à espera de valorização e criando loteamentos distantes, encarecendo as terras no percurso da infraestrutura estendida. Essa imobiliária construiu bairros para moradia operária⁶⁷, com boa qualidade de urbanização e construção, porém os operários foram rapidamente “excluídos” num processo de gentrificação, causado pela valorização imobiliária (BENTES; COSTA, 2008). Essas casas eram financiadas exclusivamente para operários e técnicos da CSN, ficando com a COHAB-VR, pertencente ao município, a responsabilidade de produzir habitações para a população de baixa renda, com menor qualidade (1969 até 1983). Mesmo com estas ações, o déficit habitacional entre os funcionários da CSN continuou existindo.

A especulação imobiliária na questão habitacional também era gerada pelo desemprego, que agia de forma constante na deterioração do salário dos trabalhadores. Os gastos dos operários com habitação foram multiplicados, estes tendo de residir mais distantes da usina, em bairros sem infraestrutura, com residências menores e de padrão inferior.

Em 1972 ocorreram eleições municipais em Volta Redonda, ganhando o partido MDB, de oposição ao Governo. Com isso, em 1973, o Governo Militar intervém em Volta Redonda, transformando a cidade em área de segurança nacional com o intuito de conter os movimentos sociais. Os prefeitos passam a ser indicados pelo Governo Federal, sob ascendência da CSN. Volta Redonda permaneceu assim até 1985, quando se iniciou o processo de redemocratização do país.

Com os seguidos planos de expansão da CSN nos anos de 1973, 1977 e 1978, as áreas limítrofes entre os municípios de Volta Redonda e Barra Mansa foram ocupadas rapidamente, aumentando ainda mais os loteamentos irregulares (PAULA, 2009). Os demais municípios ao redor do complexo CSN-Volta Redonda tornaram-se cidades-dormitório.

É nessa época que acontece a conurbação entre municípios de Barra Mansa e Volta Redonda, com as conexões entre os dois municípios ocorrendo em ambas as margens do rio Paraíba. Esses municípios estão ligados não apenas por laços físicos, mas também por outras inter-relações, frutos das dependências econômica,

⁶⁷ A CSN credenciou a CECISA junto ao Banco Nacional de Habitação (BNH), então gestor da nova política habitacional do Governo Federal, com a finalidade de produzir casas para os operários através do Sistema Financeiro de Habitação.

social e cultural (BENTES, 2008). Ambos fazem parte de um aglomerado urbano⁶⁸ com as demais cidades da microrregião do Vale do Paraíba fluminense.

Com a implantação da CSN e sua posterior emancipação, Volta Redonda passou a atrair e centralizar atividades comerciais e de serviços qualificadas⁶⁹ na escala regional, em detrimento de Barra Mansa. Isso ocorre pela cidade concentrar uma indústria de grande porte monofuncional, em que o trabalhador industrial detinha uma alta renda, se comparada às atividades terciárias. Essa concentração qualificada contribuiu para polarização extrarregional, cuja área de influência avançava para os Estados de São Paulo e Minas Gerais, como mencionado anteriormente.

Na década de 1970-80 foi iniciada a construção da Ferrovia do Aço, crescendo a oferta de trabalho na região de Volta Redonda e Barra Mansa. O grande número de trabalhadores ferroviários fez com que ocorressem mais ocupações irregulares, principalmente em Barra Mansa.

Durante o governo do Gal. Ernesto Geisel, em meados da década de 1970-80, foi aprovado um programa para a readequação ferroviária dos estados de São Paulo, Rio e Minas. A proposta original da Ferrovia do Aço era levar minério de ferro de Minas Gerais para a Companhia Siderúrgica de São Paulo (COSIPA) e a CSN, exportando o excedente da matéria-prima pelo Porto de Itaguaí⁷⁰. Desse forma, seria criado um tronco ferroviário que conectasse as cidades de Belo Horizonte a Itutinga (MG), e partindo dali sairiam duas variantes: uma alcançaria São Paulo para abastecimento da COSIPA e a outra para Volta Redonda.

No entanto, apenas o trecho entre a cidade mineira de Itabirito e Volta Redonda foi construído (Figura 4.18)⁷¹. A partir de Volta Redonda a linha utilizada é a antiga

⁶⁸ O aglomerado urbano é mais abrangente em sua formação que a conurbação, com nebulosas urbanas que envolvendo um conjunto de áreas urbanizadas próximas entre si, mas que não estão necessariamente ligadas fisicamente, como na conurbação. Tanto nos processos de conurbação quanto nos de aglomeração urbana, há uma relação de interdependência das cidades, que pode ser econômica, social e de serviços públicos urbanos, através de hospitais, escolas, coleta de lixo, redes de infraestrutura e outros (FERRARI, 2004).

⁶⁹ A cidade passa a ser uma referência em serviços, sendo o primeiro lugar da região a ter um *shopping center*. É lá também que foi implantado um polo universitário, especializado em Engenharia Metalúrgica (UFF). Hoje, a CSN continua sendo um polo industrial muito forte, porém o PIB de comércio e serviços de Volta Redonda ultrapassou o industrial.

⁷⁰ Também conhecido pelo antigo nome de Porto de Sepetiba, foi inaugurado em 1982 como terminal especializado na exportação massiva de minério de ferro.

⁷¹ As obras atrasaram com o fim do “Milagre Econômico” e a crise econômica da década de 1980-90. A ferrovia ficou parcialmente pronta em quatorze anos (onze a mais que o previsto), atrasando assim o Programa Siderúrgico Nacional e as exportações. A Ferrovia do Aço foi inaugurada somente em 1989.

linha da E. F. Central do Brasil, com as composições descendo a Serra das Araras (Serra do Mar) até Japeri e de lá seguindo por um ramal até o Porto de Itaguaí⁷².

Figura 4.18 – Projeto inicial da Ferrovia do Aço. Fonte: PEIXOTO, 1977, p. 145⁷³.

⁷² Este ramal foi construído pelo projeto Águas Claras (mina localizada em Nova Lima-MG) da Vale do Rio Doce, para exportação de minério de ferro de Minas Gerais.

O Porto de Itaguaí, localizado na Baía de Sepetiba, foi construído inicialmente com a perspectiva de substituir o Porto do Rio como terminal de contêineres. Mas ao longo do tempo, assumiu o papel de importante terminal da CSN (privatizada), que é seu principal usuário. A maior parte dos terminais portuários foi adquirido pela empresa para transformar o porto em um exportador de minério de ferro e aço, como também recebedor de carvão, vindo de Santa Catarina e de outros países. A localização do porto⁷⁴, próximo à Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, relaciona-se com uma antiga ideia de industrialização dessa zona (primeiro local pensado pela Comissão Executiva do Plano Siderúrgico para a implantação da CSN), mas que não se desenvolveu plenamente.

Em Resende, no Vale do Paraíba fluminense, com o passar do tempo as terras planas utilizadas no cultivo de cana-de-açúcar de Porto Real valorizaram-se pela localização estratégica nas proximidades da Rodovia Presidente Dutra e por estarem entre três estados: Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Segundo Lima (2006), isso abriu possibilidades para a implantação de um polo industrial privado, iniciativa então inédita no país.

O polo começou a ser instalado em 1974, no projeto denominado Polo Urbo-Industrial de Porto Real⁷⁵, que previa a articulação regional como as atividades presentes nos demais municípios do Vale do Paraíba fluminense. No polo, que contava com uma grande área de 2.500 hectares, foram criados loteamentos industriais com infraestrutura para receber plantas fabris de médio e grande porte. O projeto previa a coexistência entre atividades urbanas e rurais, mas apenas a atividade industrial foi implementada (LIMA, 2006).

⁷³ Referência: PEIXOTO, João Batista. **Os Transportes no Atual Desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

⁷⁴ Este porto foi planejando de maneira articulada com o futuro Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, obra rodoviária projetada na década de 1970-80 e que ligará o oeste ao leste metropolitano, passando pelos municípios de Itaguaí, Seropédica, Japeri, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Magé, Guapimirim e Itaboraí. Este arco, de 145 km, conectará diversas rodovias que chegam à Região Metropolitana do Rio de Janeiro, evitando-se que o tráfego pesado de caminhões circule pela capital fluminense, pelo município de Niterói e pela Ponte Rio-Niterói. A construção do Arco Metropolitano foi iniciada em 2008, mas até o momento (2014) não foi concluída.

⁷⁵ Este projeto foi elaborado pelo Escritório Técnico Ary Garcia Rosa e patrocinado pela Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), contando com uma equipe multidisciplinar na sua elaboração (LIMA, 2006).

Figura 4.19 – Planta Geral da proposta do Polo Urbo-Industrial de Porto Real, 1974. O prospecto deste projeto está reproduzido no Anexo A – Figuras A.1 e A.2.

Esse polo contava com indústrias de diferentes setores, que recebiam, já naquela época, incentivos fiscais, destacando-se: Companhia Brasileira de Filmes Sakura (posteriormente Kodak), destilaria Continental Seagram's, Porto Real de Pavimentação e Construção (Unistein), entre outras. Ele foi mantido até o final dos anos 1980-90, quando as isenções fiscais concedidas às indústrias foram encerradas (LIMA, 2006). Posteriormente a partir deste polo teve início o processo de dispersão urbana na região, tratado no próximo capítulo.

Em Itatiaia, também nessa época distrito de Resende, foram implantadas as empresas Xerox e Michelin, próximas à Rodovia Presidente Dutra. Na década de 1980-90, foi instalado a Indústrias Nucleares do Brasil (INB), empresa estatal criada para o enriquecimento de urânio para as usinas nucleares instaladas em Angra dos Reis.

Nessa década o crescimento populacional da microrregião do Vale do Paraíba não foi grande. Na década seguinte, 1990-2000, o município de Barra Mansa teve sua população reduzida. Isso se deve a dois motivos: o êxodo de trabalhadores na época da privatização; a emancipação do distritos de Quatis, São Joaquim e Falcão, que formaram conjuntamente o município de Quatis, em 1993, contribuindo para a redução do território de Barra Mansa. Como a topografia deste município é muito mais acidentada do que a de Volta Redonda, por ser um vale estreito cercado de morros, a ocupação desses é muito mais acentuada.

Ainda durante a década de 1990-2000, ocorreram nessa região as emancipações de Pinheiral⁷⁶, originário de Piraí, e Porto Real de Resende, ambos em 1995. O município de Itatiaia separou-se de Resende ainda mais cedo, em 1988. A fragmentação político-administrativa do território regional também é um dos fatores motivadores do processo dispersão urbana nessa microrregião.

4.4. - As Greves e a Privatização da CSN

A primeira greve dos trabalhadores da CSN aconteceu em maio de 1984, um fato inusitado. Até o ano de 1990 ocorreram mais onze. Elas se estendiam em toda Volta Redonda, inclusive com a participação das famílias e dos vizinhos dos operários. Durante estas greves, a usina era ocupada pelos trabalhadores e por soldados do Exército, extrapolando o conflito fabril e gerando tensão na população. Esta ocupação pelo Exército era inaceitável para os operários e moradores, pois em sua memória ainda permanecia o antigo sentido nacional e emancipador do complexo CSN-Volta Redonda.

A mais intensa dessas greves ocorreu em novembro de 1988, marcando a luta contra a privatização, quando houve o confronto entre o Exército e os trabalhadores no interior da usina, a polícia militar e a população do lado de fora, culminando na morte de três operários⁷⁷. Em poucos dias, caem os símbolos mantidos no imaginário coletivo dos operários e moradores de Volta Redonda⁷⁸.

Desde a década de 1980-90, a CSN já passava por um processo de reestruturação, sendo saneada financeiramente ao mesmo tempo que reduziu o número de operários, com programas de demissão voluntária, preparando-se para a privatização. No fim desta década a empresa estava mergulhada em dívidas, à beira da falência, tendo sido cogitado seu fechamento.

Em abril de 1993, após greves e protestos, a CSN foi privatizada. Ela foi uma das primeiras empresas estatais a serem privatizadas no país. Em leilão público na

⁷⁶ Em 1953, iniciou-se um movimento a favor do desmembramento do distrito de Pinheiral de Piraí, para que se anexasse ao município de Volta Redonda, que seria criado posteriormente, mas sem sucesso.

⁷⁷ Enquanto os operários permaneciam na aciaria (departamento da usina), o confronto, desnecessário, aconteceu na cidade, visto pelos operários no alto das torres industriais. Polícia e Exército enfrentam a população desarmada, com bombas e cassetetes, espancando moradores. O confronto também acontece no interior da fábrica, com a invasão do Exército.

⁷⁸ Nas eleições de 1988 este fato repercutiu em todo país. Em Volta Redonda, a população votou nos candidatos ligados ao movimento grevista e ao Sindicato dos Metalúrgicos, ganhando para prefeito o ex-sindicalista Juarez Antunes.

Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, foram vendidos em lote único todos os ativos da empresa. A frase comum que era dita na época representa bem o que aconteceu com a privatização: “Quem compra a CSN, compra a cidade”.

A privatização foi uma das ações do Estado brasileiro quando da adoção da política neoliberal, que promoveu a modernização da economia, desregulamentando e abrindo o mercado nacional mediante a atração de investimentos estrangeiros – como abordado no Capítulo 1. No entanto, a falta de investimentos diretos do Estado suscitou a perda das políticas de desenvolvimento regional, sem haver uma política nacional nesse sentido.

Após a privatização, a CSN foi preparada para concorrer no mercado globalizado⁷⁹, acarretando na demissão de operários, em alterações no processo produtivo e no relacionamento com diversos atores: empregados, fornecedores, clientes, poder público e a sociedade em geral.

Até 1990 a CSN possuía 23.700 funcionários, e este número foi reduzido para 10.000 depois da privatização. Muitos desses trabalhadores mudam-se para outras cidades, o que diminui o número de moradores de Volta Redonda e Barra Mansa (BENTES; COSTA, 2008). Com isso, as duas cidades sofreram um “baque” em suas economias e na estabilidade social que manteve-se pela década de 1990-2000.

A estagnação econômica não afetou apenas esses dois municípios, atingindo também Resende, Barra do Piraí e Piraí, municípios que abrigavam trabalhadores siderúrgicos e eram utilizados como cidades-dormitório. Essas cidades dependiam intensamente dos gastos dos empregados e aposentados da CSN.

Esse período coincidiu com a saída de muitas fábricas do Polo Industrial de Porto Real, então no município de Resende, com o fim dos incentivos fiscais (LIMA, 2006), mencionado anteriormente. Com isso, as indústrias foram sendo fechadas ou transferiram-se para outros estados, que ofereciam melhores condições. O município de Resende também ficou sem o distrito de Itatiaia, com a emancipação deste tornada efetiva em 1989⁸⁰. Com isso, a arrecadação de impostos do município com as fábricas da Xerox e Michelin, além da relacionada à atividade de turismo, ligada ao Parque Nacional de Itatiaia, foram perdidas.

⁷⁹ A privatização transformou a CSN em um conglomerado de empresas que foram adquiridas posteriormente, entre outras, pela Vale do Rio Doce (mineração), Light (energia), Terminal Portuário de Sepetiba-RJ (escoamento da produção).

⁸⁰ O município de Itatiaia foi criado pela Lei nº 1.330 de 6 de julho de 1988, por desmembramento de Resende. Sua sede foi elevada a cidade e teve sua primeira administração instalada em 1º de junho de 1989.

Além da perda dos empregos diretos ligados à CSN, cerca de 30 mil empregos indiretos foram perdidos na região. O comércio e serviços foram atingidos, bem como as empresas que estavam instaladas na região e eram fornecedoras de produtos e serviços para a usina, conhecidas como “cinturão de fornecedores da siderúrgica” (OLIVEIRA, 2008).

A CSN acabou com o compromisso de exclusividade de compra com as empresas da região. Inicialmente o setor de compras e contratos foi transferido para São Paulo, mantendo apenas alguns contratos com fornecedores locais. Assim, as compras passaram a ser realizadas nacionalmente, numa decisão considerada estratégica pela CSN, desprestigiando a indústria local que tinha se articulado em torno da usina. Isso provocou o fechamento de diversos fornecedores, aumentando o desemprego.

Mas além dos fornecedores, também as empresas da região que compravam insumos produzidos pela siderúrgica foram prejudicadas, com a CSN modificando sua política comercial. A nova política de vendas estabeleceu um limite mínimo para encomendas, o que inviabilizou as indústrias de pequeno e médio porte do setor metalomecânico na região. Isso levou 26 empresas que compunham esse setor na região a se associarem para aquisição conjunta de aço da CSN, formando a AÇOSUL. No entanto, com o tempo nem mesmo esse tipo de compra conjunta prosperou, pois a CSN passou a vender seus produtos por meio de distribuidoras, não privilegiando as empresas locais (OLIVEIRA, 2008).

Em 2011 a sede da CSN foi transferida para São Paulo, mas de fato já funcionava na capital paulista desde 2003⁸¹, com seu antigo e imponente edifício-sede em Volta Redonda (Escritório Central) mantido, em grande parte, desocupado.

Essas novas práticas da CSN, que prejudicaram as empresas locais, levou a siderúrgica a entrar em conflito com as administrações municipais, principalmente a de Volta Redonda. Os municípios dessa região passaram a desenvolver políticas de fomento e capacitação, além de incentivos fiscais, como forma de reinserir a mão de obra local (com cultura metalúrgica) em outras atividades, principalmente as relacionadas ao comércio e aos serviços.

A maneira como ocorreu a privatização da CSN não prejudicou os municípios do Vale do Paraíba fluminense apenas quanto ao emprego e à arrecadação de tributos.

⁸¹ Simbolicamente a sede permaneceu ainda por algum tempo na cidade do Rio de Janeiro.

O modo como a empresa foi vendida ainda hoje traz problemas para os municípios em que a CSN possui terras: Volta Redonda, Barra Mansa e Pinheiral. Na venda da empresa não houve distinção entre as áreas do parque industrial, as que possuem usos urbanos e as que estavam desocupadas. Em parte dessas terras era prevista, na década de 1970-80, a expansão do parque industrial. No entanto, o entorno desses terrenos, na época da privatização, já estavam ocupados pela expansão da urbanização. Todos os terrenos então pertencentes à CSN, passaram indistintamente para os controladores privados da empresa.

Além dos terrenos, diversos equipamentos não industriais de Volta Redonda, como o hospital, escolas e clubes, bem como os serviços por eles prestados, foram vendidos em conjunto com a parte industrial. Posteriormente, as áreas de lazer localizadas nos terrenos ociosos foram fechadas e a empresa tentou ainda retomar os terrenos cedidos aos clubes⁸². Criaram-se mais atritos com o poder municipal e a população, reacendendo o debate sobre o modelo de privatização que foi adotado.

Ainda hoje, há grandes glebas contínuas e vazias pertencentes à CSN, com a empresa sendo a maior proprietária de terras desse três municípios (com cerca de 19,6 km² de terrenos, na maioria urbanos). Essas terras serviriam para a expansão do tecido urbano (espaço intraurbano) desses municípios.

As prefeituras de Volta Redonda e Barra Mansa oferecem incentivos fiscais para a instalação de novas empresas, no entanto, há poucos terrenos disponíveis para empreendimentos de grande porte. Com isso, muitas empresas procuram os municípios vizinhos para se instalar, favorecendo a urbanização dispersa e não possibilitando um aumento mais significativo da economia de Volta Redonda e Barra Mansa (BENTES; COSTA, 2008).

⁸² Os cinco maiores clubes de lazer da cidade estão em terrenos da CSN. Estes foram construídos com ajuda da empresa, na época estatal, contando com funcionários desta para administrá-los. Era função da indústria prover lazer a seus empregados e à população, até mesmo como forma de controle e disciplina da “família siderúrgica”.

Figura 4.20 – Propriedades da CSN de uso não industrial, em laranja, nos municípios de Volta Redonda, Barra Mansa e Pinheiral. Janeiro de 2006. Planta fora de escala⁸³. A reprodução da planta completa está no Anexo A – Figura A.3.

Desse modo, o processo de dispersão urbana em curso no território da microrregião do Vale do Paraíba fluminense relaciona-se diretamente à privatização da CSN. Esta e outras questões são tratadas no próximo capítulo, que estuda especificamente a urbanização dispersa no Vale do Paraíba, analisando as hipóteses desta pesquisa.

⁸³ Fonte: Plano de Ordenamento Territorial – Patrimônio Imobiliário Não Operacional. CSN, 2006.

CAPÍTULO 5

O Processo de Dispersão Urbana no Vale do Paraíba Fluminense e sua Comparação com o Paulista

Neste capítulo são examinadas detalhadamente as origens, motivações e desdobramentos atuais do processo de dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense. Em seguida é abordada a urbanização dispersa no lado paulista do vale e realizada uma análise comparativa desse processo entre esses dois lados.

A dispersão urbana do Vale do Paraíba paulista foi estudada a partir do material produzido pelo Projeto Temático “Urbanização Dispersa e Mudanças no Tecido Urbano”, coordenado por Reis (2006) e realizado no LAP, seguido por dados e observações empíricas elaborados através de trabalhos de campo.

Ao longo do capítulo, as hipóteses elencadas na introdução do trabalho são verificadas com base nos conceitos apresentados nos capítulos iniciais e na caracterização da formação e desenvolvimento do Vale do Paraíba fluminense, desenvolvida no capítulo anterior.

Entende-se que a privatização da CSN em 1993, com a posterior reorganização da empresa, foi o marco inicial para a reestruturação produtiva e espacial em curso na microrregião do Vale do Paraíba fluminense. Com isso, a região começou a se reindustrializar, instalando-se novas plantas fabris, relacionadas principalmente à indústria automobilística e ao setor metalomecânico. Os novos empreendimentos foram implantados de maneira dispersa pelo território regional, como evidenciado a seguir.

A reindustrialização da região foi iniciada a partir da adoção do modelo neoliberal pelo governo brasileiro e de suas consequentes medidas de ajuste econômico, ocorridas no começo da década de 1990-2000. O país passou ao longo dessa década por profundas transformações na economia, nas atividades produtivas, nas relações trabalhistas e, consequentemente, no processo de urbanização e estruturação dos espaços urbanos.

As novas indústrias, a maioria multinacionais, foram atraídas principalmente pelos benefícios e incentivos fiscais oferecidos na chamada “guerra fiscal” entre estados e municípios por investimentos, mas também pela proximidade dos principais centros consumidores (São Paulo e Rio de Janeiro) e pelo insumo básico para a produção – o aço da CSN.

Essas indústrias são parte da nova geografia industrial mundial, vinculadas à nova economia global e informacional, ao processo de globalização, informatização e comunicação, sendo integrantes do espaço de fluxos. Com isso, essas empresas

articulam-se globalmente e seu comando nacional está concentrado, em grande parte, na metrópole paulista.

Os empreendimentos industriais dispersos no Vale do Paraíba fluminense funcionam como catalisadores do processo de ocupação e organização do território regional. Por atraírem mão de obra qualificada e com salários mais elevados, característicos da atividade industrial, possuem o efeito de atração e multiplicação das atividades comerciais, de serviços e residenciais na microrregião, que passaram a ser instaladas também de maneira dispersa.

As relações sociais e os modos de vida, antes organizados basicamente no interior das cidades, tornaram-se dispersos e estruturados regionalmente, orientados de acordo com os interesses globais das novas indústrias, que são estranhas aos elementos preexistentes na microrregião.

As diferentes atividades urbanas, que são implantadas com formas urbanas dispersas, são estruturadas a partir da Rodovia Presidente Dutra, seus entroncamentos e estradas que dão acesso ao tecido urbano dos municípios do Vale do Paraíba fluminense. Com isso, a Via Dutra possui cada vez mais características de via urbana no trecho que atravessa a região, com congestionamentos pela manhã e no final da tarde durante a semana, coincidentes com a entrada e saída da maioria dos empregados das indústrias dispersas. Essa via possibilita o desenvolvimento do modo de vida com um cotidiano regional, que possui características metropolitanas. Com o aumento da mobilidade, tornou-se comum na região morar em um município, trabalhar em outro e se divertir ou estudar num terceiro.

No Vale do Paraíba paulista o processo de dispersão urbana teve início ainda na década de 1970-80, com a desconcentração-concentrada da industrialização. Próximas às fábricas dispersas foram implantados bairros populares e, posteriormente, loteamentos e condomínios fechados. Essa expansão da urbanização foi possível graças à ampliação do sistema rodoviário, permitindo o desenvolvimento de modos de vida regionais.

5.1. - A Reindustrialização e a Emancipação de Porto Real – o Início do Processo de Dispersão Urbana no Vale do Paraíba Fluminense

Na década de 1990-2000, teve início a reestruturação produtiva e espacial da microrregião do Vale do Paraíba fluminense, após a privatização e reorganização da CSN. A região começou a se reindustrializar, com a instalação de novas plantas fabris, relacionadas principalmente ao setor metalomecânico, que inclui a indústria automobilística. Os novos empreendimentos foram implantados de maneira dispersa pelo território regional.

Em 1994, o governo do Estado do Rio de Janeiro e a Prefeitura de Resende iniciaram negociações com a Volkswagen (VW, atual MAN), que havia anunciado a intenção de instalar no Brasil sua fábrica mundial de ônibus e caminhões. Esse processo foi marcado por aspectos técnicos e políticos. Segundo os sociólogos José Ramalho e Marco Santana (2002), a empresa elaborou um extenso formulário e enviou a diversos municípios brasileiros – num verdadeiro processo seletivo – primeiro separando 100 municípios, depois 40, 15 e, no final da competição, duas cidades: Resende e São Carlos¹ (SP).

Nessas negociações, segundo o geógrafo Floriano Oliveira (2008), participaram desde o começo:

- Membros do governo do Estado do Rio – negociando isenções, financiamentos, infraestrutura e participação direta no empreendimento com ações da fábrica;
- Município de Resende – também propôs isenções de tributos e infraestrutura;
- Presidente da CSN – ofereceu suporte logístico e a Escola Técnica Pandiá Calógeras, para treinamento da mão de obra com cursos especialmente elaborados para a montadora;
- Um representante do Grupo Porto Real² – dono das terras do Polo Industrial de Porto Real, mencionado no capítulo anterior.

¹ Esta cidade paulista recebeu a fábrica de motores da Volkswagen, inaugurada em 1996, no mesmo ano da planta industrial de Resende.

² Esse grupo empresarial familiar atua em diversas atividades econômicas: fabricante e distribuidor de refrigerantes (Coca-Cola), banco de investimentos, rádios, agropecuária, imobiliárias, postos de gasolina, entre outros empreendimentos no Vale do Paraíba fluminense. Fonte: Site Postos Olá. Disponível em: <www.olapostos.com/v1/page/historiavisaomissao.asp> Acesso em: 19 Mai. 2014.

Os fatores decisivos desta negociação não foram técnicos, mas sim políticos. Com isso, o município de Resende acabou tendo um papel secundário na negociação, cabendo ao governo estadual a negociação política e a oferta de incentivos e benefícios econômicos, que foram articulados com o Governo Federal, como o financiamento pelo BNDES. Os governos estadual e municipal ofereceram à empresa uma série de recursos: incentivos fiscais, com a isenção total de impostos estaduais – dez anos de dispensa de ICMS³ –, liberação de impostos municipais por 15 anos – ISS⁴, IPTU⁵ e taxa de água; instalação de infraestrutura viária; melhoria dos portos para exportação; qualificação da mão de obra, entre outros. Além disso, o Grupo Porto Real (privado) propôs doar um terreno de 2 milhões de metros quadrados (200 ha) sem qualquer contrapartida. Dessa forma, Resende conseguiu vencer a disputa pela fábrica da VW (LIMA, 2006; OLIVEIRA, 2008).

O governo estadual entrou com sua parcela de recursos colocando à disposição da VW excepcionais condições de infraestrutura. Foram gastos US\$ 15 milhões, distribuídos da seguinte forma: a) uma estação de força elétrica para a fábrica no valor de US\$ 4 milhões; b) uma linha nova de canalização de gás de 14 quilômetros, no valor de US\$ 7,3 milhões; c) uma estrada asfaltada de 3,4 quilômetros, no valor de US\$ 2,3 milhões; d) recursos para que as autoridades municipais providenciassem para as fábricas postes de luz, sinalização, água, esgoto, transporte, etc., no valor de US\$ 2,1 milhões; e) uma infraestrutura de telecomunicações com ligações através de fibra ótica (RAMALHO; SANTANA, 2002, p. 88).

Neste ínterim, simultaneamente ao anúncio oficial da instalação da fábrica da VW em Resende, feito pelo estado em 1995, surgiu o movimento pela emancipação do então distrito de Porto Real⁶. Para o sociológico Raphael Lima (2006), a negociação

³ Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.

⁴ Imposto sobre Serviços.

⁵ Imposto Predial e Territorial Urbano.

⁶ O desejo de autonomia de Porto Real vem desde da década de 1960-70, quando do primeiro desenvolvimento industrial de Resende, período em que as indústrias químico-farmacêuticas começaram a ser instaladas às margens da Rodovia Presidente Dutra. A melhora da infraestrutura viária com esta rodovia e a duplicação da E. F. Central do Brasil, que cruza o distrito de Floriano (pertencente a Barra Mansa), melhoraram o acesso a Porto Real, diminuindo o isolamento em relação a Resende. Em 1966 foi criado um movimento intitulado Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE), organização que propôs a transformação de Porto Real em uma cidade industrial, envolvendo os proprietários mais influentes, que deram origem ao Grupo Porto Real. No entanto, com a instituição do Ato Institucional Número 5 (AI-5), em 1968, pela ditadura militar, foram inibidas as liberdades civis, inviabilizando o movimento de emancipação (LIMA, 2006).

para a implantação da VW e as possibilidades de crescimento econômico advindas desta indústria tiveram um papel essencial para a separação de Porto Real, com a emancipação fazendo parte do jogo político e dos interesses dos atores regionais. Oliveira (2008) considera que a participação do Grupo Porto Real nesse processo foi decisiva, pois desde o início da negociação com a VW e a proposta de emancipação, ambas iniciadas em 1994, este grupo ofereceu o terreno para a instalação da indústria. Com isso, a localização da fábrica serviu de “moeda de troca” (RAMALHO; SANTANA, 2002), com a indústria permanecendo no município de Resende desde que fosse aceita a separação de Porto Real. Assim foi feito, trocando-se a fábrica da Volkswagen pela emancipação.

Como o terreno ofertado e escolhido para “acomodar” a empresa [VW] localizava-se dentro da fazenda Piquete (com aproximadamente 3,6 milhões de metros quadrados e divisa entre o mesmo [3º distrito de Porto Real] e o 2º distrito de Agulhas Negras), para confirmar sua autonomia política, a comissão pró-emancipação de Porto Real apresentou, no dia 1º de agosto do mesmo ano [1995], um requerimento popular com assinatura de porto-realenses, que concordavam com a proposta de excluir a fazenda de seu futuro território. Da área total dessa, 2,5 milhões já pertenciam as Agulhas Negras [que permaneceu com Resende] e 900 mil metros quadrados a Porto Real. Tal requerimento deveria ter assinaturas de pelo menos 5% dos cinco mil eleitores do distrito (cerca de 250 pessoas), mas acabou ultrapassando a marca dos mil. O documento foi analisado pela Comissão de Justiça da Assembleia Legislativa do Estado do Rio, aprovado e anexado ao processo de emancipação em andamento (LIMA, 2006, p. 49).

Dessa forma concretizou-se a separação, alterando-se o perímetro de Porto Real, com o futuro município abrindo mão de parte de seu território – 900 mil metros quadrados (90 ha) –, e sendo mantido em Resende o terreno para a instalação da fábrica da Volkswagen. O limite original do distrito, o Rio Paraíba do Sul (que contorna Porto Real), foi modificado e deslocado para a estrada que separa as plantas industriais da VW (Resende) e posteriormente da PSA Peugeot-Citroën (Porto Real).

Figura 5.1 – Vista aérea da fábrica da Volkswagen em Resende, atual MAN Latin America⁷. Sem data. A planta industrial foi inaugurada em 1 de novembro de 1996.

A emancipação foi confirmada em 5 de novembro de 1995, com o novo município sendo estabelecido em 28 de dezembro do mesmo ano⁸. Em 1996 foram realizadas eleições municipais, sagrando-se vencedor o candidato que era funcionário⁹ do Grupo Porto Real, o mesmo grupo que doou as terras para implantação da fábrica da VW. Para Lima (2006), isso possibilitou a renovação do controle da localidade por parte deste grupo, com a administração municipal sendo influenciada pelos irmãos Monteiro – filhos do patriarca Renato Monteiro e empresários do grupo –, revelando também a presença de elementos de uma estrutura paternalista. Ainda segundo esse autor, isso levou à construção de um “município modelo”, industrializado por parte deste grupo empresarial familiar, em que procura-se evitar uma indesejável desordem ao controlar fortemente sua expansão urbana.

⁷ Fonte: Site BMB Mode Center. Disponível em: <www.modecenter.com.br/fabrica-da-man-em-resende-atinge-meio-milhao-de-veiculos-produzidos>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

⁸ Lei Estadual 2.492/1995, assinada no Palácio do Ingá, em Niterói, pelo então governador Marcello Alencar.

⁹ Sérgio Bernardelli, administrador de empresas que trabalhava no grupo desde de 1961 e que era do mesmo partido político do governador (LIMA, 2006).

Porto Real é um município bem planejado que, nos oito anos da administração de Sérgio Bernardelli [1997-2004], conseguiu se transformar em uma das economias com maior ritmo de crescimento do estado e inserir seu nome no novo mapa do setor automotivo brasileiro. É também um município construído com um tipo particular de ligação com o setor privado. A sua peculiaridade é ser tratado não simplesmente como uma extensão territorial do domínio da fábrica, mas também da própria administração da empresa, ou seja, foi concebida para ser uma cidade “modelo” em gerenciamento, controle de gastos, aplicação sensata de recursos, etc. Lá é onde a repartição é organizada e gerida como escritório de empresa privada, e onde não há melhor definição para desenvolvimento do que agregação de valor. [...] Há uma preocupação do grupo econômico em levar adiante uma política de combate à ocupação desenfreada do território, lutando para não deixar a população ultrapassar a marca de 25.000 habitantes. Esse tipo de engenharia social procura impedir a entrada de “forasteiros” em busca de oportunidades que o “eldorado” fluminense um dia prometeu e é parte de uma visão empresarial que concebe o desenvolvimento de modo restrito, como agregação de valor, e cuja artificialidade impede qualquer sentimento de integração, que nem os gastos com infraestrutura e os programas sociais a curto prazo podem remediar. Tal controle do crescimento traduz uma inseparabilidade entre público e privado no município, impedindo uma organização autônoma e livre da tutela empresarial. [...] A sua sociedade civil encontra-se ainda desorganizada e a curto prazo não parecem existir condições favoráveis à criação e mobilização de “capital social” em larga escala (LIMA, 2006, p.65-66).

Com sua independência, Porto Real iniciou uma estratégica e agressiva política de atração de investimentos, tornando-se um dos municípios que mais recebe investimentos no estado (LIMA, 2006). Isso levou à rápida modernização do seu parque industrial, com a diversificação das atividades. Com isso, alterou-se significativamente o perfil econômico de município, onde predominava a atividade rural até 1996, quando se destacava a pecuária leiteira.

A Prefeitura de Porto Real, no seu primeiro ano de funcionamento em 1997, conseguiu a instalação da fábrica da Guardian – grande empresa norte-americana de fabricação de vidros planos –, que também foi implantada de maneira dispersa no território, com a planta industrial inaugurada em 1998. A empresa beneficiou-se dos recursos do Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social (FUNDES) do governo do Estado do Rio¹⁰. Já a prefeitura ofereceu isenção de IPTU por 15 anos e

¹⁰ Este fundo é operacionalizado pela Companhia de Desenvolvimento Industrial (CODIN) do estado e concede financiamentos com taxas de juros reduzidas.

serviços de terraplanagem, enquanto o terreno de 600 mil metros quadrados foi doado pelo Grupo Porto Real (OLIVEIRA, 2008).

Figura 5.2 – Vista aérea da fábrica da Guardian em Porto Real¹¹. Sem data.

No mesmo ano, o grupo francês PSA decidiu implantar uma fábrica no país¹². Esse grupo, controlador das montadoras Peugeot e Citroën, anteriormente apenas importava automóveis da sua fábrica na Argentina para o Brasil.

Porto Real deflagrou uma “campanha” para a implantação do polo metalomecânico, pois já contava com a base logística instalada para a VW, com a PSA constituindo-se na primeira fábrica de automóveis do Estado do Rio de Janeiro. Junto com essa indústria, foram implantados ao redor da fábrica diversos fornecedores, no chamado Tecnopolo I, que posteriormente foi ampliado com o Tecnopolo II.

Figura 5.3 – Vista aérea da fábrica da PSA Peugeot-Citroën em Porto Real¹³. Sem data. Ao fundo localizam-se o Centro de Pesquisa da PSA e os Tecnopolos I e II.

¹¹ Fonte: Site Guardian. Disponível em: <www.guardianbrasil.com.br>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

¹² O investimento inicial foi de cerca de US\$ 600 milhões no Brasil (LIMA, 2006).

Os mecanismos de atração dessa indústria foram basicamente os mesmos utilizados com a Volkswagen. Ofereceram-se incentivos fiscais tanto pelo estado quanto pelo município, com o compromisso da prefeitura de viabilizar a infraestrutura regional e o Grupo Porto Real de doar um terreno com 3 milhões de metros quadrados (300 ha), sendo que 1 milhão deles foram destinados à implantação dos fornecedores para a fábrica principal (Tecnopolo). Além de recursos estaduais do FUNDES, o empreendimento contou com o financiamento do BNDES. A novidade no negócio foi a participação do Estado do Rio de Janeiro como sócio da PSA, detendo cerca de 32% da participação no capital, além do mencionado financiamento do banco estatal (RAMALHO; SANTANA, 2002). A fábrica foi inaugurada em dezembro de 2000.

Dessa forma, as instituições municipais e estaduais, voltadas para o desenvolvimento econômico, atuaram na criação do polo industrial metalomecânico, através de legislações e mecanismos de incentivos a investimentos na região, orientando o crescimento econômico e a geração de empregos. O governo estadual vem atuando, principalmente através da Companhia de Desenvolvimento Industrial (CODIN), utilizando-se do FUNDES, de modo a operacionalizar a estratégia de instalação de novas empresas (RAMALHO, 2006).

Em 1999 foi inaugurada a planta industrial da GalvaSud (atual CSN Porto Real)¹⁴, produzindo bobinas de aço galvanizado para abastecer, principalmente, as indústrias automotivas instaladas na microrregião e nos estados de São Paulo, Minas Gerais e Paraná, além do Mercosul. Essa empresa contou com financiamento do BNDES e do banco alemão KFW¹⁵. Também essa indústria foi implantada de forma dispersa no território de Porto Real, num terreno de 150 mil metros quadrados (15 ha) entre as fábricas da VW e da PSA (LIMA, 2006).

¹³ Fonte: Site Imprensa Oficial do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em:

<www.ioerj.com.br/portal/modules/news/article.php?storyid=518>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

¹⁴ Essa empresa foi criada como uma *joint-venture* entre a CSN e o grupo alemão Thyssen Krupp, sendo totalmente adquirida pela CSN em 2003 (LIMA, 2006).

¹⁵ O projeto orçado em US\$ 290 milhões teve o financiamento dividido entre o BNDES, com 70%, equivalente a US\$ 165 milhões, e 30% pelo banco alemão.

Figura 5.4 – Fábrica da Galvasud (atual CSN Porto Real). Julho de 2009. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Em 2001 surgiu a BMB Mode Center, empresa voltada para a montagem de carrocerias, instalada inicialmente no interior da fábrica da VW, em Resende. Em 2011, foi construída sua própria planta industrial em Porto Real, num terreno de 30 mil metros quadrados (3 ha) e com 6 mil metros quadrados de área construída, localizada a 150 metros da fábrica de ônibus e caminhões da VW, atual MAN Latin America¹⁶.

Figura 5.5 – Acesso à fábrica da BMB Mode Center. Julho de 2009. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

¹⁶ Fonte: Site BMB Mode Center. Disponível em: <www.modecenter.com.br>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

Figura 5.6 – Imagem aérea do polo industrial de Porto Real, com indicação das principais indústrias e do limite entre os municípios de Resende e Porto Real. 2014. Ver imagem estendida no Anexo A – Figura A.4. Fonte: Edição do autor a partir de imagem do Google Earth Pro.

O município de Porto Real tem uma área de 50,7 km² e já no ano 2000 possuía 12.095 habitantes, segundo o Censo do IBGE. Em 1991, quando ainda distrito de Resende, sua população era de apenas 8.328 moradores. Conforme os dados do Censo de 2010, Porto Real possuía nesse ano 16.592 habitantes, praticamente o dobro de 20 anos antes. A arrecadação de impostos cresceu significativamente, mesmo com todos os incentivos fiscais concedidos às indústrias. Entre 2007 e 2012, o crescimento da arrecadação de ICMS foi de 132%. Entre 2001, início do funcionamento da PSA, e 2003, o crescimento do PIB de Porto Real foi de 1.300%, superior a qualquer município fluminense, segundo Lima (2006). O PIB em 2010 do município foi de 4,82 bilhões de reais, apresentando o 6º maior PIB *per capita* do país, com 290.834 reais por habitante, o maior do Estado do Rio de Janeiro¹⁷.

¹⁷ Dados tabulados a partir de informações do IBGE e Fundação CEPERJ (Estado do Rio de Janeiro). Ranking do PIB *per capita* e avanço do ICMS foram obtidos a partir da reportagem “Porto Real tem o melhor PIB *per capita*”, do Diário do Vale, publicada em 26 Dez. 2013. Disponível em: <m.diariodovale.com.br/ views/noticiaInterna.asp?cod=82995&codArea=1>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

O centro administrativo municipal de Porto Real, Palácio Municipal 5 de Novembro, foi construído com 70% dos custos pagos pela iniciativa privada¹⁸. Esse edifício, com 1,2 mil metros quadrados de área construída, foi inaugurado em abril de 2004.

O hospital maternidade foi construído e doado pelo Grupo Porto Real à prefeitura, inaugurado em outubro de 2003. No entanto, o município até hoje não conta com um hospital de grande porte, tendo a população que se deslocar para os municípios de Resende, Barra Mansa e Volta Redonda. Não há também centros e atividades culturais na cidade (LIMA, 2006). Enquanto o hospital está localizado junto ao rarefeito tecido urbano de Porto Real, a sede administrativa está dispersa no território.

Figura 5.7 – Palácio Municipal 5 de Novembro, centro administrativo de Porto Real. Outubro de 2011. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Figura 5.8 – Hospital Municipal São Francisco de Assis, em Porto Real. Outubro de 2011. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

¹⁸ A obra demorou seis anos e meio para ficar pronta, e seu custo foi estimado em 900.000 reais (LIMA, 2006).

O município de Resende, com o impacto sofrido pela perda de Porto Real, buscou atrair novos empreendimentos em diferentes zonas da cidade, como a Votorantim Siderurgia (2009)¹⁹ no oeste do município e a fábrica de automóveis da nipo-francesa Nissan (2014) próxima ao polo de Porto Real (leste), além de modernizarem seu aeroporto regional.

A siderúrgica foi implantada num terreno com área de 430 ha, com investimentos iniciais de 550 milhões de dólares e 700 empregos diretos²⁰. Sua produção é de aços longos²¹ e está agregada à da antiga Siderúrgica Barra Mansa, indústria do mesmo grupo empresarial e localizada na microrregião.

Figura 5.9 – Imagem aérea da zona oeste de Resende, localizando a Votorantim Siderurgia e outras atividades urbanas. 2014. Ver imagem estendida no Anexo A – Figura A.5. Fonte: Edição do autor a partir de imagem do Google Earth Pro.

¹⁹ As datas entre parênteses referem-se ao ano de inauguração.

²⁰ Fonte: Reportagem do jornal O Globo – “Nova unidade da Votorantim Siderurgia em Resende entra em operação”, publicada em 07 Out. 2009. Disponível em: <oglobo.globo.com/economia/nova-unidade-da-votorantim-siderurgia-em-resende-entra-em-operacao-3162366>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

²¹ Produtos voltados principalmente para a construção civil e mecânica: vergalhões, barras, fio-máquinas e perfis.

Figura 5.10 – Vista de parte da zona oeste de Resende, com Usina Siderúrgica da Votorantim²². Novembro de 2012.

Já a fábrica da Nissan ocupa um terreno de 3 milhões de metros quadrados (300 ha), comprado e doado pelo Estado do Rio à montadora, após essa escolher o local. A planta industrial, de 220 mil metros quadrados de área construída, teve um investimento de 2,6 bilhões de reais, gerando 1.500 empregos diretos, que podem chegar a 2 mil. Essa indústria tem sua produção associada com a linha de montagem instalada na planta industrial da Renault em São José dos Pinhais (PR)²³.

Figura 5.11 – Vista aérea da fábrica da Nissan em Resende²⁴. 2014. Ao fundo à esquerda, o Rio Paraíba do Sul e o Polo Industrial de Porto Real.

²² Fonte: Renato S. Rodrigues. Disponível em: <static.panoramio.com/photos/1920x1280/82136223.jpg>. Acesso em: 01 Mai 2014.

²³ Fontes: Reportagem do jornal Valor Econômico – “No jogo dos carros, governo do Rio quer o segundo lugar”, publicada em 05 Mar. 2013. Disponível em: <www.valor.com.br/brasil/macroeconomia?page=330>. Acesso em: 01/05/2014; Site Nissan do Brasil. Disponível em: <www.nissan.com.br/#nissan-brasil/no-brasil>. Acesso em: 01 Mai 2014.

²⁴ Fonte: Divulgação Nissan, site da empresa. Disponível em: <www.nissan.com.br/#nissan-brasil/no-brasil>. Acesso em: 01 Mai 2014.

Em Itatiaia, município que também se emancipou de Resende, ocorreu a expansão da fábrica da francesa Michelin (2012), com 100 mil metros quadrados de área construída, no valor total de 300 milhões de euros, ampliando em 300 o número de empregos diretos²⁵. Também foi instalada a planta da indústria de máquinas pesadas da sul-coreana Hyundai (2013), em parceria com a BMC Brasil Máquinas, num terreno de 550 mil metros quadrados (55 ha), ao custo de 408 milhões de reais e 1.000 empregos diretos²⁶.

Figura 5.12 – Vista aérea da fábrica da BMC Hyundai, em Itatiaia, com a Rodovia Presidente Dutra à esquerda²⁷. 2013.

Essas plantas fabris estão localizadas no polo industrial do município, entre o tecido intraurbano de Itatiaia e Resende, às margens da Rodovia Presidente Dutra e a menos de 20 km da divisa com o Estado de São Paulo. Este é o único dos novos polos industriais da região que contam com acesso ferroviário, estando prevista a construção de um terminal rododiferroviário. Os empreendimentos foram financiados com recursos públicos do BNDES (federal) e do FUNDES (estadual).

²⁵ Fonte: Site Automotive Business. Disponível em: <www.automotivebusiness.com.br/noticia/15125/michelin-expande-fabrica-de-italiaia>. Acesso em: 01 Mai 2014.

²⁶ Fonte: Site A Voz da Cidade. Disponível em: <www.avozdacidade.com/site/page/noticias_interna.asp?categoria=1&cod=25055>. Acesso em: 01 Mai 2014.

²⁷ Fonte: Site Brasil Engenharia. Disponível em: <www.brasilengenharia.com/portal/industria-tecnologia/5807-bmc-hyundai-apresenta-instalacoes-da-fabrica-no-rio-de-janeiro-para-clientes-e-revendedores>. Acesso em: 01 Mai 2014.

Itatiaia conta com um programa de incentivos fiscais próprio – PRODEMI²⁸, criado em 2009, que fomenta a implantação de empreendimentos através de subsídios para compra/aluguel de terrenos e a redução ou isenção de impostos²⁹.

Figura 5.13 – Imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação dos principais empreendimentos e vias. 2014. Ver imagem estendida no Anexo A – Figura A.6. Fonte: Edição do autor a partir de imagem do Google Earth Pro.

Em 2013 foi anunciada a construção da indústria de automóveis da britânica Jaguar Land Rover em Itatiaia. A concorrência envolveu oito estados, tendo como fatores decisivos para a escolha do município a presença de fornecedores na região e a proximidade dos principais mercados consumidores brasileiros, com a possibilidade de atender ainda outros países de América Latina. A empresa será instalada num terreno de 590 mil metros quadrados (59 ha), localizado no polo industrial do município. Diferente das demais empresas, essa fábrica será custeada pela própria montadora, com investimentos de 750 milhões de reais, mas recebendo incentivos fiscais do estado e do município. Serão gerados 400 empregos diretos e a produção deve ser iniciada em 2016³⁰.

²⁸ Programa de Desenvolvimento Econômico do Município de Itatiaia.

²⁹ A redução do ICMS chega a 75%, o total da parcela desse imposto recebida pelo município.

³⁰ Fonte: Reportagem do jornal O Globo – “Construção da fábrica da Land Rover no Rio começará no meio do ano que vem”, publicada em 05 Dez. 2013. Disponível em: <oglobo.globo.com/economia/

Além dessas indústrias, esse polo conta com um centro de logística e distribuição da Procter & Gamble (P&G, 2010), gerenciado pela empresa de logística DHL Supply Chain, num terreno de 208 mil metros quadrados, sendo 34 mil metros quadrados de área construída³¹.

Figura 5.14 – Centro de logística e distribuição da P&G em Itatiaia. Julho 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

O fundo Pátria Investimentos anunciou em 2013 a construção de um complexo de logística e industrial, em forma de condomínio, e um terminal de integração e transbordo rododiferroviário. O projeto, de 200 milhões de reais, está sendo implantado num terreno de 1 milhão de metros quadrados (100 ha) e contará com 160 mil metros quadrados de área construída para galpões, pátio de 50 mil metros quadrados para contêineres, com a 1ª fase inaugurada ainda em 2014. Esse fundo tem como clientes potenciais para aluguel de galpões industriais os fornecedores e empresas de logística que atendem à cadeia produtiva da indústria automobilística³².

No município de Barra Mansa as indústrias e atividades de transporte e cargas estão instaladas em pequenos vales ao longo da Via Dutra, muitas delas implantadas a partir da abertura da rodovia, nos anos 1950-60. Em Pinheiral, Pirai (no distrito de Arrozal) e Barra do Pirai, estão surgindo pequenos polos industriais com características de dispersão, entre as margens dessa rodovia e os acessos viários, com seus núcleos urbanos (intraurbano) distantes desses acessos.

construcao-da-fabrica-da-land-rover-no-rio-comecara-no-meio-do-ano-que-vem-10977237>. Acesso em: 01 Mai 2014.

³¹ Fonte: Site JusBrasil. Disponível em: <gov-rj.jusbrasil.com.br/politica/5147229/itatiaia-recebe-investimentos-das-empresas-michelin-e-procter-gamble>. Acesso em: 01 Mai 2014.

³² Fonte: Reportagem do jornal Folha de São Paulo – “Empresa constrói complexo logístico no Rio”, publicada em 22 Nov. 2013. Disponível em: <www1.folha.uol.com.br/colunas/mercadoaberto/2013/11/1374879-empresa-constroi-complexo-logistico-no-rio.shtml>. Acesso em: 01 Mai 2014.

Figura 5.15 – Fábrica da Real Steel no distrito de Floriano, em Barra Mansa, à beira da Via Dutra. Outubro de 2012. Fonte Arquivo da Pesquisa.

Figura 5.16 – Perspectiva simulada a partir de imagens aéreas de Barra Mansa. Observa-se que neste trecho do Vale do Paraíba a topografia é mais acentuada, com os chamados “mar de morros”. À direita a Via Dutra e ao centro a Ferrovia do Aço, com o Rio Paraíba do Sul entre essas vias. Nas margens do rio localiza-se o tecido urbano de Barra Mansa e ao longo da rodovia, observam-se as indústrias e as atividades de transporte e cargas, instaladas em pequenos vales. Fonte: Google Earth Pro, 2014.

Editada por Ellen Reis.

Figura 5.17 – Perspectiva simulada a partir de imagens aéreas de Pirai. Observa-se que o município, de área urbana reduzida, tem suas plantas industriais afastadas do centro urbano, localizadas nas margens da Rodovia Presidente Dutra. Próxima à cidade, encontra-se o Reservatório de Vigário do sistema Light. Fonte: Google Earth Pro, 2014. Editada por Ellen Reis.

5.2. - Compreendendo as Transformações Ocorridas com a Reindustrialização, que Levaram ao Processo de Dispersão Urbana na Microrregião

As indústrias instaladas no Vale do Paraíba fluminense a partir da década de 1990-2000, com alteração nos padrões de produção e de localização industrial, como observado anteriormente, seguem a lógica espacial do espaço de fluxos, como conceituado por Manuel Castells (2012), configurando um novo espaço industrial. O espaço de fluxos é a lógica espacial dominante, por representar os interesses e funções que são preponderantes na sociedade, como tratado no Capítulo 1.

A produção flexível e sua lógica de implementação, com base no espaço de fluxos, possibilitam a diminuição da polarização espacial global do desenvolvimento industrial, incentivando a multiplicação de polos de crescimento industrial. De modo concomitante, os meios de inovação industrial de alta tecnologia e dos setores industriais que seguiram em direção à flexibilidade da produção, levaram ao ressurgimento do fenômeno dos polos e distritos industriais, segundo Michael Storper (1990).

Assim, as novas indústrias instaladas nos municípios de Porto Real, Resende e Itaiaia seguem a tendência de organizarem-se de maneira a estarem concentradas geograficamente, instalando-se em polos industriais, com o objetivo de reduzir custos e gerar maior produtividade. Esse agrupamento de empresas e indústrias facilita o encadeamento com as demais empresas e fornecedores, proporcionando

ainda a reunião de mão de obra e de suprimentos. Isso permite maior rotatividade de estoques e de produção, bem como a redução de custos na contratação e treinamento da mão de obra e ainda a socialização dos empregados (STORPER, 1990).

A concentração e ligação das estruturas industriais urbano-regionais ajudam na maximização do acesso ao contexto cultural e informacional dos sistemas de produção, tendo como características comuns funcionarem como nós, que articulam diferentes redes com intensivas interações: empresariais, de pesquisa e produção, industriais, acadêmicas, entre outras.

Como observado por Storper (1990), a substituição do antigo sistema tecnológico e institucional fordista por um regime de flexibilidade de produção introduz um conjunto de novas realidades. Este conjunto configura o novo desenvolvimento econômico regional e uma nova forma da urbanização, como está sendo observado no Vale do Paraíba fluminense.

Dessa modo, as novas fábricas, instaladas na microrregião, como também as de seus fornecedores locais, foram e estão sendo implantadas com formas urbanas dispersas no espaço regional, gerando por aglutinação, ao longo do tempo, centralidades com os polos industriais.

Essas plantas industriais e os polos onde estão instaladas apresentam características de não-lugares, como definido por Marc Augé (1994), que são pontos de não permanência e transitórios, conectados pela Rodovia Presidente Dutra e acessos viários. Assim, caracterizam-se como espaços abstratos, elementos dos espaços de fluxos, em que não se criam laços sociais e afetivos profundos e duradouros.

A partir da instalação dessas novas indústrias surgem outras atividades urbanas – comércio, serviços e residencial, inicialmente para atender à mão de obra industrial. Essas atividades também são articuladas pela lógica do espaço de fluxos e estão dispersas no território regional, como tratado a seguir.

Essas urbanizações são estruturadas a partir da rodovia, suas confluências e estradas, que dão acesso ao espaço intraurbano dos municípios do Vale do Paraíba fluminense. Estas vias estruturam e induzem ao aparecimento de formas urbanas dispersas. Isso leva a modos de vida que são regionais, desenvolvidos por todo o território da microrregião e organizados por interesses globais.

Dessa forma, não só as indústrias, mas também as demais atividades, que estão sendo implantadas de modo desarticulado dos tecidos urbanos dos municípios do Vale do Paraíba fluminense, apresentam características do processo de dispersão urbana, conforme as conceituações apresentadas nos capítulos 2 e 3, comprovando a principal hipótese deste trabalho.

O processo de dispersão urbana, conforme as definições elaboradas por Reis (2006), ocorre com a formação de áreas cuja urbanização se estende por um vasto território, com núcleos urbanos separados no espaço por vazios intersticiais, mas que mantêm vínculos estreitos entre si, formando um único sistema urbano. A população passa a adotar novos modos de vida, com maior mobilidade, o que possibilita a organização da vida cotidiana na escala metropolitana ou intermetropolitana e regional, abrangendo vários municípios. Ainda segundo esse autor, o modo de vida metropolitano ou regional leva ao que este denominou de “regionalização do cotidiano”.

Há o esgaçamento do tecido urbano, com a formação de novos núcleos de diferentes dimensões na microrregião, interligados pelas redes viária e de comunicação. Os novos empreendimentos são implantados desarticulados dos tecidos urbanos tradicionais dos municípios – espaços intraurbanos – com infraestrutura e urbanização desconectadas – dispersas no território regional.

As antigas formas urbanas e modos de vida do período industrial fordista – que eram muito presentes na microrregião – implodem com a explosão da urbanização, que passa a ocorrer na escala regional, com os processos sociais sendo extrapolados para além das cidades, com o desenrolar de um modo de vida cotidiano similar ao metropolitano – como observado de forma geral por Melvin Webber (1964, 1968) e Henri Lefebvre (1999).

Desse modo, simultaneamente ao surgimento das novas indústrias implantadas com formas urbanas dispersas e ao crescente cotidiano regional, o antigo centro polarizador fordista – concentrado na CSN e na conurbação Volta Redonda-Barra Mansa – foi sendo deixado em segundo plano. Estes municípios passam a receber, em grande parte, os benefícios indiretos da nova onda de industrialização na microrregião.

As formas concentradas em núcleos urbanos “tradicionais”, com um tecido urbano mais ou menos regular (intraurbano), possuem características do “espaço de lugares”, como definido por Castells (2012) em oposição ao espaço de fluxos, onde

estão inseridas as formas dispersas. Entre os núcleos urbanos com características do espaço intraurbano destaca-se o conjunto fordista CSN-Volta Redonda, em que integram-se a usina e centro urbano da antiga Vila Operária, projetada por Atílio Corrêa Lima e estudada no Capítulo 4.

Observa-se então que no Vale do Paraíba fluminense a proximidade relativa das formas urbanas e indústrias concentradas com as dispersas – representativas do período de desenvolvimento atual, pós-fordista –, estabelece um forte contraste que torna evidente e denuncia as novas formas de urbanização e industrialização, como também os processos sociais envolvidos. Nas devidas proporções, essa situação se assemelha à europeia, em que as formas urbanas tradicionais, por contraste, tornaram as novas formas urbanas mais evidentes, como apontou Nuno Portas (1993).

5.2.1. - As transformações econômicas, produtivas e locais

As transformações que levaram à reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense só foram possíveis a partir da adoção por parte do governo brasileiro da política neoliberal, no início da década de 1990-2000. Foi adotado um conjunto de medidas de ajuste macroeconômico, formulado por organismos internacionais, apresentado no Capítulo 1. Essas medidas tinham como objetivo promover políticas de ajuste, com a realização de reformas estruturais, justificadas pela necessidade de restabelecer a competitividade e o crescimento.

Isso resultou em profundas modificações institucionais, com o Estado reduzindo drasticamente sua participação e desregulamentando a economia, retirando-se em grande parte do processo produtivo, abrindo o mercado nacional e privatizando empresas – como a CSN. Foram reduzidos os investimentos estatais em desenvolvimento, em especial na infraestrutura, transferindo-os, em sua maioria, para a iniciativa privada, atraindo ainda investimentos estrangeiros.

Com isso, alterou-se a organização e localização da produção no Brasil. Esse fato, associado à globalização – com a ampliação dos mercados consumidores, maior intercâmbio de produtos e serviços entre países, acirramento da concorrência –, e aos movimentos de emancipações municipais, a partir Constituição Federal de

1988³³, teve como consequência a “guerra fiscal”, mencionada anteriormente. Essas alterações influíram no processo de urbanização, com a reestruturação dos espaços urbanos.

Assim, como considera Carlos De Mattos (2004), os arranjos institucionais produzidos pelas políticas neoliberais de ajuste estrutural permitiram que os países formassem ambientes favoráveis à entrada de tipos diferentes de empreendimentos e redes em seus territórios. Com o Estado deixando de atuar no setor produtivo, o capital empresarial privado avançou ainda mais no processo de acumulação e crescimento.

Nessa conjuntura foi criado pelo governo brasileiro, em 1994, o “Novo Regime Automotivo”³⁴, que associado ao acirramento da “guerra fiscal” no começo dos anos 1990-2000 – com os estados e municípios buscando atrair investimentos diretos externos –, conjuntamente possibilitaram o início da reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense.

Esse regime automotivo possibilitou a reformulação do setor ao longo dessa década. Segundo Ramalho e Santana (2006), a reestruturação desse setor deve-se à longa crise e recessão econômica no mercado interno brasileiro, associada ainda à entrada de concorrentes estrangeiros no país e ao lento abandono da política de substituição das importações, ocorrido no final dos anos 1980-90 e começo da década seguinte.

O mercado nacional foi aberto aos produtos estrangeiros e foram criados incentivos por parte dos governos federal, estaduais e municipais, de maneira a estimular os investimentos fora das áreas que já concentravam tradicionalmente a produção de veículos (RAMALHO; SANTANA, 2002).

Assim, teve início no Brasil o redesenho geográfico dos investimentos e plantas industriais automotivas, que passaram a ser instaladas em municípios que, na maioria dos casos, não tinham tradição deste tipo de indústria, gerando a “guerra”

³³ Essa constituição de caráter municipalista permitiu a criação de diversos municípios durante a década de 1990-2000, o que fragmentou politicamente o território. Ela possibilitou ainda um maior repasse de verbas do Governo Federal para os municípios, utilizando o Fundo de Participação dos Municípios (FPM), em que os repasses dos recursos são feitos em patamares conforme o tamanho da população. Assim, com os repasses garantidos do FPM, os municípios podem abrir mão dos impostos, ou parte desses, em troca da instalação dos empreendimentos.

³⁴ Esse regime, criado com o Plano Real, tinha como objetivos: manter em funcionamento as grandes montadoras existentes no país; reestruturar as empresas brasileiras do setor; atrair novas montadoras e marcas, além de estimular a instalação de novas plantas industriais para o Brasil; consolidar o Mercosul e reforçar o papel brasileiro como líder dessa região (RAMALHO, 2006).

por vantagens para atrair as montadoras (RAMALHO, 2006). Anteriormente as montadoras automotivas, presentes no país desde os anos 1950-60, estavam concentradas no Estado de São Paulo, principalmente, nos municípios do ABC Paulista e no Vale do Paraíba paulista, como observado no Capítulo 3.

O movimento de “fuga” das regiões mais tradicionais, como o ABC paulista, e a acirrada disputa entre estados e municípios por novas inversões de capital, estimuladas pela implantação de um “novo regime automotivo”, deflagraram uma verdadeira “guerra” de vantagens e renúncias fiscais com a intenção de atrair esse tipo de empresa (RAMALHO; SANTANA, 2002, p. 85).

As indústrias automotivas que se instalam no Vale do Paraíba fluminense valeram-se da lógica de incentivos fiscais, buscando isenções de impostos e vantagens logísticas, com observado na seção inicial deste capítulo. A “guerra fiscal” ocorreu entre diferentes estados e municípios, inclusive entre municípios da mesma região, como no caso do Vale do Paraíba, envolvendo mais diretamente Resende, Porto Real, Itatiaia e Volta Redonda. Com isso, cada nova possibilidade de investimento na região, seja privado ou público, provoca disputa entre os municípios, o que não favorece a integração regional.

Essa concorrência tem como objetivo indireto alçar dividendos políticos aos governantes, que com suas perspectivas limitadas, acreditam que a instalação de grandes empresas resolverá todos os problemas de desenvolvimento econômico. Nessa ação política, o setor automobilístico encabeça a lista de investimentos a serem conquistados (RAMALHO; SANTANA, 2002). O Estado do Rio de Janeiro já participava da “guerra fiscal” desde de 1988, como observa Floriano Oliveira:

[...] o governo do estado [do Rio de Janeiro], a partir de 1988, passa a participar da chamada guerra fiscal, oferecendo, inicialmente, maiores prazos de recolhimento de Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS) e, mais tarde, a partir de 1994, isenções por até cinco anos, que chegaram a significar uma renúncia fiscal de até 50% da arrecadação dos novos empreendimentos instalados no estado. [...] Essas medidas fiscais, portanto, tiveram forte influência na consolidação do setor automobilístico e na melhoria do setor metalomecânico no Médio Paraíba fluminense, contribuindo com a melhoria dos índices econômicos do estado (OLIVEIRA, 2008, p. 147, 148).

Nesse ambiente econômico e político altamente competitivo, a instalação da Volkswagen em Resende foi um marco importante para a recuperação da condição industrial do Vale do Paraíba fluminense, possibilitando ao mesmo tempo, segundo Lima (2006), a reinserção dessa região no movimento econômico e produtivo do país.

Para Ramalho e Santana (2002), foram vários os fatores para a escolha de Resende e, posteriormente, Porto Real para a implantação das novas fábricas, combinando estratégias diferenciadas das empresas e dos governos federal, estadual e municipais. Entre esses fatores, destacam-se:

- O Estado do Rio de Janeiro enquadrava-se na estratégia das empresas de permanecer geograficamente próximas aos principais mercados consumidores brasileiros, ocasionando a já mencionada desconcentração-concentrada –, ao mesmo tempo tornam-se acessíveis aos mercados sul-americano – Mercosul. Entre as vantagens locacionais da região, além da proximidade dos mercados, incluem o eixo estruturador da Rodovia Presidente Dutra e a vizinhança do Porto de Itaguaí, para exportação e importação;
- A nova localização evitava a concentração industrial do ABC Paulista – que possui força sindical e política fortes, além de salários industriais elevados, devido ao poder de negociação do movimento sindical;
- A chancela política do Governo Federal, que possibilitou ao governo do estado apresentar condições para participar do “leilão” instituído para atrair as montadoras automotivas e seus fornecedores, com ampla oferta de incentivos fiscais.

Além disso, a preexistência da indústria no Vale do Paraíba fluminense, com a garantia de fornecimento de aço pela CSN, então recém-privatizada, e de uma cultura industrial, como também o início da operação privada da Rodovia Presidente Dutra, através de concessão em 1996, foram decisivos para o início da mencionada reindustrialização. Com isso, a vinda dessas fábricas para Resende e Porto Real criou grandes expectativas de desenvolvimento regional para a microrregião.

Dessa forma, como tratado no capítulo anterior e neste, entende-se que a ação do Estado brasileiro – com seus entes federativos e agentes públicos – foi essencial para o desenvolvimento do Vale do Paraíba fluminense, sendo indutor da

industrialização com a instalação da CSN e posteriormente da polarização regional, e na atualidade tem responsabilidade no processo de dispersão urbana da microrregião.

A adoção por parte do Estado brasileiro da política neoliberal teve como primeira consequência sobre o Vale do Paraíba fluminense a privatização da CSN, que levou à “depressão” econômica e social dos municípios da microrregião. A maneira como a CSN foi privatizada, em que se venderam conjuntamente os terrenos industriais e urbanos é um dos motivos para a dispersão urbana.

Outro efeito sobre a região relaciona-se à falta de investimentos diretos do Estado, que norteavam o desenvolvimento regional e serviam de guia para investimentos privados, ocasionando a perda das políticas de desenvolvimento regional, não havendo mais uma política nacional de desenvolvimento. Isso ocorreu simultaneamente à intensificação do movimento de globalização nos anos 1990-2000, que ampliou a dispersão da produção e aumentou o consumo no mundo.

A criação do “Novo Regime Automotivo” e o irromper da “guerra fiscal” foram ações do Estado que levaram à implantação de indústrias com formas urbanas dispersas. A ausência das políticas de desenvolvimento regional seguiu-se à criação de políticas de estímulo setorial, como a política automotiva, que foi acompanhada pela oferta de financiamentos públicos, utilizando-se do BNDES e FUNDES (no caso do Estado do Rio de Janeiro), para a instalação de novos empreendimentos industriais, como também de outras atividades. Ao mesmo tempo, foi permitida a competição predatória por investimentos públicos e privados entre estados e municípios, como abordado anteriormente.

Assim, ao não criar ou estimular políticas e planos de desenvolvimento regional e industrial – com um planejamento industrial estruturante que organize as atividades produtivas e a localização dos empreendimentos, permitindo a disputa por investimentos – as indústrias atraídas para o país tiveram suas plantas fabris implantadas de maneira dispersa no território regional. O Estado, os entes federativos e suas instituições são os responsáveis por isso, comprovando-se a hipótese secundária de que eles são motivadores da dispersão.

Já a CSN, após sua privatização, possui uma dupla responsabilidade no processo de dispersão urbana: ao mesmo tempo em que é indutora de investimentos no Vale do Paraíba fluminense – por ser o aço o insumo básico na fabricação de muitos produtos, mantém a propriedade e a concentração das melhores terras disponíveis

nos municípios de Volta Redonda, Barra Mansa e Pinheiral, privatizadas em conjunto com o parque industrial, como observado no Capítulo 4, na Figura 4.20. Há, com isso, o estímulo para a urbanização dispersa no território regional.

Como consequência, os empreendimentos, principalmente as indústrias de grande porte, estão sendo instalados em outros municípios – Porto Real, Resende e Itatiaia –, que além de possuírem terrenos disponíveis, oferecem vantagens econômicas.

Os terrenos, sobretudo os em Volta Redonda, não são disponibilizados pela CSN no mercado imobiliário, que utiliza deste expediente como instrumento de pressão e subordinação da administração municipal. Isso faz com que sejam mantidos nesse município grandes vazios urbanos, o que dificulta seu desenvolvimento. Desse modo, Volta Redonda sai em desvantagem na concorrência por novos empreendimentos, pois mesmo possuindo a maior população da região e as melhores condições urbanas, não pode disponibilizar terrenos para a instalação desses empreendimentos, principalmente industriais. Assim, apenas atividades comerciais e serviços conseguem se instalar na cidade.

Os empreendimentos dispersos que estão sendo instalados em Volta Redonda são relacionados ao comércio e serviços e são implantados no sul do município, na Rodovia dos Metalúrgicos, acesso da Via Dutra ao município, como observado no item 5.3.

No caso de Porto Real, o grupo empresarial de mesmo nome tornou-se um dos responsáveis pela dispersão urbana. Esse grupo doou grandes áreas para a instalação de plantas industriais, como visto anteriormente, mas também aluga e vende terrenos para os fornecedores e prestadores de serviços das indústrias, retendo as terras mais próximas à Rodovia Presidente Dutra para aumentar seus valores.

As indústrias e empreendimentos de implantação mais recente no Vale do Paraíba fluminense surgiram a partir do aquecimento da economia e do consumo no Brasil, no final da década passada (2000-2010). No caso das indústrias automobilísticas, pesou na decisão de instalação de novas fábricas o estabelecimento pelo Governo Federal de um novo regime automotivo, chamado de “Inovar-Auto”, que entrou em vigor no começo de 2013 e valerá até 2017. Esse regime aumentou o IPI³⁵ para veículos importados e com menos de 65% de conteúdo nacional, de modo a

³⁵ Imposto sobre Produtos Industrializados.

estimular a implantação de fábricas automotivas no Brasil. Com isso, além das novas indústrias, foram anunciados, ainda em 2011, investimentos na ampliação das fábricas da MAN (anteriormente VW)³⁶ e da PSA³⁷, com conclusão até 2016, como também a diversificação das atividades industriais na microrregião.

O aumento no número de fábricas automotivas fez com que o conjunto desses três municípios – Resende, Itatiaia e Porto Real – fosse apelidado de RIP ou ABC Fluminense, em alusão ao ABC Paulista.

5.2.2. - A produção flexível nas indústrias dispersas do Vale do Paraíba fluminense

Na microrregião do Vale do Paraíba fluminense está em curso o fenômeno de reconcentração industrial, com novos empreendimentos instalados a partir dos anos 1990-2000, como observado ao longo do capítulo. A reindustrialização na microrregião ocorre, principalmente, nos municípios de Porto Real, Resende e Itatiaia.

As novas indústrias, com características do período atual pós-fordista, já foram planejadas e implantadas como base nos princípios da economia informacional e global, com suas linhas de montagem projetadas no regime de produção flexível, modular, envolvendo processos inovadores de produção e gestão, como o sistema *just in time*. Nessa forma de produção, são adotados novos vínculos com os fornecedores – instalados dentro da planta industrial e operando diretamente na linha de produção –, alterando-se ainda as relações de trabalho.

No caso das indústrias automotivas que surgiram nos municípios dessa microrregião na última década do século XX, como também em outras regiões do país, o processo de flexibilização da produção e das relações de trabalho ocorreu simultaneamente com a reorganização mundial desse setor industrial.

Essas características transformaram a microrregião do Vale do Paraíba fluminense em um novo espaço industrial, como definido no primeiro capítulo. Essas transformações fazem parte da “nova geografia industrial”, definida por Castells e Hall (2001), que entendem que nenhum país pode prosperar sem um certo nível de conexão com as fontes de inovação e produção. Segundo esses autores, o impulso

³⁶ A MAN Latin America adquiriu em 2009 a VW Caminhões e Ônibus e ambas pertencem ao mesmo grupo empresarial.

³⁷ Investimentos de 1 bilhão de reais na MAN e 3,7 bilhões na PSA.

para a construção de novos espaços industriais produz uma onda de reindustrialização mundial, que vai contra os mitos do pós-industrialismo.

O nível de inovação nas novas indústrias da região é, em sua maioria, secundário, pois os departamentos de pesquisa e projeto presentes nessas fábricas estão conectados globalmente em redes próprias, comandadas por suas matrizes. Neste sentido, são realizadas pesquisas para a regionalização de produtos, adequando-os aos mercados brasileiro e latino-americano e, em alguns casos, criando-se produtos regionais³⁸.

Porém, há exceções, como o “consórcio modular”, implantado pela Volkswagen na sua fábrica de ônibus e caminhões em Resende nos anos 1990-2000. Esta planta industrial foi considerada à época uma inovação mundial na forma de organização da produção, com a divisão de trabalho dentro da planta industrial.

Nesse modelo de fabricação a flexibilização chegou ao extremo, tornados os fornecedores parceiros no projeto e na construção dos caminhões, participando diretamente da montagem – operando e integrando suas peças diretamente ao veículo no “chão de fábrica”, sendo responsáveis pela fabricação. Segundo Ramalho e Santana (2002), do total de 1.500 trabalhadores na época da inauguração da fábrica, 1.300 trabalhavam diretamente para os sete fornecedores e não para a VW. Quando da inauguração, a responsabilidade era assim dividida:

Os pneus e rodas eram de responsabilidade da Remon (Bridgestone), e o chassi da Iochpe-Maxion. A instalação dos eixos e dos amortecedores era feita pela Meritor. O motor e as unidades de transmissão seriam montadas pela Powertrain, firma criada especialmente para o consórcio modular pela Cumins e pela MWM. A construção da cabine ficaria sob a responsabilidade da Delga, e a pintura, da Eisenmann. A parte elétrica e o acabamento de cabine ficariam sob o encargo da VDO (RAMALHO; SANTANA, 2002, p. 92).

³⁸ Os materiais e elementos estruturais dos veículos são adequados ao clima e às condições de rodagem brasileiras, como no caso da francesa PSA Peugeot-Citroën instalada em Porto Real. Essa adequação é denominada na indústria automobilística brasileira de tropicalização, como observado anteriormente.

Figura 5.18 – Esquema atual das empresas que compõem o Consórcio Modular³⁹.

Posteriormente, até o controle de qualidade passou a ser terceirizado. Com isso, a cadeia de fornecedores sofreu uma mudança radical. Isso inclui, além da divisão de tarefas na montagem dos veículos, a repartição de investimentos, custos, responsabilidades e riscos. Assim, a Volkswagen fica de fora da montagem direta dos veículos, dedicando-se às atividades estratégicas: *design*, qualidade dos produtos, marketing e vendas. Na fábrica, seu papel é de controle administrativo e monitoramento do fluxo de produção (RAMALHO; SANTANA, 2002).

Isso alterou também as relações de trabalho, normatizando os padrões de remuneração e benefícios entre os funcionários dos parceiros do consórcio modular. Segundo esse autores, todos os trabalhadores dessa fábrica pertencem ao mesmo sindicato, mesmo os que estão fora das atividades fim, como os terceirizados. Assim, são submetidos ao mesmo contrato coletivo, às mesmas regras de negociação, com jornadas de trabalho comuns. No entanto, a participação dos trabalhadores no funcionamento da fábrica não apresentou inovações com o consórcio modular, diferente do que ocorreu com a organização produtiva.

Outro exemplo de inovação foi o projeto da picape Peugeot Hoggar, desenvolvido inteiramente no Brasil, no interior da fábrica da PSA em Porto Real. Isso foi possível por este fabricante não produzir picapes em outras partes do mundo, com a comercialização desse veículo sendo voltada para o mercado latino-americano. O

³⁹ Fonte: Site MAN Latin America. Disponível em: <www.man-la.com/man-latin-america/consorcio-modular>. Acesso em: 01 Mai 2014.

carro foi lançado em 2010, mas não obteve grande sucesso comercial. Esta empresa possui um centro de pesquisa em um edifício à parte, dentro do sítio industrial de Porto Real e estabeleceu parcerias com universidades fluminenses e paulistas, neste último caso com apoio da FAPESP.

A mão de obra para as fábricas da Volkswagen, PSA e as demais empresas foi recrutada, em sua maioria, no próprio Vale do Paraíba fluminense. Como nos revela Ramalho (2006), para a instalação da nova fábrica, a VW realizou uma pesquisa na região para adaptar seus salários aos existentes no Vale do Paraíba fluminense, de modo a não “inflacionar” o mercado. A possibilidade de menores salários e a presença de sindicatos fracos foram considerados também como fatores positivos para a implantação das novas fábricas fora do Estado de São Paulo, pela ação sindical no ABC Paulista ser forte.

Com a chegada das novas indústrias, criou-se uma grande expectativa quanto à oferta de empregos. Tanto em Porto Real quanto em Resende, as demandas de trabalho foram crescentes, mas não na quantidade imaginada pela sociedade local e anunciada pelos políticos, então acostumados como o modelo fordista da CSN estatal. Como as novas indústrias já surgiram estruturadas pelo regime de produção flexível, não geraram um grande número de empregos diretos, pois não necessitam de uma mão de obra intensiva, como ocorria na produção fordista.

Na visão de Milton Santos (1994), a flexibilização organizacional das empresas levou à redefinição da divisão do trabalho, como também dos espaços em todas as suas escalas, como observado no Capítulo 1. Segundo esse autor, a atual divisão do trabalho é fruto de uma organização deliberada que estrutura o trabalho a partir do nível mundial, impondo suas modalidades de trabalho e ditando as formas de vida nas mais diversas sociedades.

Com isso, a mão de obra foi desagregada e fragmentada em seu desempenho e organização, com a descentralização coordenada do trabalho e a individualização do emprego. A massa de trabalhadores foi desarticulada de uma ação coletiva (falta de mobilização) com o enfraquecimento dos sindicatos. Essa desarticulação possibilitou o estabelecido de diferentes sistemas de trabalho, com trabalhadores autônomos, terceirizações e subcontratações.

Manuel Castells (2012), ao rever a condição do emprego na atualidade (2010), destaca que “há mais empregos na indústria do que nunca no mundo como um todo” (p. VII), graças a uma onda de reindustrialização planetária que vai contra a

ideia de desindustrialização, um dos mitos do pós-industrialismo. No entanto, esses empregos foram deslocados junto com a produção para os países em desenvolvimento, movimento que caracteriza a globalização do processo de produção de bens e serviços. Ainda segundo esse autor, a migração dos empregos para os países em desenvolvimento forçou a terceirização de serviços de baixo nível, para fornecedores especializados em mão de obra de baixa qualificação.

A reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense faz parte dessa onda, mencionada por Castells. Com isso, a estrutura do mercado de trabalho tornou-se mais complexa na microrregião, apresentando novas características, a partir das exigências das montadoras. Começou a ser formada uma nova classe de operários industriais, alterando-se o perfil do operário metalúrgico da região, que anteriormente era relacionado às atividades na CSN. Criou-se ainda um “mercado interno de mão de obra”, com os trabalhadores alternando-se entre as indústrias (RAMALHO, 2006).

O sindicato dos metalúrgicos da região, ainda acostumado à estrutura fordista de produção e organização estatal da CSN, não sabia lidar com as montadoras, encontrando-se ainda fragilizado pela grande quantidade de demissões e pela recessão econômica da região pós-privatização. Segundo Ramalho (2006), inicialmente as novas indústrias e seu modelo de flexibilização da produção neutralizam as estratégias de atuação do sindicato local.

Foi necessário que esse sindicato se articulasse com o movimento nacional, através da central sindical à qual pertence, participando inclusive do chamado “Festival das Greves”, ocorrido em 1999⁴⁰, buscando reduzir as desigualdades salariais criadas com a implantação das novas fábricas (RAMALHO, 2006). Assim, em 2013 a diferença entre os salários pagos no ABC Paulista e no Vale do Paraíba fluminense se mantinha⁴¹.

Contudo, mesmo havendo essa diferenciação salarial com relação às outras regiões industriais do país, a nova classe operária do Vale do Paraíba fluminense possui uma média salarial acima das demais atividades da região. Esses trabalhadores

⁴⁰ Este movimento reuniu as principais centrais sindicais do país que reivindicavam um contrato nacional para os trabalhadores das montadoras, de modo a compensar as defasagens salariais criadas pela nova geografia da indústria automotiva. Na região, a fábrica da VW foi escolhida para iniciar esse movimento (RAMALHO, 2006).

⁴¹ Conforme apurado em reportagem do jornal Valor Econômico. Referência: OLMOS, Marli. No jogo dos carros, governo do Rio quer o segundo lugar. **Valor Econômico**, Rio de Janeiro, 05 de março de 2013. Disponível em: <www.valor.com.br/brasil/3031316/no-jogo-dos-carros-governo-do-rio-quer-o-segundo-lugar>. Acesso em: 01 Mai 2014.

industriais recebem ainda, anualmente, a participação nos lucros das empresas⁴², que no caso do setor automobilístico é uma das mais altas da indústria. Isso introduziu um padrão de renda e consumo que têm consequências no comércio e serviços locais (RAMALHO, 2006).

Dessa forma, a reestruturação produtiva da região levou ao aumento da demanda por casas e apartamentos, hotéis para executivos, melhores restaurantes, comércios e serviços. Com isso, foram gerados também novos empregos nos setores da construção civil e de serviços, inclusive em atividades turísticas. No entanto, os trabalhadores menos qualificados da região são subcontratados (terceirizados) ou estão em atividades que não necessitam de especialização, como no setores do comércio ou de serviços.

A diferença na qualificação e nos rendimentos, entre empregos especializados e “genéricos” leva, segundo Castells (1999), à polarização do trabalho e da renda, em que ocorre simultaneamente o crescimento das faixas extremas da escala social – a mais baixa e a mais alta – aumentando a desigualdade social, como tratado no primeiro capítulo.

Assim, o novo trabalhador industrial necessita de maior formação e preparo para atender às necessidades específicas das novas indústrias – como a montagem de veículos. Esta situação é muito diferente de que ocorria no começo da CSN, quando os peões que se destacavam na construção da usina, originários da atividade rural, foram promovidos a operários industriais e aprenderam suas funções no chão de fábrica.

As indústrias instaladas em Porto Real e Resende firmaram parcerias com o SENAI ⁴³ para a formação e qualificação profissional da mão de obra, com instalação, inclusive, de uma linha de montagem para treinamento dos futuros operários. Além disso, para Ramalho (2006), o bom nível de escolaridade de Resende deve ser atribuído à presença da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), com professores oriundos da mesma, estando também presentes nas escolas profissionalizantes. Em Volta Redonda, a Escola Técnica Pandiá Calógeras (ETPC), fundada em 1944 para a formação dos filhos de operários da siderúrgica e

⁴² O Programa de Participação nos Lucros e Resultados (PLR) normalmente está atrelado à distribuição dos lucros das empresas e ao cumprimento de metas (resultados) pelos funcionários, com os benéficos financeiros pagos no final do ano.

⁴³ Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial.

dirigida até hoje pela CSN, oferece diversos cursos técnicos em atividades relacionadas com o trabalho nas novas indústrias.

Figura 5.19 – Escola Técnica Pandiá Calógeras, fundada em 1944 para a formação técnica e profissionalizante, até hoje é gerida pela CSN. 2003. Fonte: Arquivo Pessoal.

Além disso, aumentou-se a oferta de cursos de nível superior, com a instalação de um polo da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) em Resende, implantado nas edificações da antiga fábrica da Kodak⁴⁴ (2001). O Campus Regional de Resende⁴⁵ está localizado no polo industrial do município e é acessado diretamente pela Rodovia Presidente Dutra, estando desconectado do espaço intraurbano, sendo um exemplo de dispersão urbana não industrial. Nesse *campus* está instalada a Faculdade de Tecnologia (FAT) e são oferecidos os cursos de graduação e pós-graduação em Engenharia de Produção, de acordo com a crescente instalação de indústrias no Vale do Paraíba fluminense.

⁴⁴ Esta fábrica pertencia anteriormente à Sakura, antiga fábrica de filmes.

⁴⁵ O *campus* possui área de 200 mil metros quadrados, com 28 mil de área construída, sendo frequentado diariamente por cerca de 600 pessoas. Fonte: FAT-UERJ, site: <www.fat.uerj.br/campus/info_geral.html>. Acesso em: 01 Mai 2014.

Figura 5.20 – Faculdade de Tecnologia da UERJ, instalada na antiga fábrica da Kodak no polo industrial de Resende. Outubro de 2011. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Em Volta Redonda, o tradicional polo da Escola de Engenharia Metalúrgica da Universidade Federal Fluminense (UFF) foi ampliado, oferecendo diversos cursos⁴⁶. Os municípios da região contam ainda com muitas universidades particulares⁴⁷. Os cursos oferecidos estão relacionados, em sua maioria, às necessidades industriais da região e têm programas de estágio com as indústrias dispersas.

As indústrias instaladas na região são integrantes de um sistema global de produção flexível, como está sendo observado. São partes interdependentes dos meios de inovação espalhados por todo o planeta, compartilhando informações e produção, de modo a aumentar ainda mais as sinergias produtivas e obter maior produtividade e competitividade. Essas fábricas estão articuladas em redes com outros polos industriais mundiais, racionalizando a produção, incluindo as demais fábricas do mesmo grupo empresarial – localizadas no Brasil ou em outros países –, e ainda os fornecedores – instalados localmente no interior ou ao redor das plantas industriais, como também espalhados pelo globo.

⁴⁶ O Polo Universitário de Volta Redonda da UFF possui três unidades: Instituto de Ciências Humanas e Sociais; Escola de Engenharia Industrial e Metalúrgica; Instituto de Ciências Exatas. Nessas unidades são oferecidos curso de graduação em diferentes áreas da Engenharia, além de Física, Matemática, Química, Administração, Ciências Contábeis, Direito e Psicologia; e de pós-graduação em Engenharia Metalurgia, Modelagem Computacional e Administração.

⁴⁷ A maioria dos cursos das universidades particulares são noturnos, sendo bastante frequentados por trabalhadores industriais, facilmente perceptíveis pelos uniformes de trabalho.

Já a direção nacional e os departamentos de compras, vendas e marketing dessas empresas industriais estão localizados em sua maioria em São Paulo, e de lá reportam-se às suas matrizes nos países de origem, no caso das multinacionais.

Essas relações de interdependência global podem ser vistas no caso da PSA⁴⁸, que além da fábrica em Porto Real, possui duas outras na Argentina – em El Palomar (veículos), na Região Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), e em Jeppener (motores e componentes), próxima a essa região metropolitana. Os modelos de veículos e motores produzidos no Brasil são diferentes dos fabricados na Argentina, com as linhas de produção sendo complementares e os modelos exportados e importados no país pelo Porto do Rio de Janeiro. Sua sede latino-americana fica em São Paulo, no bairro de Santo Amaro⁴⁹.

Além da PSA, a MAN Latin America tem sua sede no edifício corporativo da Volkswagen, no bairro do Jabaquara; a CSN na Avenida Brigadeiro Faria Lima, no Itaim Bibi, ambas na capital paulista; e a Hyundai Heavy Industries, em Osasco (RMSP). As empresas que controlam o centro de logística e o condomínio industrial em construção em Itatiaia – Procter & Gamble e Pátria Investimentos – também têm suas sedes em São Paulo.

Entre as grandes indústrias presentes no Vale do Paraíba fluminense, duas são exceções quanto à localização de suas sedes, que estão situadas na cidade do Rio de Janeiro: Michellin, que mantém sua sede no bairro da Barra da Tijuca, tendo uma planta industrial no bairro de Campo Grande, ambas na zona oeste da cidade; Nissan, que por força do acordo com Estado do Rio de Janeiro para a implantação da fábrica em Resende, instalou sua sede no Centro da capital fluminense, no mesmo edifício da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços (SEDEIS).

Essas sedes estão localizadas, em sua maioria, em novas centralidades metropolitanas e instaladas em edifícios corporativos com arquitetura “internacional” homogênea, características dos não-lugares, sendo nós de diferentes redes globais e incluídas nos espaços de fluxos. Suas edificações são símbolos e expressões da cultura internacional homogênea, representando as transformações que caracterizam as cidades globais, pois têm sua identidade desconectada e não

⁴⁸ O total de veículos fabricados nas duas plantas são de 253.048, sendo 115.302 na fábrica argentina. Dados de 2013. Fonte: Sites PSA Brasil e Argentina.

⁴⁹ Há dois transportes diários da fábrica de Porto Real para a sede em São Paulo, totalizando 4 viagens entre a ida e a volta, e um para o escritório do Rio de Janeiro. O transporte, chamado de “Navette”, leva entre 5 e 7 pessoas.

relacionada diretamente a nenhuma sociedade específica, mas sim aos circuitos empresariais e seus membros da economia informacional, impondo uma cultura global.

Essas grandes empresas estão presentes em locais com formas urbanas dispersas e concentradas: suas plantas fabris apresentam configurações com urbanizações dispersas, enquanto suas sedes ocupam novas centralidades metropolitanas. Essas formas são características da dualidade da urbanização contemporânea, numa simultaneidade que foi denominada por Portas (1993) como “esquizofrenia urbanística”.

As sedes empresariais estão conectadas em redes, interligadas às suas matrizes, no caso das multinacionais, às unidades de produção e de suprimento (fornecedores) mundiais, entre as quais as existentes no Vale do Paraíba fluminense. Além das redes produtivas, essas sedes empresariais e administrativas conectam-se às redes financeiras, de fornecedores e de vendas (B2B)⁵⁰, de marketing, de empregados, e até mesmo às de consumidores (B2C)⁵¹, entre outras.

A questão de localização e articulação em redes das sedes empresariais e das unidades produtivas vai ao encontro do pensamento de Milton Santos (1994), que entende que a globalização leva a uma nova relação e racionalidade entre as regiões, com regiões que concentram o poder – “regiões do mandar” –, enquanto outras são mais dependentes, não sendo capazes de dirigir a si mesmas – “regiões do fazer” –, em que “são cada vez mais regiões do fazer para os outros” (SANTOS, 1994, p. 109). Essa lógica se aplica ao Vale do Paraíba fluminense, que é a “região do fazer”, enquanto a Região Metropolitana de São Paulo e, em menor proporção, a cidade do Rio de Janeiro, concentram as “regiões do mandar”.

Dessa forma, as indústrias dispersas instaladas na microrregião mantêm vínculos estreitos com a metrópole paulista, que no caso brasileiro exerce a função de comando nacional e continental, como observado por Santos (1993) e Spósito (2007).

⁵⁰ *Business-to-business.*

⁵¹ *Business-to-consumer.*

5.2.3. - As alterações nas atividades urbanas nos municípios da microrregião

A reestruturação produtiva e espacial, com a reindustrialização em curso no Vale do Paraíba fluminense, vêm provocando transformações nas relações sociais e econômicas, alterando a matriz de desenvolvimento dos municípios da microrregião. Isso pode ser comprovado a partir da análise do Produto Interno Bruto (PIB)⁵² da região e dos seus municípios.

A partir do estudo do PIB do Vale do Paraíba fluminense no período entre 1999 e 2010, observou-se que ocorreu uma transição na atividade preponderante, com a maior concentração do mesmo nas atividades de comércio e serviços (incluindo a administração pública), seguido pela indústria, que dominava anteriormente. O PIB da microrregião em 2010 foi de 26,66 bilhões de reais, com 44,09% referente ao comércio e serviços e 41,68% à indústria.

No entanto, examinando os números de 2010 relativos aos municípios da região, percebeu-se que o PIB regional é bastante desigual, com Volta Redonda concentrando 34,4%, seguido de Resende 24%, Porto Real 18% e Barra Mansa 12%. Estes quatro municípios concentram a maior parte do PIB regional, com os outros cinco municípios somados representando apenas 11,4% da microrregião.

Figura 5.21 – Gráfico com PIB de 2010 dos quatro municípios com maior participação econômica no Vale do Paraíba fluminense, em valores absolutos.

⁵² Compilação elaborada especificamente para este trabalho por Ellen Reis, a partir de dados do PIB municipal de 2010 dos municípios fluminenses, fornecidos pela Fundação CEPERJ e completados pelas informações do IBGE.

O crescimento dos quatro municípios ocorreu em ritmos diferentes, com alterações na composição desse indicador da atividade econômica. No período 1999-2010, em Volta Redonda e Barra Mansa o PIB das atividades de comércio e serviços ultrapassou o industrial. Esses municípios concentram as indústrias mais antigas da região. Os dados de 2010 confirmam essa tendência: Volta Redonda com 46,8% do seu PIB nas atividades de comércio e serviços, incluindo a administração pública, e Barra Mansa com 63%⁵³. Já Resende e Porto Real têm seu PIB concentrado na indústria, respectivamente com 52,3% e 49,6%.

Figura 5.22 – Gráfico com PIB dividido pelas atividades econômicas, no ano de 2010, dos quatro municípios com maior participação econômica no Vale do Paraíba fluminense, em valores absolutos.

Os dados apresentados comprovam não a desindustrialização dos municípios que anteriormente concentravam as indústrias – Volta Redonda e Barra Mansa, antigos centralizadores da polarização regional –, mas sim, a transformação desses em polos de comércio e serviços, com a implantação de atividades dispersas. Volta Redonda continua na liderança do PIB da região, por possuir a maior diversidade de atividades econômicas e maior população⁵⁴.

⁵³ Mesmo sem contar com a administração pública, o PIB de comércio e serviços desses municípios é maior que o da atividade industrial.

⁵⁴ O Censo Demográfico de 2010 registrou uma população de 257.803 habitantes (CEPERJ, 2014).

Este município abriga a planta principal da CSN, que continua sendo a maior indústria da microrregião, que além de ampliar a produção, instalou no interior de sua planta industrial uma fábrica de cimento (2009) para aproveitamento da escória siderúrgica e recentemente inaugurou uma instalação para fabricação de aços longos (2014). A manutenção do desenvolvimento deste município pode ser confirmada pelos números absolutos de 2010 – o PIB industrial Volta Redonda foi de 3,53 bilhões de reais, enquanto o de Resende foi menor, com 3,35 bilhões, apesar deste município ter mais da metade do seu PIB na atividade industrial.

O maior percentual do PIB industrial em Resende e Porto Real demonstra o processo de reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense. Esses dados comprovam a reestruturação produtiva da microrregião e as consequentes alterações nas relações econômicas e sociais, que são rebatidas no espaço regional.

Ao mesmo tempo que a microrregião se reindustrializa nesses municípios, incluindo ainda Itatiaia, o comércio e os serviços mais desenvolvidos da microrregião (com maior valor agregado) concentram-se em Volta Redonda. Esse município possui atividades especializadas – centros médicos, universidades, comércio de maior padrão –, atraindo moradores das demais cidades e reforçando o caráter de polo regional.

Essa polarização de comércio e serviços, que vem sendo ampliada, é compreendida pela existência de um *shopping center* no intraurbano de Volta Redonda, a presença de quatro hipermercados e a construção de um shopping de grande porte – Park Sul, como examinado a seguir.

5.3. - A Dispersão Urbana das Atividades de Comércio, Serviços e Residenciais

Na reestruturação produtiva e espacial em curso no Vale do Paraíba fluminense, com a reindustrialização e dispersão urbana, os empreendimentos industriais dispersos funcionam como catalisadores do processo de ocupação e organização do território regional, como observado anteriormente. Essas fábricas, por atraírem mão de obra qualificada e com salários mais elevados, característicos da atividade industrial, possuem o efeito de atração e multiplicação das atividades comerciais, de serviços e residenciais na microrregião, gerando, inclusive, novas centralidades.

Assim, novos empreendimentos comerciais e de serviços estão sendo instalados de maneira dispersa, espalhados no território regional: *shopping centers*,

hipermercados, hospitais, hotéis, centros empresariais e educacionais. Essas atividades dispersas contam com edificações de arquitetura homogênea em que suas formas não se identificam com nenhuma cultura e “não pertencem a lugar nenhum”. Estas são características dos espaços de fluxos, como observado por Castells (2012). As formas urbanas são segregadas – com muros, cercas e sistemas de vigilância – e genéricas.

Esses equipamentos urbanos normalmente localizam-se ao longo das redes, em vias e linhas conectoras dos espaços de fluxos, como a Rodovia Presidente Dutra e os acessos viários aos municípios, sendo espaços transitórios – não-lugares. Eles estão voltados tanto para o atendimento aos moradores do município-sede, quanto aos da região e aos que estão de passagem, com implantações desarticuladas do tecido urbano tradicional.

Em Volta Redonda, município mais populoso da microrregião, esses equipamentos foram instalados na área de expansão urbana ao sul de seu território, em seu principal acesso viário (Rodovia dos Metalúrgicos – VR 001). Como exemplo temos o hipermercado paulista Spani⁵⁵ (2008) e o holandês Makro (2009), ambos atacadistas que também vendem a varejo, com preços diferenciados. Em 2012 foi instalado o hipermercado da rede norte-americana Walmart e recentemente (2013) foi anunciada a construção do Shopping Park Sul, empreendimento comercial de grande porte com múltiplos usos – lojas, restaurantes e cinema tipo *multiplex* –, com a possibilidade de implantação futura de edifício comercial e hotel⁵⁶. A inauguração desse *shopping* está prevista para 2015.

Figura 5.23 – Hipermercado Makro, instalado na Rodovia dos Metalúrgicos, principal acesso viário de Volta Redonda. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

⁵⁵ Rede com forte presença no Vale do Paraíba paulista.

⁵⁶ O empreendimento foi anunciado com: 4 mega lojas, 9 lojas-âncoras, 168 lojas, 25 restaurantes/*fast-foods*, 5 salas de cinema do tipo *multiplex*, área de lazer e 1.700 vagas de estacionamento, entre cobertas e descobertas. O *shopping* terá 85 mil metros quadrados de área construída, com 33 mil de área bruta locável (ABL) e a área total do terreno de 106 mil metros quadrados. A incorporação e construção é do grupo carioca João Fortes, empresa originária do ramo da construção civil. Fonte: Site do empreendimento. Disponível em: <www.joaofortes.com.br/shoppingparksul>. Acesso: 01 Mai 2014.

Figura 5.24 – Perspectiva do projeto do Shopping Park Sul, que será implantado na Rodovia dos Metalúrgicos, em Volta Redonda⁵⁷.

Volta Redonda já conta com um *shopping center* de médio porte, o Sider Shopping (1989), e um hipermercado (Extra), ambos no tecido urbano tradicional, na Vila Santa Cecília (bairro integrante da antiga Vila Operária). Esta é uma das centralidades da cidade, que fica localizada em frente à planta industrial da CSN – Usina Presidente Vargas.

Figura 5.25 – Imagem aérea dos equipamentos urbanos dispersos no acesso viário de Volta Redonda (Rodovia dos Metalúrgicos). Fonte: Edição do autor a partir de imagem do Google Earth Pro.

⁵⁷ Fonte: Site Shopinvest. Disponível em: <www.shop-invest.com/projetos.php>. Acesso em: 01 Mai 2014.

Em Resende, foi instalado, no entroncamento entre a Via Dutra e o principal acesso viário ao município, um hipermercado (Spani – 2008) e posteriormente construído o *shopping center* da rede fluminense PátioMix (2011), de médio porte e com usos múltiplos. Hipermercado e *shopping* formam conjuntamente um complexo comercial⁵⁸.

Estes empreendimentos industriais e comerciais possuem grandes áreas descobertas para estacionamentos de veículos, localizados entre as edificações com tipologia pavilhonar e os acessos aos terrenos, que são cercados por alambrados e controlados por câmeras.

Figura 5.26 – Vista aérea do complexo com o *shopping center* PátioMix e o hipermercado Spani, localizado junto ao principal acesso viário de Resende e à Rodovia Presidente Dutra (acima do hipermercado)⁵⁹. Sem data.

⁵⁸ O *shopping* conta com 3 megalojas, 4 lojas-âncoras, 63 lojas, 11 restaurantes, 4 salas de cinema do tipo *multiplex*, 2 espaços de lazer e 848 vagas de estacionamento descobertas. A área construída é de 30,4 mil metros quadrados, e ABL de 24,6 mil metros quadrados. Fonte: Site do empreendimento. Disponível em: <www.patiomixresende.com.br>. Acesso em: 01 Mai 2014.

⁵⁹ Fonte: Site Marko Sistemas Metálicos. Disponível em: <www.marko.com.br/portfolio/sistema-roll-on/page/7>. Acesso em: 01 Mai 2014.

Figura 5.27 – Fachada do Shopping PátioMix, em Resende. Julho de 2012. No lado esquerdo localiza-se o hipermercado Spani. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Em julho de 2013 a empresa francesa Accor anunciou a construção de quatro hotéis da bandeira Ibis, rede hoteleira de baixo custo já presente em São Paulo e no Vale do Paraíba paulista. São previstos 144 quartos em Volta Redonda, 120 em Barra Mansa e 308 em Resende ⁶⁰. Esses empreendimentos serão construídos junto à Rodovia Presidente Dutra ou em acessos viários, o que ajudará a suprir a carência de hotéis na região.

Figura 5.28 – Perspectiva do complexo hoteleiro e empresarial Supreme Resende Hotels & Business. 2013. Este complexo contará com dois hotéis da bandeira Ibis (supereconômico e econômico), num total de 308 quartos, 140 salas comerciais e centro de convenções, divididos em dois edifícios. O terreno do empreendimento está localizado na Via Dutra, próximo ao acesso de Resende, na pista sentido São Paulo (km 304)⁶¹.

⁶⁰ Entre quartos da rede supereconômica e da econômica.

⁶¹ Fonte: Site Rio Imóveis. Disponível em: <rioimoveisrj.com/lancamentostjr/supreme-resende-accor-ibis.php>. Acesso em: 01 Mai 2014.

No sul de Volta Redonda foi construído, junto à Rodovia dos Metalúrgicos (acesso à Rodovia Presidente Dutra), o Hospital da Unimed (2009), que tem características de médio porte e alta complexidade de atendimentos. Além disso, desde o ano de 2011 está sendo edificado pelo município, mas com recursos estaduais, o Hospital Regional do Médio Paraíba, localizado no entroncamento da Via Dutra (que dá acesso a esta cidade). O hospital será de alta complexidade e atenderá 12 municípios (âmbito maior que o da microrregião) que formam o Consórcio Intermunicipal de Saúde do Médio Paraíba (CISMEPA)⁶², retirando pacientes que lotam os hospitais existentes na cidade de Volta Redonda (intraurbano). No entanto, as obras foram paralisadas em 2013 por oito meses, sendo retomadas recentemente, encontrando-se em fase de acabamento e com previsão de conclusão para dezembro de 2014.

Figura 5.29 – Construção do Hospital Regional do Médio Paraíba, localizado no entroncamento viário da Rodovia Presidente Dutra com o acesso a Volta Redonda. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Junto ao hospital foi localizada uma zona industrial, com previsão de condomínio para plantas fabris de pequeno e médio porte, mas até o momento não recebeu empreendimentos, apesar de Volta Redonda também oferecer incentivos fiscais.

Figura 5.30 – Terraplanagem para implantação da Zona Industrial Roma, em Volta Redonda. Julho de 2012. A direita, obra do hospital regional e ao fundo, no centro, a Casa de Custódia de Volta Redonda. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

⁶² Criado em 1998, é uma das poucas articulações regionais existentes.

Está prevista a construção do Aeroporto Regional do Vale do Aço⁶³, articulado com um novo terminal rodoviário interestadual, ambos localizados ao sul de Volta Redonda, com acesso direto à Rodovia Presidente Dutra.

Figura 5.31 – Perspectiva simulada a partir de imagens aéreas do sul de Volta Redonda, com áreas urbanas dispersas localizadas junto ao entroncamento viário da Via Dutra com a Rodovia dos Metalúrgicos. Fonte: Google Earth Pro, 2014. Editada por Ellen Reis.

Em Resende, a partir da reindustrialização, uma forte expansão urbana teve início no oeste do município. Surgiu assim uma série de loteamentos com casas autoconstruídas e conjuntos habitacionais para as classes de renda média-baixa e baixa⁶⁴, na região conhecida como da “Grande Alegria”. Em 2008 foi terminada uma ponte sobre o Rio Paraíba do Sul⁶⁵, criando um novo acesso direto à cidade, o Acesso Oeste. Desse modo, garantiu-se no município a construção da siderúrgica do Grupo Votorantim, localizada na mesma zona, como observado na Figura 5.9.

⁶³ A pista de pouso ficará em grande parte no território do município de Pirai, enquanto o terminal aeroportuário estará no território de Volta Redonda.

⁶⁴ Anteriormente ao período de reestruturação industrial já haviam sido construídos o loteamento Cidade Alegria (1980) e o Conjunto Grande Alegria (1983), parcerias da COHAB de Volta Redonda com a Prefeitura de Resende. Posteriormente, já no período de implantação das indústrias dispersas surgiram os loteamentos: Mirante da Serra (1996), Morada da Montanha (1998), Morada do Contorno I e II (1999), Jardim Aliança (2001), Jardim D'Oeste (2001), Jardim Aliança II (2006) – além dos voltados para baixa renda: Jardim Primavera I, II e III, Toyota I e II, Jardim Beira Rio, Jardim Alegria, Nova Alegria, Alegria II, Vila Isabel, Vila Lourdes e Santo André (CARDOSO, 2013).

⁶⁵ Obra iniciada no ano 2000 e paralisaada por vários anos.

Com essa conexão direta à Rodovia Presidente Dutra e a presença da siderúrgica, a zona oeste do município foi ainda mais ampliada, num processo de dispersão urbana com uso predominantemente residencial, repetindo a malha urbana típica de áreas residenciais. Não há articulação direta do tecido dessas com o espaço intraurbano do centro da cidade, pois entre estas áreas urbanas está situado o aeroporto regional. Este existe desde 1941, e anteriormente estava em área considerada como periferia da cidade. A contínua expansão com formas urbanas dispersas no vetor oeste de Resende pode, no futuro, levar à conurbação deste município com o de Itatiaia, como previsto pelo Estudo de Impacto Ambiental da Siderúrgica Votorantim (2007).

Nas proximidades do Acesso Norte, na “Grande Alegria” (oeste) e no extremo oposto, na Fazenda da Barra (leste), estão sendo construídas 856 habitações do programa Minha Casa Minha Vida, voltadas ao atendimento de famílias que recebem de 0 a 3 salários mínimos. Para viabilizar o programa no município, a prefeitura doou os terrenos para os empreendimentos, que também serão dispersos.

As áreas de dispersão urbana de baixa renda no oeste de Resende estão, em sua maioria, em terrenos planos, enquanto os loteamentos e condomínios voltados para o atendimento das faixas de renda média-alta e alta localizam-se, em grande parte, nas franjas dessas áreas, nas encostas dos morros. Para a socióloga Isabel Cardoso (2013), esses empreendimentos estão nas terras mais bem localizadas do município, formando um “cinturão” de bairros para as classes altas, que circundam os bairros populares da “Grande Alegria”, expressando a segregação socioespacial no território de Resende.

Esses loteamentos e condomínios fechados de médio e grande porte⁶⁶, muitos com serviços, clubes de lazer e atividades esportivas, são utilizados como primeira residência e apresentam características que lembram as *gated communities* norte-americanas. Recentemente foi implantado o condomínio Terras Alphaville (2013), da grife imobiliária paulista, com lotes residenciais e comerciais rapidamente vendidos em suas duas fases⁶⁷. Esse condomínio possui normas internas que limitam e

⁶⁶ Loteamentos e condomínios: Boa Vista I e II, Casa da Lua, Morada das Agulhas, Mirante das Agulhas, Morada do Bosque, Morada da Colina I, II e III, Bela Vista, Limeira Town House, Residencial Limeira Tênis Clube, entre outros (CARDOSO, 2013).

⁶⁷ Na 1ª fase foram vendidos 384 lotes residenciais, com área média de 385 metros quadrados, e 35 lotes comerciais, com área média de 490 metros quadrados. Na 2ª fase foram comercializados 411 lotes residenciais e 3 comerciais. O condomínio conta com 7 praças temáticas, mirante, clube com piscinas e quadras esportivas. A área total do empreendimento é de 722 mil metros quadrados. Fonte: Site do empreendimento. Disponível em: <www.alphaville.com.br>. Acesso em: 01 Mai 2014.

controlam a forma e a estética das casas, regulando os coeficientes de edificação, a altura máxima, entre outras restrições.

Figura 5.32 – Obra do acesso ao condomínio Terras Alphaville, em Resende⁶⁸. Novembro de 2012.

Em Volta Redonda, a produção habitacional foi intensa durante muito tempo, devido à grande atração de pessoas desde a época de implantação da CSN em 1941. Mesmo após a construção de habitações em toda a área da Vila Operária, controlada pela empresa, e dos loteamentos nas antigas fazendas de café, com casas autoconstruídas, a produção imobiliária manteve-se forte. Após 1964, a CSN continuou a produzir moradias para seus funcionários através da sua imobiliária, a CECISA, enquanto a população de baixa renda era atendida em parte pela COHAB-VR⁶⁹ ou morava em núcleos de posse. Em Volta Redonda ainda hoje há uma contínua especulação imobiliária, com uma grande parte das terras do município nas mãos de quatro proprietários, entre eles a CSN, como abordado no capítulo anterior.

⁶⁸ Fonte: Site Alphaville. Disponível em: <www.alphaville.com.br/portal/terrasalphavilleresende/evolucao>. Acesso em: 01 Mai 2014.

⁶⁹ Tanto a CECISA quanto a COHAB-VR utilizaram recursos do Sistema Financeiro da Habitação (SFH) na produção habitacional.

A crescente necessidade de moradias para os empregados da CSN levou a CECISA a implantar conjuntos habitacionais de casas térreas ⁷⁰, afastados do centro, construídos entre as décadas de 1970-80 e 1980-90 em terras de sua propriedade no município de Volta Redonda. Esses conjuntos foram implantados em uma área desarticulada do espaço intraurbano, mas funcionalmente dependente da cidade. O Plano Estrutural de Desenvolvimento Integrado de Volta Redonda (PEDI-VR) ⁷¹, elaborado em 1975, previa a criação da Cidade Satélite da Cicuta, que abrigaria inicialmente 30 mil moradores e seria localizada ao sul do centro do município, onde hoje se concentra o vetor de expansão urbana. O projeto dessa cidade-satélite não foi executado (LOPES, 1993).

Posteriormente esses conjuntos deram origem a bairros residenciais, construindo-se empreendimentos habitacionais e comerciais nos vazios existentes. Estes não eram totalmente integrados à malha urbana, por haver vazios intersticiais entre eles. Essas terras ainda hoje pertencem à CSN, o que impedem a expansão urbana em determinadas áreas do território de Volta Redonda, como visto anteriormente.

Esses conjuntos habitacionais, quando foram construídos, tinham características de suburbanização, por seus moradores serem totalmente dependentes da centralidade do complexo fordista CSN-Volta Redonda. Os operários faziam diariamente um movimento de deslocamento pendular casa-trabalho, típicos de áreas-dormitório e semelhantes à *commutation* dos suburbanitas norte-americanos, como observado no Capítulo 2.

Mesmo após a privatização da CSN, em 1993, continuaram a ser produzidos conjuntos habitacionais em terras da empresa. Esses passaram a ser voltados para a população em geral, numa parceria da Caixa Beneficente dos Empregados da Companhia Siderúrgica Nacional (CBS) com a Caixa Econômica Federal, inclusive construindo conjuntos em áreas alagáveis e com forte passivo ambiental⁷².

⁷⁰ Entre eles Siderópolis, Casa de Pedra e Jardim Tiradentes.

⁷¹ Este plano previa a expansão da área industrial sobre as áreas urbanas de Volta Redonda, ocupando as duas margens do Rio Paraíba do Sul com a planta industrial da CSN. Com isso, grande parte da cidade deveria se “mudar” para o sul do município, deixando a planície central, junto ao rio, para a indústria.

⁷² O Conjunto Volta Grande IV, na zona leste da cidade, foi construído em cima de um antigo aterro industrial da CSN e próximo a um depósito operacional de escória, trazendo uma série de malefícios à saúde dos moradores.

Figura 5.33 – Rua do Conjunto residencial Tiradentes, construindo pela imobiliária da CSN (CECISA) no começo da década de 1980-90, no sul de Volta Redonda. Julho de 2012. As casas geminadas já foram muito modificadas, inclusive ganhando um segundo pavimento. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Figura 5.34 – Imagem aérea das áreas residenciais próximas à Rodovia dos Metalúrgicos, acesso principal de Volta Redonda. Fonte: Edição do autor a partir de imagem do Google Earth Pro.

Os loteamentos e condomínios fechados existentes e em implantação em Volta Redonda são de pequeno e médio porte, em sua maioria construídos nos topos de morros, devido à mencionada indisponibilidade de terras no município. Em 2013 foi anunciada a instalação do condomínio Alphaville Volta Redonda⁷³, localizado numa área de fazenda junto a uma rodovia em construção (Rodovia do Contorno). Esta conectará duas rodovias federais – Presidente Dutra e Lúcio Meira (BR-393) – além de urbanizações próximas. O empreendimento é bem menor que o de Resende, e está totalmente vendido.

Figura 5.35 – Perspectiva da área comercial do condomínio Alphaville Volta Redonda⁷⁴. 2013.

No extremo sul do município, em território antes pertencente a Pirai e localizado no lado oposto da Rodovia Presidente Dutra, junto ao entroncamento viário que leva ao Hospital Regional em construção, há bairros dispersos, com autoconstruções voltadas para as classes de baixa renda – Roma 1 e 2. Estes bairros são acessados pela Via Dutra sem haver conexão direta com o espaço intraurbano de Volta Redonda.

⁷³ São 415 lotes residenciais, 5 lotes comerciais e 7 lotes multiuso, que possibilitam a construção edifícios residenciais e estabelecimentos de serviços. O clube conta com piscinas, quadras esportivas e *fitness center*. A área total do empreendimento é de 478 mil metros quadrados. Fonte: Site Alphaville. Disponível em: <www.alphaville.com.br>. Acesso em: 01 Mai 2014.

⁷⁴ Fonte: Site Alphaville. Disponível em: <www.alphaville.com.br/portal/alphavillevoltaredonda/conveniencia>. Acesso em: 01 Mai 2014.

Apesar do intraurbano de Volta Redonda possuir qualidades urbanísticas superiores aos demais da região, esses dois bairros dispersos ainda possuem deficiências de equipamentos e de infraestrutura, nisso sendo dependentes deste município.

Figura 5.36 – Parte do bairro disperso Roma II, no extremo sul de Volta Redonda. Julho de 2012.
Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Em Volta Redonda, os projetos do programa Minha Casa Minha Vida também estão sendo implantados de forma dispersa, nos extremos do território municipal, próximos às estradas regionais. Serão 2.036 unidades habitacionais em edifícios de quatro pavimentos, voltadas para famílias com renda de 0 a 3 salários mínimos⁷⁵. Além disso, estão sendo construídos conjuntos residenciais com casas, formando loteamentos para famílias de renda média e que se utilizam dos benefícios do programa.

Nos municípios de Porto Real, Quatis e Itatiaia, os empreendimentos residenciais são loteamentos e condomínios fechados de pequeno e médio porte, localizados em

⁷⁵ Conjunto Residencial Ingá, 224 unidades; bairros São Sebastião I (196) e II (160); Roma (496), Três Poços (480); Candelária (144); Jardim Cidade do Aço (96); Santa Cruz II (240). Fonte: Portal VR. Disponível em: <www.portalvr.com/9-noticia-destaque/637-programa-minha-casa-minha-vida-tera-investimento-de-r-152-milhoes-em-volta-redonda>. Acesso em: 01 Mai 2014.

áreas de antigas fazendas, que possuem formas urbanas dispersas, próximos às atividades rurais que se mantêm nesses municípios.

No tecido urbano consolidado das cidades de Volta Redonda, Resende e, em menor quantidade em Barra Mansa, como também nas bordas do espaço intraurbano, está ocorrendo um intenso processo de verticalização. Os lançamentos imobiliários de condomínios ocorrem tanto por construtoras locais, quanto pelas de grande porte com atuação nacional, vindas de fora da região⁷⁶.

Figura 5.37 – Conjunto de edifícios residenciais no bairro Morada do Castelo, localizado na borda do espaço intraurbano de Resende, nas proximidades do acesso à Via Dutra e do Shopping PátioMix. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Como observado, a implantação das indústrias dispersas, que possuem mão de obra qualificada e com rendimentos mais altos, levou à instalação e multiplicação das atividades comerciais, de serviços e residenciais na microrregião, também com formas urbanas dispersas. Todas essas atividades estão articuladas diretamente com as rodovias e acessos viários, levando a modos de vida e a grande mobilidade com características regionais, tratados a seguir. Assim, as relações sociais e os modos de vida, que antes eram arranjados principalmente no interior dos municípios, passaram a ser dispersos, organizados regionalmente, em grande parte conforme os interesses globais das novas indústrias, que são estranhas aos elementos preexistentes no Vale do Paraíba fluminense.

⁷⁶ Como RJZ Cyrela, Gafisa, Rossi e outras.

5.4. - Modos de Vida e Mobilidade Regional

No período da CSN estatal, que conjuntamente com Volta Redonda polarizava a região, havia uma identidade comum aos operários e moradores de Volta Redonda, que formavam a “família siderúrgica”. Os modos de vida orbitavam ao redor da indústria e de maneira decrescente da atividade rural. O conjunto CSN-Volta Redonda era carregado de simbolismo – de nacionalismo e pertencimento –, representando a modernidade da vida urbana e industrial. Esse elo simbólico e identitário, ameaçado desde meados da década de 1980-90, foi rompido em definitivo com a privatização da empresa em 1993, como tratado no Capítulo 4.

A movimentação regional – extra-cidade –, quando ocorria, era através de deslocamentos pendulares residência-trabalho ou então para frequentar comércio e serviços de melhor qualidade e especialização, localizados principalmente em Volta Redonda e Barra Mansa. A urbanização não se configurava como regional.

A reestruturação em curso na microrregião, a partir da década de 1990-2000, com formas urbanas dispersas – desconectadas dos núcleos urbanos tradicionais –, levaram seus habitantes a terem modos de vida de caráter regional, desenvolvidos por todo o Vale do Paraíba fluminense. As atividades urbanas voltaram-se, em grande parte, ao atendimento da população da microrregião, transpondo a escala intraurbana para a regional, não servindo apenas aos moradores das cidades que sediam essas atividades. A mobilidade tornou-se constante pelas rodovias e estradas.

Para a maioria dos habitantes tornou-se comum morarem num município, trabalharem em outro e estudarem ou se divertirem em um terceiro. No entanto, a localização e acessibilidade dos equipamentos urbanos dispersos e, principalmente, das áreas residenciais dispersas, interferem na qualidade de vida da população. A mobilidade dos mais ricos e a imobilidade dos pobres afeta diretamente os modos de vida e as possibilidades de trabalho e renda.

As dinâmicas urbanas e regionais, assim como as formas urbanas, tornaram-se mais complexas, intensificando as inter-relações entre distintas escalas espaciais, internas e externas ao Vale do Paraíba fluminense: intraurbana, regional e extrarregional.

Há cada vez mais uma relação de interdependência entre os municípios da microrregião, em que alteram-se os processos sociais e as relações entre suas múltiplas dimensões, principalmente econômica, social, espacial e urbana, com

transformações no cotidiano da população regional. Essa interdependência vem ampliando-se ao longo dos anos, mesmo não existindo quase nenhuma articulação institucional entre os municípios ⁷⁷, mas sendo reconhecida pelos gestores municipais, como observado por Oliveira (2008).

Assim, apesar de não haver uma articulação regional institucionalizada, a microrregião do Vale do Paraíba fluminense apresenta algumas características que são semelhantes às de uma região metropolitana, como na definição de “metrópole incompleta” que foi formulada por Santos (1978). Nessa configuração urbana o conjunto de cidades médias e de menor porte está arranjado de modo integrado, como observado no Capítulo 2. Com isso, o cotidiano de uma parcela crescente dos habitantes dos municípios dessa microrregião está sendo organizado regionalmente, como numa metrópole, com a população adotando, ao menos parcialmente, modos de vida, mobilidade e consumo metropolitanos nas várias partes do sistema regional.

As múltiplas atividades urbanas dispersas pelo Vale do Paraíba fluminense são estruturadas a partir da Rodovia Presidente Dutra, seus entroncamentos viários e estradas que dão acesso ao tecido urbano dos municípios da microrregião. Estas vias estruturam e induzem o surgimento de urbanizações dispersas. A Via Dutra possui cada vez mais características de via urbana no trecho que atravessa a região, com congestionamentos no trecho entre Volta Redonda e Resende pela manhã e no final da tarde – horários de *rush* – durante a semana, coincidentes com a entrada e saída da maioria dos empregados das indústrias dispersas. Em grande parte desse trecho não há vias marginais, o que faz somar o tráfego rodoviário pesado, principalmente de grandes caminhões, com o urbano.

⁷⁷ As únicas articulações regionais existentes são: Consórcio Intermunicipal de Saúde do Médio Paraíba (CISMEPA), formado por 12 municípios da região (mencionado anteriormente); Consórcio Intermunicipal de Segurança com Cidadania do Médio Vale do Paraíba (CISEGCI), composto por 13 municípios; Comitê da Bacia Hidrográfica do Médio Paraíba do Sul (CBH-MPS), composto pelos municípios e empresas que englobam o terço médio fluminense do Rio Paraíba do Sul.

Figura 5.38 – Rodovia Presidente Dutra, no trecho conhecido como “retão de Resende”. Julho de 2012.
Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Para analisar os deslocamentos diários pelo Vale do Paraíba fluminense foram obtidas as planilhas com linhas, trajetos e horários dos ônibus fretados que transportam os trabalhadores da PSA, fábrica localizada no Polo Industrial de Porto Real⁷⁸. Essa indústria possui cerca de 2.500 funcionários, entre próprios⁷⁹ e terceirizados, e é servida por 92 linhas de ônibus, divididas pelos setores administrativo, manutenção e produção, este último com três turnos diários. Com isso, são realizadas 304 viagens diárias, contando-se os deslocamentos de ida e volta. São feitos aproximadamente 31 trajetos diferentes, dos quais cerca de 1/3 passa por dois a três municípios, alterando as vias e acessos aos mesmos. Nenhuma dessas linhas cruza a divisa com o Estado de São Paulo ou passa pelo pedágio da Rodovia Presidente Dutra, localizado em Itatiaia, circulando por dentro deste município para buscar os funcionários que lá residem.

As viagens têm como primeiro ponto de origem sete municípios distintos⁸⁰, sendo que Barra do Piraí (com 3 linhas) é o mais distante, localizando-se fora da microrregião do Vale do Paraíba fluminense, estando próximo à descida da Serra das Araras (Serra do Mar). O trajeto mais curto é de apenas 15 km, feito entre Quatis e a PSA, durando cerca de 20 minutos. Já o mais longo é do centro de Barra do Piraí até a PSA, com 93 km e longas 2 horas de duração. Esse deslocamento não é “um ponto fora da curva”, pois muitos dos trajetos observados têm duração entre

⁷⁸ Dados relativos ao mês de maio de 2014.

⁷⁹ No final de maio foi anunciado um programa de demissão voluntária para 650 empregados do setor de produção. Havia um excesso de carros no pátio, devido à diminuição das vendas no Brasil e à retração da economia argentina, que impôs limitações à importação de carros brasileiros.

⁸⁰ Municípios originários das viagens de ida para o trabalho e a quantidade de linhas: Resende, com 38; Volta Redonda, 15; Barra Mansa, 14; Itatiaia, 11; Quatis, 5; Porto Real, 5 (onde localiza-se a fábrica); Barra do Piraí, 3; Pinheiral, 2.

50 e 90 minutos. Ou seja, há deslocamentos tão longos e demorados quanto os existentes em regiões metropolitanas.

Figura 5.39 – Gráfico comparativo da menor e maior distância e tempo entre os trajetos dos ônibus fretados que transportam os trabalhadores da fábrica da PSA⁸¹.

Além dos ônibus fretados, há um número crescente de carros particulares que fazem esses deslocamentos diários⁸². Isso deve-se à facilidade na compra de automóveis pelos próprios funcionários das montadoras, que adquirem carros novos a preços reduzidos e financiados. Há também estímulos dados pelo governo, com a redução de impostos (IPI) e os financiamentos com prazos de pagamento a perder de vista.

Como observado, a rede rodoviária, como também as redes de comunicação, ganharam maior destaque no dia a dia regional. Isso vai ao encontro do pensamento de Villaça (2001), que considera que na estruturação do espaço regional se sobressaem os deslocamentos de informações e energia, como também do capital e das mercadorias em geral, considerando ainda o deslocamento, eventual, da “mercadoria força de trabalho”.

Os limites da dispersão urbana nessa região são definidos pelas distâncias a serem percorridas facilmente pelos automóveis e ônibus fretados, semelhante ao observado por Robert Fishman (1987) em Los Angeles e por Reis (2006) em São Paulo. As divisões político-administrativas dos municípios não são definidoras da dispersão, tendo-se como únicos limitadores a Serra das Araras, a sudeste dessa região, e o pedágio na Via Dutra, a oeste em Itatiaia, próximo à divisa com o Estado de São Paulo. Esse pedágio, alvo de contenda judicial, não é tarifado para os

⁸¹ Gráfico elaborado a partir da análise das 92 planilhas com as linhas de ônibus que servem à fábrica.

⁸² O número de veículos para cada mil habitantes em Volta Redonda é 329, em Resende 310 e em Porto Real 301, todos acima do registrado na cidade do Rio de Janeiro, com 284. Dados de 2013. Fonte: Revista Auto Esporte. Disponível em: <g1.globo.com/carros/frota-carros-motos-2013>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

veículos emplacados em Resende, já que separa o centro desse município do seu distrito de Engenheiro Passos.

Ao mesmo tempo que a Rodovia Presidente Dutra serve ao tráfego urbano-regional, ela é utilizada como principal meio de conexão entre as regiões metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro, sendo o eixo central e articulador da “Megalópole do Sudeste Brasileiro”, como visto nos trabalhos de Eugenio Queiroga (2001, 2007) e André Urani (2008). Essa rodovia também é parte da ligação entre o Nordeste e o Sul do país, integrante da BR-116.

Além do intenso fluxo da Via Dutra, destaca-se a forte movimentação nas rodovias: Lúcio Meira (BR-393) entre Três Rios, na divisa do Estado do Rio com Minas Gerais, e os municípios de Volta Redonda e Barra Mansa, principalmente de cargas; dos Metalúrgicos (VR-001), com o trânsito urbano. Nesta última rodovia, há um grande fluxo de veículos entre o tecido intraurbano de Volta Redonda e os empreendimentos comerciais dispersos, os hipermercados Makro, Walmart e Spani, vizinhos ao terreno onde será construído o futuro Shopping Park Sul. Esses empreendimentos foram implantados mais próximos ao núcleo urbano de Volta Redonda do que da Via Dutra. Isso se deve a este município concentrar a maior população da microrregião, que possui alto poder aquisitivo.

Em visita a esses hipermercados dispersos e aos supermercados no interior do espaço intraurbano de Volta Redonda, realizada no mesmo dia, observou-se que os hipermercados têm uma estratégia de vendas voltada para o atendimento regional, articulando seus preços com os cobrados pelos demais mercados regionais, colocando determinados produtos em promoção para atrair quem está de passagem. Já nos supermercados nos bairros centrais de Volta Redonda, a estratégia de preços e promoções visa os produtos do dia a dia e a concorrência mais imediata de outros mercados, atendendo ao público que reside no interior do tecido urbano.

Essas particularidades reforçam o caráter de centralidade exercido por Volta Redonda na região, mas com características que vêm se alterando ao longo dos anos, como observado anteriormente.

5.5. - A Dispersão Urbana no Vale do Paraíba Paulista⁸³

O processo de dispersão urbana no Vale do Paraíba paulista surgiu na década de 1970-80, com a migração das indústrias para além da Região Metropolitana de São Paulo, no início da chamada desconcentração-concentrada, como apresentada no Capítulo 3.

Como observado no capítulo anterior, na microrregião do Vale do Paraíba fluminense a indústria se concentrou principalmente na siderurgia – com a centralidade do conjunto fordista CSN-Volta Redonda polarizando a região – e na posterior instalação da indústria químico-farmacêutica em Resende, nas margens da Rodovia Presidente Dutra.

Enquanto isso, no Vale do Paraíba paulista, as indústrias foram sendo diversificadas, atuando em diferentes setores – aeroespacial, automotivo, de petróleo⁸⁴, tendo as indústrias metalúrgica, mecânica e química se instalado ali pela proximidade com Volta Redonda e a CSN, pela possibilidade de obtenção de matérias-primas desta siderúrgica.

Com a diversificação, as indústrias dessa região paulista desenvolveram-se mais do que a indústria do aço, que era estatal⁸⁵, e que no caso do Vale do Paraíba fluminense concentrava-se e orbitava ao redor do conjunto CSN-Volta Redonda. Assim, o município de São José dos Campos, por ter uma industrialização mais expressiva, tornou-se o principal centro urbano do Vale do Paraíba paulista.

O crescimento industrial do Vale do Paraíba – paulista e fluminense – pode ser mensurado a partir do valor da transformação industrial (VTI), acompanhando-se

⁸³ Esta parte do trabalho contou com a colaboração da bolsista de iniciação científica (PIBIC/CNPQ) Raquel Torrano Araruna, aluna de graduação da FAU-USP. Foi realizado conjuntamente com a aluna um trabalho de campo na região do Vale do Paraíba paulista. Os resultados dessa pesquisa foram publicados no Relatório Final da bolsista, intitulado “Organização, Sistematização e Apoio à Pesquisa sobre Urbanização Dispersa” e no trabalho conjunto “A Dispersão Urbana na Microrregião de São José dos Campos (SP) e seus Padrões de Urbanização”, apresentado no XV ENANPUR, referenciado como: BENTES; ARARUNA, 2013.

⁸⁴ No trecho paulista da bacia do Rio Paraíba do Sul destacam-se: indústrias químicas – BASF, Rhodia, Monsanto, Rohm & Haas, ICI e Henckel; metalúrgicas e siderúrgicas – ALCAN, Villares, Confab, Engesa, Alstom, General Motors e Volkswagen; indústrias de materiais elétricos e eletrônicos – Panasonic, Philips, Ericsson, Hitachi; petroquímica – Petrobras; além de indústrias de papel e celulose, têxteis, alimentícias e outras.

⁸⁵ As siderúrgicas estatais como a CSN, a Açominas e a Usiminas, dentre outras, passaram a ser controladas pela Siderbrás, *holding* criada no governo militar, em 1973, e que durou até a década de 1990-2000. A Siderbrás controlava o preço do aço para forçar o desenvolvimento econômico do país. Esta forma de controle estatal impediu o melhor desenvolvimento dessas indústrias, porque elas não tinham metas de crescimento como as indústrias privadas.

no período de 1940-1980 a transição da indústria nessa região, como demonstra a seguinte tabela:

Tabela 5.1 – Distribuição espacial do Valor da Transformação Industrial (VTI) do Médio Vale do Paraíba do Sul de 1940 a 1980⁸⁶

Cidades	1940	1950	1960	1970	1980
São José dos Campos	9,55%	6,39%	6,55%	24,98%	34,55%
Taubaté	13,78%	9,35%	5,97%	5,19%	7,94%
Demais cidades do Vale do Paraíba paulista ⁸⁷	25,44%	24,44%	11,98%	20,91%	25,28%
Total Vale do Paraíba paulista	48,77%	40,18%	24,50%	51,08%	67,77%
Barra Mansa/Volta Redonda	10,85%	44,65%	67,17%	41,35%	22,70%
Barra do Piraí	11,47%	4,15%	2,10%	1,90%	1,41%
Resende	3,31%	1,10%	2,05%	3,09%	5,01%
Demais cidades do Vale do Paraíba fluminense ⁸⁸	25,52%	9,86%	2,77%	1,66%	3,19%
Total Vale do Paraíba fluminense	51,15%	59,71%	74,09%	48,00%	32,31%

Fonte: IBGE – Censos industriais 1940 a 1980 – Rio de Janeiro e São Paulo.

Como pode ser observado na tabela acima, em 1940, os índices do VTI do Vale do Paraíba paulista e do Vale do Paraíba fluminense eram equilibrados (aproximadamente 50% cada, de todo o VTI do Médio Vale do Paraíba do Sul). Suas cidades mais expressivas – São José dos Campos no lado paulista e Barra Mansa/Volta Redonda no lado fluminense – também apresentavam valor equilibrado (em torno de 10% cada). A partir de 1950, com a instalação da CSN em Barra Mansa/Volta Redonda, o VTI desses municípios cresceu bastante, chegando a quase 45%, levantando junto o VTI de todo o Vale do Paraíba fluminense para

⁸⁶ Esta tabela foi formulada a partir da compilação de dados elaborada pelos pesquisadores do IBGE, RODRIGUES; SANTOS; OLIVEIRA, 1992. Eles utilizaram como referência geográfica o terço médio do Vale do Paraíba, reunindo dados por municípios. Não foram encontradas informações dos VTI municipais posteriores ao ano de 1980, acreditando-se que a desagregação desses dados por municípios é possível apenas internamente ao IBGE. O Censo Industrial foi realizado até 1985, sendo substituído pela Pesquisa Industrial Anual – Empresa (PIA-Empresa).

⁸⁷ Cidades do Vale do Paraíba paulista cujos valores foram suprimidos: Aparecida, Caçapava, Cachoeira Paulista, Cruzeiro, Guaratinguetá, Igaratá, Jacareí, Lavrinhas, Lorena, Monteiro Lobato, Pindamonhangaba, Piquete, Queluz, Roseira, Santa Branca e Tremembé.

⁸⁸ Cidades do Vale do Paraíba fluminense cujos valores foram suprimidos: Paraíba do Sul, Rio das Flores, Três Rios, Valença e Vassouras.

quase 60%. Foi mantido um crescimento até o ano de 1960, com a polarização regional exercida pelo conjunto CSN-Volta Redonda/Barra Mansa, quando o VTI do conjunto chegava a representar 67% da região.

Com o início da desconcentração-concentrada industrial de São Paulo, muitas plantas vão se instalar no Vale do Paraíba paulista, com a ampliação e diversificação das atividades industriais nessa região, mencionadas anteriormente. Isso pode ser percebido pelo VTI, que a partir de 1970 começa a decair no lado fluminense, enquanto no lado paulista o de São José dos Campos cresceu bastante. No ano de 1980, o Vale do Paraíba paulista ultrapassa de vez o fluminense em importância industrial, chegando a representar quase 68% do VTI da região, sendo o município de São José dos Campos responsável por quase 35% deste valor. Enquanto isso, Barra Mansa/Volta Redonda passaram a ter apenas aproximadamente 23%. Junto com o VTI, também crescem/decaem o PIB e a renda dos trabalhadores de cada lugar (RODRIGUES; SANTOS; OLIVEIRA, 1992).

A expansão e diversificação das atividades industriais no Vale do Paraíba paulista, a partir dos anos 1970-80, relaciona-se, em grande parte, aos modos de produção e aos produtos tecnológicos do período de transição do fordismo para o pós-fordismo. Esse avanço industrial está associado ainda ao movimento de desconcentração-concentrada, estruturado pelas rodovias e pela mobilidade que essas vias possibilitam.

Esses fatores explicam em grande parte o processo de dispersão urbana no Vale do Paraíba paulista. O dado adicional para o entendimento do processo de urbanização dispersa no lado paulista do vale é a expansão do mercado imobiliário, que passou a utilizar meios industriais de produção capitalista para a incorporação e construção de condomínios e loteamentos fechados, centros comerciais e empresariais, entre outros, como abordado no Capítulo 3.

A partir da observação dos mapas e dados elaborados no Projeto Temático “Urbanização Dispersa e Mudanças no Tecido Urbano”, coordenado por Reis (2006), notou-se que numa primeira etapa as ocupações dispersas no Vale do Paraíba paulista podiam ser claramente notadas, pois em sua maioria se encontravam completamente desconectadas da malha intraurbana. Em uma segunda etapa o processo de dispersão urbana tornou-se mais elaborado, com as formas urbanas passando a estar dispersas não só em relação ao centro dos municípios, mas também em relação às múltiplas subcentralidades (BENTES; ARARUNA, 2013).

Figura 5.40 – Mapa com a evolução urbana dos municípios de Jacareí, São José dos Campos, Caçapava e Jambeiro, no Vale do Paraíba paulista. Ver imagem estendida no Anexo A – Figura A.7.
Fonte: Projeto Temático/LAP.

Figura 5.41 – Mapa com a evolução urbana dos municípios de Taubaté, Tremembé e Pindamonhangaba, no Vale do Paraíba paulista. Ver imagem estendida no Anexo A – Figura A.8.
Fonte: Projeto Temático/LAP.

A urbanização do Vale do Paraíba paulista é formada por um *continuum* em escala interurbana – metropolitana, estruturada pelo eixo da Rodovia Presidente Dutra e, em menor proporção, pelos das demais estradas que cortam a região. Essas vias são os elementos que viabilizam e estruturam a expansão e a dispersão urbana na região. Em meados da década passada (2000-2010), a urbanização do trecho já possuía cerca de 90 km de extensão e largura variável entre 10 e 20 km (REIS, 2006).

Na aglomeração urbana de São José dos Campos, a arquiteta Marta Tanaka (2007) percebeu que o processo de dispersão urbana desenvolveu-se a partir da implantação de grandes indústrias, que passaram a funcionar como polos geradores de urbanização na escala local e na regional.

Isso deu origem aos loteamentos populares nas proximidades das fábricas e posteriormente a condomínios fechados e centros comerciais, também com formas urbanas dispersas. A Rodovia Presidente Dutra passou a ser utilizada nesse trecho como uma via urbana.

A grande afluência de indústrias para São José se deu em função de diferentes fatores: acessibilidade viária regional e rede interna, topografia, oferta de terrenos baratos para instalação da mão de obra operária, somados às leis de isenção de impostos (TANAKA, 2007, p. 36).

Segundo essa autora, nessa aglomeração acontece um processo de conurbação diferente do “antigo”, que se dava pela continuidade e inter-relação de tecidos urbanos de duas ou mais cidades, como definido por Patrick Geddes. Estão ocorrendo na verdade as “novas conurbações”, como definido anteriormente por Mumford (1998) no caso de Los Angeles, a partir de ilhas urbanas interligadas entre si e com um centro urbano tradicional, sendo conectadas apenas pelo sistema viário.

Os bairros juntos às fábricas foram ocupados pela população de rendas baixa e média-baixa, com os residentes sendo, em geral, trabalhadores da construção civil e suas famílias. Devido aos recursos limitados, essas pessoas acabavam por construir suas próprias casas, configurando bairros inteiros com autoconstruções. No final das obras de instalação das indústrias somente parte da mão de obra foi empregada. Assim, grande parte dos trabalhadores acabaram permanecendo no

entorno destes empreendimentos, formando favelas, implantadas também dispersas no território regional.

Figura 5.42 – Vista geral dos bairros autoconstruídos vilas Dirce, Sinhá e Unidos, em São José dos Campos. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

A origem dos bairros dispersos destinados às faixas de renda mais elevadas (média e alta) também relaciona-se à dispersão industrial ao longo das rodovias. A dispersão estimulou modos diferenciados de mobilidade dos trabalhadores industriais que se incluem na faixa de renda média, como observado no Capítulo 3. Uma parte dos trabalhadores dessas indústrias continuou a residir na cidade de São Paulo, se deslocando diariamente com seus automóveis ou em ônibus fretados pelas empresas. Outros tantos perceberam as vantagens financeiras de residir nos municípios do Vale do Paraíba paulista, ou ao redor deles, onde os custos da terra e dos imóveis eram muito inferiores e, ao mesmo tempo, as distâncias a serem percorridas diariamente eram menores. Houve ainda uma terceira parte dessa mão de obra que optou por inverter o sentido de sua mobilidade, residindo em municípios que não eram os das indústrias em que trabalhavam, passando a se locomover da periferia em direção aos novos centros (REIS, 2006).

Figura 5.43 – Vista parcial do complexo de condomínios fechados Urbanova, em São José dos Campos⁸⁹. 2009. Os primeiros condomínios do Urbanova foram aprovados no começo da década de 1980-90, com esse complexo expandindo-se ainda hoje.

⁸⁹ Fonte: Site Panoramio. Disponível em: <www.panoramio.com/photo/29423876?source=wapi&referrer=kh.google.com>. Acesso em: 01 Mai 2014.

A grande diversificação industrial no Vale do Paraíba paulista possibilitou a articulação desse setor com o terciário, atraindo centros de pesquisa⁹⁰ e universidades, além de comércio e serviços qualificados para a região, motivados pela presença de uma população de média e alta rendas que vive de forma dispersa na região.

Figura 5.44 – Acesso principal do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (antigo CTA), em São José dos Campos. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Na continuidade do processo de dispersão urbana na região, os novos núcleos urbanos começaram a se consolidar enquanto outros surgiam ainda mais dispersos.

Para acompanhar a evolução da dispersão urbana nessa região foi realizado um trabalho de campo em meados de 2012, tendo como objeto de estudo a microrregião de São José dos Campos, que por sua vez é composta por oito municípios e tem uma população total de aproximadamente de 1,4 milhão de habitantes (2010). No entanto, apenas seis municípios são contemplados neste trabalho⁹¹: Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Tremembé e Pindamonhangaba⁹². A escolha

⁹⁰ Como centros de pesquisa, temos em São José dos Campos: Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA), o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), o Instituto de Estudos Avançados (IEAv), o Instituto de Aeronáutica e Espaço (IAE), a Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP), o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e o Instituto de Pesquisa & Desenvolvimento (IP&D).

⁹¹ Os mesmos municípios analisados no Projeto Temático.

⁹² Além desses seis, estão inclusos na região os municípios de Igaratá e Santa Branca.

deste recorte se deu pela importância da microrregião como polo industrial e tecnológico de caráter nacional.

Os maiores núcleos urbanos dessa microrregião, considerando o número de habitantes, são os municípios de São José dos Campos, com população de cerca de 630 mil habitantes e Taubaté com 278,7 mil, ambos dados do Censo do IBGE de 2010. Só a população de São José dos Campos equivale a quase o mesmo número de habitantes de todos os nove municípios somados da microrregião do Vale do Paraíba fluminense (680 mil).

A partir do trabalho de campo, pode-se perceber que a maior parte das novas áreas urbanas que surgiram entre 2000 a 2012 dizem respeito a uma nova dispersão residencial. A dispersão das faixas de baixa renda continua, em geral, formada por autoconstruções em terreno com uso rural.

Constatou-se a existência de empreendimentos residenciais públicos dispersos, tanto federais como estaduais e municipais. Eles se configuram a partir de investimentos em programas habitacionais, onde, de modo geral, os moradores financiam a casa própria, como no Programa Minha Casa Minha Vida. Os projetos deste tipo, analisados no levantamento de campo, possuem urbanização uniforme, com infraestrutura nova e unidades unifamiliares padronizadas. Porém, dois problemas são imediatamente notados: um deles é a grande distância entre os empreendimentos populares e os núcleos urbanos principais, sendo o outro a falta de integração com o entorno, o que compromete a qualidade urbanística dos projetos.

Figura 5.45 – Loteamento popular próximo à Vila São Geraldo, na Zona Norte de São José dos Campos. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Já os empreendimentos residenciais privados se apresentam na forma de condomínios fechados e projetos complexos. Foram observados diversos investimentos destinados à classe média. Em geral, são condomínios que imitam

aqueles voltados para as faixas de renda mais elevadas, porém, com menos serviços oferecidos, além da diminuição do tamanho dos lotes e a simplificação do acabamento das residências.

Figura 5.46 – Acesso viário ao complexo de condomínios fechados Campos do Conde, em Taubaté, no Vale do Paraíba paulista. Julho de 2012. A via, sem urbanidade, não possui calçadas e seus limites se dão com muros altos e cercas, que dividem os diferentes condomínios do complexo. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Relativo ao uso industrial, foi possível notar alguns novos loteamentos para plantas fabris na área analisada. Entre as rodovias Presidente Dutra e Vito Ardito (SP-062), no limite oeste da urbanização do município de Taubaté, encontra-se em fase de terraplanagem um loteamento industrial. Este projeto apresenta-se como consolidação do tecido urbano, já que dá continuidade à urbanização presente no local.

Mais à frente, seguindo pela Rodovia Presidente Dutra em direção ao centro de Taubaté, encontra-se uma fábrica de produtos eletrônicos, implantado na borda do espaço intraurbano dessa cidade.

Figura 5.47 – Fábrica da LG Electronics, instalada na via marginal da Rodovia Presidente Dutra. Junho de 2012. Em frente as edificações há um grande estacionamento para carros e ônibus fretados. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Já o loteamento do Parque Empresarial Santa Rita se constitui como expansão do tecido urbano sobre o rural. Apesar de aparentar mais a configuração de um loteamento desconectado do tecido urbano, este empreendimento é um prolongamento de um parque industrial e empresarial já consolidado, também próximo à Rodovia Presidente Dutra no município de Pindamonhangaba.

Figura 5.48 – Parque Empresarial Santa Rita, parcialmente ocupado, localizado em Pindamonhangaba. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Quanto aos usos de comércio e serviços, no período entre 2000 e 2012, há poucos equipamentos de grande porte novos. O que se percebeu foi a existência de muitos terrenos em fase de terraplanagem, que abrigarão empreendimentos de comércio e serviços. Um dos novos equipamentos comerciais é o Shopping Via Vale Garden, no município de Taubaté.

Figura 5.49 – Construção do Via Vale Garden Shopping⁹³. Julho de 2012. Fonte: Arquivo da Pesquisa.

⁹³ Esse empreendimento localiza-se em Taubaté e conta com: 142 lojas, 30 restaurantes/*fast-foods*, 26 megalojas, 7 lojas-âncoras, 6 cinemas do tipo *multiplex*, 5 lojas de serviços, 1 hipermercado e outros

O transporte rodoviário promove a dispersão, como percebido por Reis (2006), com o sistema viário sendo ramificado através de estradas secundárias e/ou vicinais, sem exigir grandes recursos e nem planejamento prévio. Assim, os empreendimentos de comércio e serviços passaram a se localizar tanto ao longo dos grandes eixos rodoviários como nas suas proximidades, configurando o uso misto ao longo de diversas vias.

Pode-se notar, também, o desenvolvimento de um tipo de atividade econômica mais recente, rural-metropolitana. As atividades relacionadas a este uso são produzidas em área rural, mas que possui uma determinada urbanização, e tem como objetivo aproximar as pessoas da natureza através do ecoturismo. Configuram-se por áreas de baixa densidade, mas que apresentam continuidade ao longo da Rodovia Caio Gomes Figueiredo (SP-132, que conecta Pindamonhangaba à estrada que leva a Campos do Jordão).

Figura 5.50 – Rodovia Caio Gomes Figueiredo (SP-132). Julho de 2012. Ao longo desta estão instalados pequenos distritos com residências, pousadas, pequenos comércios e atrações de lazer, sendo ainda cruzada pela linha turística da Estrada de Ferro Campos de Jordão (EFCJ). Fonte: Arquivo da Pesquisa.

No trabalho de campo percebeu-se que parte dos loteamentos nessas áreas havia surgido como segunda residência, estando localizados em distritos dispersos com relação ao núcleo central do município de Pindamonhangaba. Muitas destas segundas residências acabaram se tornando residências permanentes (primeiras).

serviços. O terreno tem área de 73.800 metros quadrados e o *shopping* possui 33.375 metros quadrados de ABL, tendo 1.400 vagas no estacionamento.

Os distritos onde este novo uso apareceu desenvolveram-se formando pequenos núcleos que atraem comércio e serviços locais, enriquecidos através do turismo ecológico. Pode-se observar diversos hotéis-fazenda que servem tanto como destino final para fins de semana, como parada intermediária para outros destinos. Esses empreendimentos prometem resgatar o contato com o cenário bucólico em que se inserem, enfatizando a rejeição à vida urbana, metropolitana e caótica.

As áreas residenciais dispersas analisadas neste trabalho, tanto aquelas ocupadas por faixas de baixa renda como aquelas de média e alta, enfrentam problemas de qualidade do projeto de ordem urbanística ou arquitetônica. Nas ocupações dos usos industrial, comercial e de serviços também notam-se alguns problemas, porém em menor escala, já que esses investimentos são de iniciativas privadas.

A estrutura de conexão entre as ocupações dispersas e os núcleos urbanos é, em geral, deixada de lado. Para os importantes empreendimentos dispersos, já construídos ou em implantação, o poder público atuou muitas vezes induzido pelo investidor privado, visando a implementação de projetos e medidas que facilitem o acesso a esses investimentos. Já nos empreendimentos populares, as conexões à rede urbana ficam a desejar. Além de se localizarem desconectados da malha urbana, esses projetos apresentam estrutura viária de acesso precária, com falta de acessibilidade. Observa-se com isso a mobilidade das classes de renda média e alta e a imobilidade dos pobres, conforme exposto por Spósito (2007).

5.6. - Semelhanças e Diferenças do Processo de Dispersão Urbana entre as Microrregiões do Vale do Paraíba Fluminense e Paulista

No desenvolvimento do Vale do Paraíba paulista podemos observar que a desconcentração-concentrada da indústria, iniciada na década de 1970-80, foi o fator gerador da ampliação da urbanização (TANAKA, 2007) e, conseqüentemente, da dispersão urbana. Esse movimento de expansão e diversificação das atividades industriais, como visto nos capítulos anteriores, relaciona-se, em grande parte, às formas de produção e aos produtos tecnológicos na transição do fordismo para o pós-fordismo.

No caso do Vale do Paraíba fluminense a reindustrialização, com a diversificação industrial e instalação das fábricas automotivas, a partir dos anos 1990-2000, é na verdade a continuidade do movimento de desconcentração-concentrada da indústria paulista.

Essa expansão da desconcentração industrial fez surgir o processo de dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense. O entendimento das motivações e transformações dessa reindustrialização, explicitadas neste capítulo, permite compreender porque somente duas décadas depois, a região fluminense começou a desenvolver formas de urbanização dispersa.

Assim, no comparativo entre o lado fluminense com o paulista do Vale do Paraíba, percebeu-se que esses estão em estágios diferentes do processo de dispersão urbana. Além disso, apesar de em ambos os lados o processo de dispersão ter sido iniciado pela atividade industrial, esse avançou de maneira diferenciada nas demais atividades urbanas.

Entretanto, a aceleração da economia e do consumo no final da década passada (2000-2010) possibilitou a instalação de novas indústrias e atividades urbanas que foram ou estão sendo implantadas com formas urbanas dispersas, com esse processo avançando rapidamente no lado fluminense, como tratado anteriormente.

A urbanização recente do Vale do Paraíba fluminense está estruturada pelo eixo da Rodovia Presidente Dutra e, em menor proporção, pelas demais estradas, formando um *continuum* em escala interurbana – metropolitana, assim vem ocorrendo há mais tempo no lado paulista. O sistema rodoviário possibilita o avanço da dispersão urbana, com as formas resultantes não necessitando de prévio planejamento. A estruturação da urbanização por essa rodovia no Vale do Paraíba fluminense e paulista permite uma intensa mobilidade, com modos de vida cotidianos tipicamente metropolitanos.

Desse modo, ambas as regiões contêm alguns aspectos metropolitanos, porém possuindo diferenciações nas suas organizações regionais. As regiões paulistas do Vale do Paraíba e do Litoral Norte foram agrupadas, sendo institucionalizada, em 2012⁹⁴, uma região metropolitana que tem como sede o município de São José do Campos. Essa nova região metropolitana foi criada mesmo não havendo uma homogeneidade clara entre o litoral e o interior, não se configurando plenamente como uma metrópole. Já no lado fluminense do vale são observadas algumas características que são similares às de uma região metropolitana, como observado na definição de “metrópole incompleta” formulada por Santos (1978). Os municípios da microrregião e suas populações sendo interdependentes, mas sem haver grandes

⁹⁴ RM do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN) foi constituída oficialmente em janeiro de 2012 e é formada por 39 municípios.

acertos institucionais e elementos de planejamento que deem conta disso, como visto anteriormente. Volta Redonda mantém-se como o principal centro urbano do Vale do Paraíba fluminense (com Barra Mansa conurbado), seguido pelo município de Resende.

A Via Dutra, nos trechos correspondentes a essas regiões, entre os municípios de Volta Redonda e Itatiaia, no lado fluminense, e ainda entre Taubaté e Jacareí, no lado paulista, apresenta características de via urbana. Isso ocorre ainda entre Lorena e Aparecida, no Vale do Paraíba, como também nos trechos das metrópoles paulista e fluminense dessa rodovia. A diferença está no lado fluminense do vale, onde não há, em todo o trecho da via, pistas marginais a essa rodovia. Isso leva à sobreposição do tráfego urbano-regional com o de longa distância, constituído principalmente pelo transporte de cargas. Nos trechos onde há vias marginais, a ocupação se dá com múltiplas atividades urbanas, caracterizando o uso misto.

Avançando para além da dispersão industrial, o que se seguiu foi a implantação de atividades urbanas distintas: residencial no lado paulista e comercial e de serviços no lado fluminense.

Aparentemente, essa diferenciação ocorre pela preexistência das indústrias fordistas no lado fluminense, principalmente a CSN, que necessitavam de intensa mão de obra, o que levou a uma acentuada produção imobiliária na segunda metade do século XX. Essa produção era tanto oficial quanto particular – espontânea e especulativa –, com loteamentos e autoconstruções nas antigas fazendas de café, como denunciado por Atílio Corrêa Lima em carta ao prefeito de Barra Mansa, ainda em 1943. Desse modo, a produção imobiliária no Vale do Paraíba fluminense foi intensiva por um longo período, mas sem conseguir dar conta de toda a demanda e muito menos acabar totalmente com as favelas. Essas habitações, mesmo quando implantadas em áreas desconectadas do tecido urbano, eram fortemente polarizadas pelo conjunto CSN-Volta Redonda e, em menor proporção, pelas centralidades dos municípios.

Além disso, no lado fluminense já existia mão de obra para trabalhar nas indústrias dispersas instaladas no final do século XX. Nesse período a região passava por uma depressão econômica pós-privatização da CSN. O que houve foi uma migração interna entre os municípios da microrregião fluminense, com a produção habitacional acompanhando a expansão dos conjuntos já existentes, na maioria dos casos, sem ter formas urbanas dispersas. Apenas em meados da década

passada é que começaram a se materializar os condomínios e loteamentos fechados.

No Vale do Paraíba paulista, a instalação das indústrias dispersas a partir da década de 1970-80 foi acompanhada por bairros residenciais de baixa renda, também com formas urbanas dispersas. Essas indústrias foram seguidas também por loteamentos e condomínios fechados, relacionados com os modos diferenciados de mobilidade dos trabalhadores, como apontado na seção precedente deste capítulo. A expansão do mercado imobiliário nessa região deve-se ainda à utilização de meios industriais de produção capitalista para a incorporação e construção de condomínios e loteamentos fechados, centros comerciais e empresariais, entre outros.

A distinção na produção habitacional também é explicada pela grande diferença populacional entre essas regiões, com o Vale do Paraíba paulista possuindo 1,4 milhões de habitantes, mais que o dobro da microrregião fluminense, que é de 680 mil pessoas pelo Censo de 2010.

Em ambas as regiões, atualmente estão sendo construídos empreendimentos residenciais com recursos do programa Minha Casa Minha Vida, implantados de forma dispersa nas franjas do espaço intraurbano ou totalmente desconectados. As edificações contam com tipologias semelhantes nos dois lados do vale, com prédios de quatro pavimentos sem elevador e casas térreas geminadas. Muitos desses empreendimentos estão distantes dos núcleos urbanos principais e não estão integrados ao entorno, apresentando baixa qualidade urbanística.

Nos dois lados do Vale do Paraíba continua a implantação de novos empreendimentos de comércio e serviços dispersos, com *shopping centers* que incorporam múltiplos usos, hipermercados, entre outras. Obviamente, essas atividades se fazem mais presentes no lado paulista, cuja dispersão urbana desenvolve-se há mais tempo.

As tipologias arquitetônicas das diversas atividades urbanas se assemelham. Os *shoppings* e hipermercados apresentam edificação pavilhonar – térrea –, que remete aos *malls* norte-americanos. Uma distinção se nota no caso fluminense, em que são muito utilizadas estruturas metálicas, o que confere agilidade à construção. Além disso, há o emprego de materiais pré-fabricados, nisso semelhante às construções do lado paulista.

Os hipermercados existentes e os hotéis previstos para serem instalados no Vale do Paraíba fluminense são das mesmas redes que estão presentes no lado paulista, repetindo-se as tipologias construtivas. Essas arquiteturas são homogêneas, não definidoras de nenhuma cultura e poderiam estar implantadas à beira de qualquer rodovia. Essas edificações são características dos espaços de fluxos e definidas como não-lugares pela transitoriedade que representam.

No caso dos condomínios fechados, além do encarceramento e da presença de serviços, são observadas casas, em sua maioria, com dois pavimentos e telhados recortados e de múltiplas “águas”, algo que, aparentemente, remete a uma situação de maior *status* econômico e social. O que difere é o tamanho dos empreendimentos, que no lado paulista chegam a formar verdadeiros complexos de condomínios e que possuem alguns serviços comuns, feitos pela mesma construtora. Já no lado fluminense os condomínios são, em sua maioria, de médio porte e sem ocorrer articulações entre eles. As exceções são os condomínios Alphaville em Resende e Volta Redonda, este último em implantação, que possuem mais de uma fase de execução e contam, além dos lotes residenciais, com um *mix* de áreas comerciais e de serviços, cujas localizações estão próximas ao acesso principal.

Nos levantamentos de campo no Vale do Paraíba paulista foi possível perceber que, numa segunda etapa da evolução da dispersão urbana dessa região, as áreas urbanas estão dispersas não só em relação aos centros dos municípios, mas também em relação às múltiplas subcentralidades (BENTES; ARARUNA, 2013).

Esse mesmo esquema começa a ocorrer no lado fluminense, com o avanço do processo de dispersão urbana. Pode ser percebido quanto ao polo industrial de Itatiaia, que relaciona-se com mais de um núcleo urbano, além dos bairros de baixa renda no oeste de Resende, Roma I e II, no extremo sul de Volta Redonda, e os conjuntos do Minha Casa Minha Vida nestes dois municípios. Essas áreas residenciais dispersas, por serem próximas às rodovias, relacionam-se simultaneamente com diferentes centralidades, como os núcleos centrais de mais de um município e outras subcentralidades, como os empreendimentos dispersos na Rodovia dos Metalúrgicos e os próprios polos industriais. Outro exemplo é o complexo do *shopping center* PátioMix e hipermercado Spani, no acesso de Resende junto à Via Dutra, que têm características de subcentralidade. Por sua localização à beira da estrada, é facilmente acessível ao público que vem tanto dos núcleos

urbanos das cidades do entorno, quanto de áreas dispersas, além de quem está apenas de passagem pela rodovia.

Nesta segunda etapa evolutiva da dispersão no vale fluminense estão se formando “novas conurbações”, como definida anteriormente, semelhantes às formadas em São José dos Campos e relatadas por Tanaka (2007). Formam-se ilhas de urbanizações dispersas que são conectadas apenas pelo sistema viário e articuladas regionalmente.

Voltando à atividade industrial, no lado paulista do vale foi observada a existência e a construção de condomínios industriais, algo que começa a ser implantado no lado fluminense: em Itatiaia, num grande empreendimento que está sendo erguido no polo industrial do município e que será integrado com o terminal rododiferroviário; no município de Volta Redonda, em áreas menores disponibilizadas pela prefeitura junto aos acessos viários.

Assim, não só as relações econômicas, mas também os fluxos produtivos, a diversificação dos empreendimentos, que incluem formas urbanas dispersas e tipologias arquitetônicas, relacionam-se em grande parte com a Macrometrópole Paulista, e reproduzem padrões existentes no Vale do Paraíba paulista, região que é parte desta macrometrópole. A mão de obra para os empreendimentos dispersos é que continua a ser interna ao Vale do Paraíba fluminense, mas circulando intensamente no interior da microrregião.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A tese teve como objetivo principal estudar as formas contemporâneas de urbanização, de modo a compreender o processo de dispersão urbana em suas questões mais gerais, caracterizando-o na microrregião do Vale do Paraíba fluminense. Ao longo dos capítulos foram investigados as origens, conceitos e definições sobre a urbanização dispersa, utilizando-se como campos de estudo EUA, Europa, América Latina e a Macrometrópole Paulista. Essa investigação trouxe subsídios para a análise e o entendimento deste processo, na microrregião do Vale do Paraíba fluminense.

No que diz respeito a essa região, caracterizou-se a sua evolução urbana a partir do início da industrialização, seguindo-se à análise da urbanização atual, acompanhando a rápida evolução desta durante o período do doutorado. A leitura foi realizada a partir de observações empíricas do espaço urbano-regional, empreendidas nos trabalhos de campo e apoiadas no referencial teórico-conceitual, na pesquisa histórica e no exame das dinâmicas social, econômica e espacial da região. Examinaram-se as transformações em curso no Vale do Paraíba fluminense com a finalidade de elucidar o processo de dispersão urbana, comparando ainda sua evolução com o lado paulista do vale.

O marco temporal de início do processo de dispersão urbana na microrregião foi a privatização da CSN em 1993, que se seguiu a reestruturação produtiva e espacial, com transformações que prosseguem na atualidade.

Procurou-se inicialmente estudar, de forma aprofundada, importantes referências bibliográficas, destacadas na parte teórica-conceitual, seguindo-se de dados quantitativos e qualitativos, pesquisas de campo e levantamentos fotográficos nos municípios fluminenses e paulistas do Vale do Paraíba. Nessa pesquisa foram realizadas observações empíricas, ao mesmo tempo em que buscou-se documentar o processo de dispersão urbana. Assim, foi possível observar os padrões de ocupação e as atividades urbanas dispersas, envolvendo os grandes equipamentos industriais, empreendimentos comerciais, de serviços e residenciais de diferentes portes, além da circulação e dos modos de vida na escala regional.

A reunião e a confrontação dos elementos teóricos e empíricos possibilitaram a elaboração das análises que levaram à formulação da tese, conjuntamente com reflexões acerca das transformações urbanas recentes, do processo de dispersão urbana e do quadro da urbanização no Vale do Paraíba fluminense.

Conforme a pesquisa foi sendo desenvolvida, procurou-se comprovar as hipóteses formuladas no início do trabalho, por meio do estudo das referências bibliográficas e informações levantadas e das análises empreendidas. Foi evidenciada a conformação e desenvolvimento do processo de dispersão urbana na microrregião, que ocorre de maneira crescente e abrange as atividades industriais – origem da dispersão –, como também as de comércio, institucionais, de serviços e residenciais. Essas atividades são articuladas pela lógica do espaço de fluxos, como definido por Castells (2012), e estão dispersas no território regional.

As indústrias dispersas, ao formarem polos, geram centralidades. Como observado no capítulo final, esses espaços caracterizam-se como abstratos, elementos do espaço de fluxos, que não criam laços sociais e afetivos profundos e duradouros com os funcionários e a comunidade. São, na definição de Marc Augé (1994), não-lugares.

Isso difere significativamente da realidade do período anterior, centralizada no conjunto fordista da CSN-Volta Redonda, verdadeira *company-town* que polarizava a região e caracterizava-se por formas urbanas concentradas. A região possuía um poder relativo centrado neste conjunto industrial-urbano. Era a “região do mandar e do fazer” conforme a definição de Milton Santos (1994), em que demais áreas internas eram dependentes desse complexo.

Esse conjunto transmitia um forte simbolismo nacionalista, representando a modernidade da vida urbana e industrial no Brasil, difundida a partir dos anos 1940-50. Esse símbolo identitário expressava valores comuns e uma sensação de pertencimento dos moradores de Volta Redonda, mas também da região, com sua população orbitando ao redor desse conjunto. Cidade e usina estavam interligadas, sendo extensões uma da outra, reconhecidas como lugar de produção e desenvolvimento nacional, presente no imaginário coletivo tanto dos que habitavam a região quanto nacionalmente. Havia um ideário comum, em que as vontades individuais deveriam ficar em segundo plano em prol dos benefícios coletivos e à nação. Esse simbolismo foi quebrado com a privatização da CSN.

Hoje, o Vale do Paraíba fluminense apresenta-se com um conjunto de novas realidades, evidenciando profundas transformações em seus processos sociais. A microrregião caracteriza-se por um novo desenvolvimento econômico-regional e formas urbanas dispersas, alterando-se a configuração e a escala dos espaços urbanos, com modos cotidianos que se desenvolvem regionalmente. As novas urbanizações são estruturadas a partir da Rodovia Presidente Dutra, suas

confluências e estradas, que dão acesso ao tecido urbano dos municípios do Vale do Paraíba fluminense.

Na atualidade essa microrregião é a “região do fazer para os outros”, apoiando-se ainda na conceituação de Santos (1994). Na nova racionalidade das regiões, tornada plena com a globalização, observa-se que o poder não está mais concentrado no interior desta microrregião, mas sim nas sedes das indústrias, na metrópole paulista e, em menor proporção, na cidade do Rio de Janeiro, sendo essas as “regiões do mandar”.

Como observado, esta microrregião possui uma parcela significativa de seu território organizado segundo a lógica do espaço de fluxos. Nessa lógica, as hierarquias territoriais e do trabalho podem ser transformadas rapidamente, conforme determinados setores industriais expandem-se mundialmente ou a concorrência entre empresas é intensificada. Essa mesma lógica leva à estruturação de uma hierarquia da inovação e da produção, que são articuladas em redes globais, na qual as indústrias desta região estão inseridas. No entanto, é preciso chamar a atenção para a possibilidade oposta, de retração industrial, que pode acontecer devido às oscilações econômicas, políticas e normativas, tendo como efeito o enfraquecimento de toda a microrregião.

A dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense foi induzida por entes públicos e privados. Os diferentes níveis de governo ofereceram incentivos fiscais e outros benefícios, como a instalação de infraestrutura, para a implantação das fábricas da Volkswagen, PSA, Nissan, Hyundai, entre outras indústrias. Muitas dessas plantas industriais foram posteriormente ampliadas, utilizando-se da mesma lógica de incentivos fiscais.

A instalação dessas indústrias, iniciando-se pela Volkswagen em 1996, possibilitou a recuperação da condição industrial e econômica do Vale do Paraíba fluminense. A região passava então por uma crise social e econômica pós-privatização da CSN, o que levou a demissões em diversas atividades econômicas, não apenas as industriais, como também à desarticulação e ao fechamento dos fornecedores locais da empresa.

Assim, essa região, que teve durante muito tempo (1940-1990) seu desenvolvimento atrelado aos investimentos diretos do Estado na produção, passou a ser guiada pelos capitais privados, muitos deles multinacionais. As ações estatais que anteriormente norteavam seu crescimento eram baseadas principalmente no setor

metalúrgico/siderúrgico – com atividade monoindustrial –, que servia de guia para as ações privadas.

As novas indústrias instaladas a partir dos anos 1990-2000 têm maior diversidade entre as atividades industriais, incorporando inovações e tecnologias no chão de fábrica (produção flexível) e nos produtos. Ao mesmo tempo em que ajudaram a recuperar essa região, favoreceram o acirramento da competição e das diferenciações entre os municípios. Essas indústrias surgiram no período de intensificação do movimento de globalização, que ampliou a dispersão da produção e aumentou o consumo no mundo.

A redução da atuação do Estado e seus entes federativos, com a adoção da política neoliberal e suas medidas de ajuste econômico pelo governo brasileiro, levou à perda das políticas de desenvolvimento regional e industrial. A concessão de incentivos fiscais e financiamentos públicos para a atração dessas indústrias e a falta de articulação regional geram a competição predatória entre estados e municípios, na busca por investimentos privados, como também por públicos. A “guerra fiscal” ocorre mesmo entre os municípios da própria microrregião, principalmente Resende, Porto Real, Itatiaia e Volta Redonda. Essa disputa certamente não favorece a integração regional.

A atuação do Estado nos últimos vinte anos se fez através do estabelecimento de planos e estímulos a determinados setores da economia, como os proporcionados ao setor automobilístico para a instalação de novas fábricas, produção e exportação de veículos, de maneira a tentar recuperar a economia nacional a qualquer custo. Esses é o caso do então “Novo Regime Automotivo”, de 1994, e o atual “Inovar-Auto” de 2013.

Não há um planejamento industrial estruturante, mas sim ações setoriais, o que leva ao mencionado embate entre estados e municípios por investimentos. Essa competição é motivada também pelas possibilidades vislumbradas pelos políticos então no poder que, erroneamente, acreditam que a instalação de grandes empresas em seus municípios/estados resolveria todos os problemas de desenvolvimento econômico, ao mesmo tempo que os “capitalizam” politicamente, para almejavem cargos mais elevados.

Percebeu-se também a responsabilidade de empresas privadas, como a CSN e o Grupo Porto Real, no processo de dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense.

O Grupo Porto Real doou grandes áreas para instalação das indústrias dispersas, tendo inicialmente o objetivo de conseguir a emancipação de Porto Real e com isso exercer maior poder sobre o território desse município. As terras pertencentes a este grupo, localizadas ao redor das indústrias dispersas, valorizaram-se, passando a ser alugadas e vendidas para os fornecedores e prestadores de serviços industriais. Enquanto isso, os terrenos mais próximos às margens da Via Dutra mantêm-se vazios, como forma de valorização especulativa. Desse modo, o grupo empresarial tornou-se um dos causadores da implantação de formas urbanas dispersas em Porto Real, influenciando toda a microrregião.

Já a CSN, mesmo após sua privatização, mantém a propriedade e concentração das melhores terras disponíveis nos municípios de Volta Redonda, Barra Mansa e Pinheiral, que foram vendidas conjuntamente com o parque industrial da empresa. Isso impede a instalação de novas indústrias de grande porte em Volta Redonda e Barra Mansa, cidades que anteriormente concentravam, em grande parte, a produção industrial da região. A não disponibilização dos terrenos pela CSN no mercado imobiliário, sobretudo em Volta Redonda, faz com que se mantenham, nesses municípios, grandes vazios, dificultando a expansão urbana.

Simultaneamente, essa empresa continua a induzir investimentos na microrregião, com a instalação, nos últimos vinte anos, de indústrias dispersas que utilizam o aço fabricado pela própria CSN como insumo básico de produção.

Na atualidade não cabe mais contestar a privatização da empresa, o que ocorria em discussões acaloradas e de caráter político e ideológico nos anos 1990-2000 e no começo da década seguinte. Isso já está superado. O problema foi como a CSN foi privatizada e como se venderam conjuntamente os terrenos industriais e urbanos, o que traz, ainda hoje, efeitos sobre os municípios em que ela possui terras. Essa é uma das razões para a dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense.

Assim, a não disponibilidade de terras nesses municípios fez com que as indústrias de grande porte fossem instaladas com formas urbanas dispersas em outros municípios, principalmente Porto Real, Resende e Itatiaia, que além de possuírem terrenos disponíveis, oferecem vantagens econômicas.

As transformações provenientes da reestruturação produtiva e espacial, iniciadas na década de 1990-2000, foram acompanhadas do aumento da renda nas cidades que receberam novas indústrias, mudando-se o perfil dos municípios dessa microrregião. Porto Real, que possuía características rurais, passou a ser um

importante polo industrial, com o 6º PIB *per capita* do país em 2010. Resende e Itatiaia tiveram suas participações industriais aumentadas, modificando também o perfil de comércio e serviços. Enquanto isso, Volta Redonda e Barra Mansa, antigos centros polarizadores indústrias fordistas, passaram a polarizar as atividades de comércio e serviços, ao mesmo tempo em que mantêm em seus territórios atividades industriais, como demonstrado no último capítulo. Este é o caso da CSN em Volta Redonda, que continua mantendo-se como a maior indústria da microrregião. Outros municípios, como Pinheiral, Piraí e Barra do Piraí, esse último já fora da microrregião, conservam suas características de cidades-dormitório.

Assim como os industriais, os empreendimentos comerciais e de serviços que têm se instalado nos municípios do Vale do Paraíba fluminense possuem, em sua maioria, formas urbanas dispersas e estão junto às rodovias e acessos viários. Eles possuem caráter de atuação regional, com suas estratégias de venda voltadas ao atendimento da população dessa microrregião, como também aos que por ela cruzam.

Da mesma forma, uma parte das novas construções residenciais também está sendo instalada de forma dispersa pelo território. Isso se dá tanto para o segmento de baixa renda quanto para os de média e alta, sendo que os loteamentos e condomínios fechados estão mais em evidência, pelas suas formas segregadas.

Grande parte da dispersão urbana comercial, de serviços e residencial é motivada pela presença na microrregião das indústrias e seus trabalhadores, que possuem rendimentos maiores que os de outros setores da economia.

Mesmo não havendo uma articulação regional institucionalizada, a microrregião do Vale do Paraíba fluminense possui algumas características que são semelhantes às de uma região metropolitana, comportando-se em alguns aspectos como uma “metrópole incompleta”, conforme conceituação formulada por Santos (1978). A reestruturação em curso, com suas formas urbanas dispersas, levou a que uma parcela crescente dos habitantes dos municípios da região tivesse seu cotidiano organizado regionalmente, como numa metrópole. A população adota, ao menos parcialmente, modos de vida, mobilidade e consumo metropolitanos nas várias partes do sistema regional.

As dinâmicas urbanas e regionais, assim como as formas urbanas, tornaram-se mais complexas. Intensificam-se as inter-relações entre distintas escalas espaciais,

internas e externas ao Vale do Paraíba fluminense: intraurbana, regional e extra-regional. A mobilidade tornou-se constante e decisiva no cotidiano regional.

Como observado ao longo do trabalho, as múltiplas atividades urbanas dispersas pela microrregião são estruturadas a partir da Rodovia Presidente Dutra, seus entroncamentos viários e estradas. Essas vias estruturam e induzem cada vez mais o surgimento de urbanizações dispersas. A rodovia passou a ter características de via urbana no trecho que atravessa a microrregião. São formados congestionamentos no trecho entre Volta Redonda e Itatiaia pela manhã e no final da tarde, durante a semana, coincidentes com a entrada e saída da maioria dos empregados das indústrias dispersas. Os deslocamentos são cada vez maiores e mais demorados, como no caso dos ônibus fretados que servem aos trabalhadores da PSA.

Os modos de vida com hábitos de trabalho, consumo, lazer, moradia e deslocamentos semelhantes aos das grandes metrópoles estão cada vez mais presentes no Vale do Paraíba fluminense.

As facilidades para aquisição de carros novos serviram para congestionar nossas metrópoles. Nessa microrregião não é diferente. As distâncias e os tempos de deslocamentos são parecidos com os observados em grandes metrópoles do Sudeste, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Como tratado anteriormente ao longo do trabalho, não são as barreiras geográficas ou administrativas que delimitam a urbanização dispersa, mas sim as distâncias que podem ser percorridas facilmente com o automóvel e, como também apontado, pelos ônibus fretados.

Em grande parte do trecho da Via Dutra que corta essa microrregião, não há vias marginais, o que faz somar o tráfego pesado, principalmente de grandes caminhões, com o urbano-regional. Além disso, essa rodovia é utilizada como principal meio de conexão entre as regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro sendo, conjuntamente com o Vale do Paraíba, o eixo central e articulador da “Megalópole do Sudeste Brasileiro”, como abordado nos trabalhos de Eugenio Queiroga (2001, 2007) e André Urani (2008). Essa rodovia também é parte da ligação entre o Nordeste e o Sul do país, integrante da BR-116.

No Vale do Paraíba fluminense há cada vez mais uma relação de interdependência entre seus municípios e suas populações. Alteraram-se os processos sociais e as relações entre suas múltiplas dimensões, principalmente econômica, social,

espacial e urbana, com as mencionadas transformações no cotidiano da população regional.

No entanto, diferentemente do Vale do Paraíba paulista, que foi institucionalizado como uma metrópole, no lado fluminense não há grandes avanços na estabelecimento de acertos regionais ou de elementos de planejamento que possibilitem esses arranjos. A interdependência entre os municípios do Vale do Paraíba fluminense existe e é reconhecida pelos administradores municipais, mas não são criadas iniciativas efetivas para que seja institucionalizada.

Algumas iniciativas de articulação entre municípios foram feitas no período pós-privatização da CSN, mas esvaziaram-se com o tempo. As únicas articulações existentes são os consórcios de saúde e de segurança, que abrangem um número maior de municípios que a própria microrregião do Vale do Paraíba fluminense, além do Comitê de Bacia do Médio Paraíba do Sul.

A falta de interesse na articulação regional deve-se em parte à competição predatória por investimentos, com uma acirrada oferta de vantagens que levam à “guerra fiscal”, apresentada anteriormente. Outro motivo para que não seja feita essa articulação é político, tendo-se na região prefeitos e secretários municipais de diferentes partidos e com objetivos políticos distintos. Há ainda um grande desequilíbrio econômico entre os municípios, como mostrado na comparação do PIB, no último capítulo. Essas questões fazem com que os “egos” e interesses políticos e locais se sobreponham aos interesses coletivos e regionais.

O município “vencedor” da competição por um determinado empreendimento, como uma grande indústria, receberá os benefícios sociais e econômicos, além do eventual “bônus” político para o administrador que conseguiu o investimento. Contudo, os ônus do novo empreendimento são distribuídos por toda a região, pois os trabalhadores, ao terem modos de vida regionais, vão morar, utilizar a infraestrutura e equipamentos urbanos em municípios diferentes. Isso afeta todos os municípios, mas principalmente os com características de dormitório: Quatis, Pinheiral, Piraí, Barra do Piraí. Essas cidades-dormitório possuem baixa arrecadação de impostos, mas necessitam fazer investimentos básicos: infraestrutura, saúde, transportes, entre outros. No entanto, eles não recebem os benefícios econômicos nem conseguem aumentar o recolhimento de impostos.

Destaca-se igualmente a necessidade de planejar regionalmente o Vale do Paraíba fluminense. No início da industrialização, ainda nos primeiros anos da década de

1940-50, o arquiteto Atílio Corrêa Lima trabalhou no planejamento dessa região, pois já naquela época tinha-se a noção de urgência em prepará-la para os avanços que seriam trazidos com a industrialização, a partir da implantação do projeto siderúrgico da CSN.

No entanto, os interesses econômicos e políticos dos antigos fazendeiros, que tornaram-se loteadores e especuladores imobiliários, fez expandir de maneira desenfreada a ocupação do território, criando-se áreas precárias, sem infraestrutura e qualidade urbanística, chamadas por muitos de “Cidade Livre”. Esses interesses interfeririam diretamente no plano regional em elaboração por Corrêa Lima, que ficou inconcluso com a sua morte em 1943. As obras previstas no plano foram interrompidas com o fim do Estado Novo, em 1945.

Planos subsequentes, que previam a expansão da CSN e também a criação do Polo Urbo-Industrial de Porto Real, apresentado no quarto capítulo, tinham um viés regional, prevendo a articulação da atividade industrial com outras atividades urbanas presentes na microrregião.

Assim, observa-se que desde a década de 1940-50 o Vale do Paraíba fluminense foi esporadicamente pensado em termos regionais, sem que de fato tenha-se executado um planejamento ou posto em prática algum mecanismo de articulação regional.

A falta de entendimento entre os municípios dessa microrregião não permite a elaboração de um planejamento regional. Mesmo em cidades conurbadas, como Volta Redonda e Barra Mansa, que elaboraram seus planos diretores de desenvolvimento urbano no mesmo período de tempo, em 2006, não houve nenhuma iniciativa formal no sentido de planejar conjuntamente seus territórios e as continuidades urbanas.

Na estruturação federativa brasileira não existe uma figura institucional própria, que elabore e faça a implementação de políticas de gestão das regiões metropolitanas e microrregiões. Este papel cabe aos estados que, na grande maioria dos casos, preferem se omitir, com receio de perderem a relevância diante de regiões com forte poder econômico e político.

Nesse vazio de planejamento, abrem-se lacunas para a ação do mercado imobiliário. Valendo-se das fragilidades institucionais, os promotores imobiliários atuam como planejadores privados, promovendo o processo de dispersão urbana. Este é estruturado numa escala mais ampla do que a do território municipal.

Como tratado por Reis (2006), Nuno Portas (2007), Antonio Font (2007) e Thomas Sieverts (2007), entre outros autores, a dispersão urbana está associada à desregulamentação do planejamento e à fragilidade administrativa, relacionando-se ao avanço do modelo neoliberal e à ausência de políticas de planejamento territorial, que no caso europeu deve-se à crise do Estado de Bem-estar Social. Ainda segundo Portas, não se pode atribuir a culpa apenas aos instrumentos de planejamento. Deve-se apontar também as instituições que os criaram e que não conseguem dar conta da necessidade de atuar em mais de uma escala. Esses instrumentos foram criados nos cânones do movimento moderno e são pouco eficazes para interpretar a nova lógica da urbanização. Para esses autores, a nova realidade parece ser incontrollável, pois conhece-se mal o processo de dispersão urbana.

Para Urani (2008), o território deve ser repensado, definindo-se uma nova divisão geográfica, que não seja puramente administrativa e que leve em consideração as potencialidades de cada parte do mesmo. Esse autor, ao estudar a formação da megalópole do Sudeste Brasileiro, e as características dos municípios que a compõem, entendeu que o Vale do Paraíba deveria ser considerado como uma unidade, por possuir características industriais semelhantes, independente de seus municípios estarem nos estados de São Paulo ou do Rio de Janeiro.

Isso foi notado nas pesquisas de campo realizadas para a elaboração desta tese. O Vale do Paraíba paulista faz parte, conjuntamente com o Litoral Norte de São Paulo, de uma região metropolitana (RMVPLN)¹, mas sem possuir características homogêneas. O Vale do Paraíba paulista possui características similares ao fluminense, sejam elas econômicas, produtivas, urbanas e nos modos de vida. Esse foi o mote para a comparação das formas de urbanização dispersa, em ambos os lados do vale, realizada no último capítulo.

Observou-se que tanto a industrialização ocorrida no lado paulista, a partir da década de 1970-80, quanto a reindustrialização do lado fluminense, iniciada nos anos 1990-2000, são partes da desconcentração-concentrada da indústria paulista. As indústrias existentes em ambos os lados do Vale do Paraíba possuem estreitas relações com a metrópole paulista e com o capital internacional, como observado neste trabalho.

¹ Esta região metropolitana tem sede em São José dos Campos.

Assim, no Vale do Paraíba a ampliação da urbanização e, conseqüentemente, o processo de dispersão urbana, teve início com a desconcentração da atividade industrial. Além disso, a urbanização em ambos os lados está estruturada pelo transporte rodoviário, como visto anteriormente. A dispersão só foi possível graças à expansão e diversificação das atividades industriais, que se relacionam, na transição do fordismo para o pós-fordismo, diretamente às formas de produção e aos produtos tecnológicos.

No entanto, a reindustrialização e a dispersão urbana no lado fluminense ocorreram somente duas décadas depois de iniciadas no lado paulista, pelos motivos expostos previamente. Na comparação entre os dois lados do vale, percebeu-se que esses estão em estágios diferentes do processo de dispersão urbana. Apesar do processo ter sido iniciado em ambos os lados pela atividade industrial, avançou de maneira diferenciada nas demais atividades urbanas: residencial no lado paulista e comercial e de serviços no lado fluminense.

A recente aceleração da economia, no final da última década (2000-2010), com a rápida instalação e expansão de indústrias e outras atividades de comércio e serviços, possibilitou o avanço do processo de urbanização dispersa no Vale do Paraíba fluminense. Os padrões das formas urbanas dispersas e as tipologias arquitetônicas se assemelham. São elementos característicos dos espaços de fluxos e representativas dos não-lugares, por serem espaços transitórios, com arquiteturas homogêneas e não relacionadas à cultura local, que poderiam estar instaladas à beira de qualquer rodovia, seja no Brasil, EUA ou Europa. Em muitos casos, os conjuntos de equipamentos dispersos formam novas centralidades, sejam os polos industriais, como também as formadas pela aglutinação de *shopping centers*, hipermercados e outras atividades.

As formas urbanas dispersas, conjuntamente com as urbanizações concentradas do Vale do Paraíba, configuram em determinados trechos um *continuum* urbanizado, como também “novas conurbações” de ilhas urbanas dispersas, formadas pelo esgaçamento dos tecidos urbanos. Essas formas urbanas são estruturadas e conectadas pelos sistemas viários, articuladas regionalmente. Assim, o Vale do Paraíba, conjuntamente com a Macrometrópole Paulista e a Megalópole do Sudeste Brasileiro formam um grande sistema, com constelações e nebulosas urbanas, como pode ser observado em imagens aéreas noturnas.

Figura CF.1 – Imagem noturna com lua cheia tirada de satélite, onde destaca-se a luminosidade das áreas urbanas da Megalópole do Sudeste Brasileiro, sem data. Fonte: Fotógrafo Anton Balazh, a partir de imagem da NASA.

Com base nas observações empíricas e nos dados expostos neste trabalho, algumas tendências foram evidenciadas ao longo da pesquisa. Essas indicações estão baseadas na continuidade do ritmo atual da economia do Vale do Paraíba fluminense e na manutenção dos instrumentos utilizados pelo Estado para estimular os investimentos industriais, principalmente no setor automobilístico, que propiciam a competição e “guerra fiscal” entre estados e municípios.

O processo de dispersão urbana na microrregião é irreversível, considerando-se que este será acentuado com a atração de mais investimentos, principalmente industriais. O governo do Estado do Rio de Janeiro deseja transformar a região no segundo maior polo automobilístico do país, ficando atrás apenas de São Paulo². Com isso, mais indústrias, fornecedores e centros de logística e distribuição serão instalados com formas urbanas dispersas.

Como os empregados da indústria possuem rendimentos mais elevados que os demais setores econômicos, considera-se que mais atividades de comércio, serviços e residencial surjam, tendo características regionais. Isso faz crer que mais condomínios fechados com serviços serão implantados, avançando-se nesse padrão de urbanização, com o aparecimento de complexos condominiais.

A transformação que tem se apresentado nos perfis dos municípios dessa região tende a se acentuar, com o aumento das indústrias em Porto Real, Resende e Itatiaia, e o avanço do setor de comércio e serviços em Volta Redonda e Barra Mansa. As indústrias que surgirão nesses dois últimos municípios serão de pequeno e médio portes e não poluentes. Já Resende aumentará sua participação no setor de comércio e serviços, enquanto Itatiaia, que possui o primeiro Parque Nacional do país, avançará ainda mais nas atividades de serviços ligados ao turismo, convertendo-se ainda muitas de suas moradias de segunda residência para primeira, com uso permanente. Já as cidades-dormitório – Quatis, Pinheiral, Barra do Piraí e Piraí – buscarão empreendimentos que possam ser instalados nas margens das rodovias que cruzam esses municípios, mas que não serão necessariamente indústrias, estando relacionados a serviços e residências.

Ao longo dos anos, com a instalação de mais empreendimentos, as formas urbanas dispersas e os modos de vida do Vale do Paraíba fluminense tendem a se igualar por completo às existentes no lado paulista, mantendo-se a estruturação pela Rodovia Presidente Dutra.

Confirmando-se esses prognósticos, com o avanço da atividade industrial no lado fluminense do vale, avalia-se que as formas de urbanização dispersas sejam ampliadas para os municípios paulistas mais próximos – Queluz, Lavrinhas, Cruzeiro e Cachoeira Paulista. A dispersão seguirá em direção ao *continuum*

² Atualmente o Estado do Rio de Janeiro é o quarto maior produtor de automóveis do país, com a indústria automobilística do estado toda concentrada no Vale do Paraíba fluminense. Fonte: Reportagem do jornal Valor Econômico – “No jogo dos carros, governo do Rio quer o segundo lugar”, publicada em 05 Mar. 2013. Disponível em: <www.valor.com.br/brasil/macroeconomia?page=330>. Acesso em: 01/05/2014

urbanizado do Vale do Paraíba paulista, e o pedágio da Via Dutra, localizado em Itatiaia, não será mais um limitante. A divisa entre os Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, hoje apenas uma referência geográfica em placas rodoviárias e perceptível pelo enfileirado de caminhões na Barreira Fiscal no sentido Rio de Janeiro da Via Dutra – um verdadeiro não-lugar –, que se evidencia como uma “urbanização virtual”, será definitivamente urbanizada.

Retornando-se ao tema da dispersão urbana, considera-se que o exame deste processo é fundamental para buscar meios de lidar com a realidade da urbanização contemporânea. Conhecer e analisar o quadro atual da urbanização tornou-se indispensável para o entendimento das transformações que compõem essa realidade, como também para a elaboração e aplicação de políticas e instrumentos de gestão urbana eficazes. Há uma série de questões que precisam ainda ser investigadas sobre o tema.

A dispersão urbana apresenta vantagens e desvantagens quanto à sua implantação e desdobramentos, que são apontadas por diferentes autores que estudam a urbanização recente em seus distintos aspectos. Em comum, todos os autores pesquisados apontam, em maior ou menor grau, a irreversível mutação do urbano, que ocorre tanto pela expansão da urbanização pelo território, quanto pelas transformações de áreas centrais, a princípio consideradas consolidadas. Essas mudanças estão ocorrendo de modo cada vez mais rápido, amplo e complexo. Como observado anteriormente, os atuais instrumentos de planejamento e gestão urbana mostram-se ineficazes para operar com o desenvolvimento urbano contemporâneo.

Uma das mais urgentes questões a serem pesquisadas diz respeito à necessidade de novos métodos e instrumentos de planejamento e gestão, que deem reais condições para a discussão e renovação de políticas públicas e para a atuação dos profissionais envolvidos na elaboração e gerenciamento do espaço urbano. Tornou-se fundamental ter uma efetiva ação sobre o território, as novas formas urbanas e suas articulações. São necessárias políticas e meios de gestão que abranjam sistemas urbanos mais amplos e complexos, como as regiões metropolitanas e microrregiões, avançando-se para escalas mais vastas como a da megalópole, mas que atuem também nas inter-relações e interdependências entre essas distintas escalas e as regiões urbanas. Como salienta Reis (2006), essas escalas são apenas recortes da realidade urbana.

Ao final deste longo período de estudo e reflexão, no qual foram analisados em profundidade o surgimento do processo de dispersão urbana, sua ocorrência e desenvolvimento no Vale do Paraíba fluminense, acredita-se que este trabalho oferece uma contribuição efetiva para as pesquisas sobre novas formas de urbanização no Brasil. Ao longo da tese foram apresentados subsídios para a realização de análises dos processos urbanos contemporâneos e para propostas de instrumentos de planejamento e gestão dos espaços urbano e regional.

Além disso, durante o período do curso de doutorado foram apresentados e publicados artigos científicos referentes aos diferentes estágios da pesquisa, com a participação em eventos nacionais e internacionais. Neles são abordados diferentes aspectos dos temas aqui tratados, de maneira a contribuir com a discussão sobre as novas formas urbanas e o processo de urbanização dispersa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUILAR, Adrián Guillermo. La Ciudad de México em la Región Centro: nuevas formas de expansión metropolitana. In: DELGADO, Javier.; RAMÍREZ, Blanca. (org.) **Transiciones. La nueva formación territorial de la Ciudad de México**. Cidade do México: Plaza y Valdés Editores, 1999.

AGUILERA, Afonso Valenzuela. Las nuevas centralidades: fragmentación, espacio público y ciudadanía. In: BARAJAS, Luis Felipe Cabrales (Cord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 2002, p. 31-64.

AMIN, Ash; ROBINS, Kevin. These are not Marshallian times. In: CAMAGNI, Roberto (Org.) **Innovation Networks: Spatial Perspectives**. Londres, Reino Unido: Belhaven Press, 1991, pp. 105-20.

ASCHER, François. **Métapolis ou l'avenir des villes**. Paris, França: Odile Jacob, 1995.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus, 1994.

AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares. O espaço fluminense e a intervenção urbana no Estado Novo. In: REZENDE, Vera (Org.). **Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras**. Niterói: EdUFF/Intertexto, 2012. p.177-196.

BARAJAS, Luis Felipe Cabrales (Cord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 2002.

_____.; ZAMORA, Elia Canosa. Nuevas formas y viejos valores: urbanizaciones cerradas de lujo em Guadalajara. In: _____ (Cord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 2002.

BASTOS, Paulo Gustavo Pereira. **Moradia Operária em Volta Redonda, Permanências e Contribuição à Morfologia Urbana – da gênese à privatização da CSN – 1940 a 1993**. 2005. 181 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense (UFF/PPGAU), Niterói, 2005.

BEM, Sueli Ferreira. **Contribuição para estudo das estações ferroviárias paulistas**. 1998. 2 v. 419 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (USP/FAU), São Paulo, 1998.

BENTES, Júlio Cláudio da Gama. **Análise Ambiental-Urbana da Conurbação Volta Redonda-Barra Mansa, no Sul Fluminense-RJ**. 2008. 275 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense (UFF/PPGAU), Niterói, 2008.

_____.; ARARUNA, Raquel Torrano. A Dispersão Urbana na Microrregião de São José dos Campos (SP) e seus Padrões de Urbanização. In: **ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL - ENANPUR**, 15, 2013, Recife, *Anais...* Recife: ANPUR, 2013, CD-ROM, 18p.

_____.; COSTA, Maria de Lourdes P. M. A Cidade-Empresa e a Empresa na Cidade: Volta Redonda e a Companhia Siderúrgica Nacional. In: **SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO – SHCU, X.**, 2008, Recife, *Anais...* Recife: UFPE, outubro de 2008, CD-ROM.

BORSODORF, Axel. Barrios cerrados en Santiago do Chile, Quito y Lima: tendencias de segregación socio-espacial em capitales andinas. In: BARAJAS, Luis Felipe Cabrales (Cord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 2002, p. 581-610.

BURDETT, Ricky.; SUDJIC, Deyan. **Living in the Endless City**. Londres, Reino Unido: Phaidon Press, 2011.

_____.; _____. **The Endless City**. Londres, Reino Unido: Phaidon Press, 2007.

industriales del siglo XXI. Madri, Espanha: Alianza Editorial, 2001.

CARBALLO, Cristina Teresa. Buenos Aires y urbanización cerrada: nuevas formas de apropiación u fragmentación del espacio urbano. In: BARAJAS, Luis Felipe Cabrales (Cord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 2002, p. 237- 259.

CARDOSO, Isabel Cristina da Costa. Desenvolvimento Urbano do Município de Resende e a Produção de Desigualdades Sociespaciais. In: **Jornada Internacional de Políticas Públicas**, VI, 2013, São Luiz do Maranhão, *Anais...* São Luiz do Maranhão: UFMA, agosto de 2013, CD-ROM.

CARDOSO DE MELLO, João Manoel. **Capitalismo Tardio**. São Paulo: Brasiliense, 1986.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. 6ª edição atualizada com novo prefácio, São Paulo: Paz e Terra, 2012.

_____. **Fim do Milênio**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

_____. **A Questão Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1983.

_____.; HALL, Peter. **Tecnópolis del Mundo: La formación de los complejos industriales del siglo XXI**. Madri, Espanha: Alianza Editorial, 2001.

CASTELO, Carla. **Vidas Perfectas: Los countries por dentro**. Buenos Aires, Argentina: Sudamericana, 2007.

CHOAY, Françoise. Melvin Webber et la dématérialisation de la ville In: _____. **Pour une Anthropologie de L'Espace**. Paris, França: Éditions du Seuil, 2006, p. 199-217.

_____. **O Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2005.

_____. Le règne de l'urbain et la mort de la ville. In: DETHIER, Jean; GRILLET, Thierry; GUIHEUX, Alain. **La Ville: art et architecture en Europe, 1970-1993**. Paris, França: Éditions du Centre Georges Pompidou, 1994, p. 26-35.

COSTA, Alkindar. **Volta Redonda ontem e hoje**. Volta Redonda: Jader Costa, 2004, CD-ROM.

DAVIS, Mike. **Cidade de Quartz**. São Paulo: Boitempo, 2009.

DE MATTOS, Carlos A. Redes, nodos, e cidades: transformação da metrópole latino-americana. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Org.) **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE, 2004, p. 157-196.

_____. Santiago do Chile: globalizacion y expansion metropolitana, lo que existia siegue existindo. In: **Revista EURE – Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales**. Santiago do Chile, dez. 1999, no. 76, p. 29-56.

DETHIER, Jean; GRILLET, Thierry; GUIHEUX, Alain. **La Ville: art et architecture en Europe, 1970-1993**. Paris, França: Éditions du Centre Georges Pompidou, 1994.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO SA – EMPLASA. **Macrometrópole Paulista**. São Paulo: EMPLASA, 2012. Disponível em: www.emplasa.sp.gov.br Acesso em 01/06/2012.

EVANGELISTA, Hélio de Araújo; ERTHAL, Rui. O Processo de Formação Territorial do Estado do Rio de Janeiro. In: **Ordenamento Territorial: coletânea de textos com diferentes abordagens no contexto brasileiro**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2009, p. 227-257.

FISHMAN, Robert. **Bourgeois Utopias. The rise and fall of suburbia**. Nova York, EUA: Basic Books, 1987.

FREEMAN, Christopher Paul H. (Ed). **Long Waves in the World Economy**. Londres, Reino Unido: Frances Pinter, 1984.

FRIDMAN, Fania. A formação da rede urbana no sertão oeste fluminense. In: **Anais do VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo (SHCU)**. Salvador: UFBA, 2002, p. 1-9.

FONT, Antonio. Dispersão e Difusão na Região Metropolitana de Barcelona. In: REIS, Nestor Goulart; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta. (coords). **Dispersão Urbana – diálogos sobre pesquisas no Brasil – Europa**. São Paulo: FAU-USP, 2007, p. 63-73.

FORNARI, Ernani. **Dicionário Prático de Ecologia**. São Paulo: Aquariana, 2001.

FUNDAÇÃO CENTRO DE INFORMAÇÕES E DADOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Evolução da População e da Malha Municipal – Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: CIDE, 2004. CD-ROM.

FUNDAÇÃO CENTRO ESTADUAL DE ESTATÍSTICAS, PESQUISA E FORMAÇÃO DE SERVIDORES PÚBLICOS DO RIO DE JANEIRO. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**. Rio de Janeiro: CEPERJ, 2014. Disponível em: <http://www.ceperj.rj.gov.br/ceep/ceep.html> Acesso em: 01/05/2014.

GARREAU, Joel. **Edge City: Life on the New Frontier**. New York, EUA: Anchor Books, 1991.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da Modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993.

_____. A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos. In: VALADARES, Lícia.; PRETECEILLE, Edmond (coord). **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990, p. 59-78.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 2002.

ICKX, Wonne. Los fraccionamientos cerrados en la Zona Metropolitana de Guadalajara. In: BARAJAS, Luis Felipe Cabañes (Cord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 2002.

INDOVINA, Francesco. La Ciudad Difusa. In: RAMOS, Ángel. **Lo Urbano em 20 Autores Contemporâneos**. Barcelona, Espanha: Edicions UPC, 2004, p. 49-59.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE VOLTA REDONDA. **Diagnóstico do Plano Diretor Participativo de Volta Redonda**. Volta Redonda: IPPU-VR, 2006, CD-ROM.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JANOSCHKA, Michael. Urbanizaciones privadas em Buenos Aires: hacia um nuevo modelo de ciudad latinoamericana? In: BARAJAS, Luis Felipe Cables (Cord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 2002, p. 287-317.

KROPOTKIN, Pyotr. **Campos, Fabricas y Talleres**. Madri, Espanha: Ediciones Júcar, 1978.

KUNSTLER, James Howard. **The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of Amercan's Man Made Landscape**. Nova York, EUA: Simon & Schuster, 1993.

LAMEGO, Alberto. **O Homem e a Serra**. Rio de Janeiro: IBGE, 1963.

LARA, Fernando. Admirável Urbanismo Novo. **Arquitextos**, n. 009.09, Vitruvius: Fev., 2001a. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp056.asp>. Acesso em: 10/01/2014.

_____. Vizinhos do Pateta. **Arquitextos**, n. 011.02, Vitruvius: Abril, 2001b. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq011/arq011_02.asp. Acesso em: 10/01/2014.

LEBORGNE, Danielle; LIPIETZ, Alain. Flexibilidade defensiva ou flexibilidade ofensiva: os desafios das novas tecnologias e da competição mundial. In: VALADARES, Lícia.; PRETECEILLE, Edmond (coord). **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990, p. 17-43.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEOPOLDI, Maria Antonieta P. Crescimento industrial, políticas governamentais e organização da burguesia: o Rio de Janeiro de 1844 a 1914. In: **Revista Rio de Janeiro**. Niterói: UFF, vol. 1, n. 3, maio/agosto 1986, p. 53-73.

LIMA, Raphael Jonathas da Costa. Empresariado local, indústria automobilística e a construção de Porto Real (RJ). In: RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio (Orgs.). **Trabalho e Desenvolvimento Regional: efeitos sociais da indústria automobilística do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGSA; Brasília-DF: CAPES, 2006, p. 43-70.

LOPES, Alberto Costa. A aventura da forma: urbanismo e utopia em Volta Redonda. Rio de Janeiro: E-papers, 2003.

_____. **A aventura da cidade industrial de Tony Garnier em Volta Redonda.** 1993. 235 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ/PPGG), Rio de Janeiro, 1993.

MANDEL, Ernest. **O Capitalismo Tardio.** São Paulo: Abril Cultural, 1982 (edição em português).

MATOS, Odilon Nogueira. **Café e Ferrovias.** Campinas: Pontes, 1990.

MELA, Alfredo. **A Sociologia das Cidades.** Lisboa, Portugal: Estampa, 1999.

MELO, Marcus André B. C. Regimes de acumulação, Estado e articulação de interesses na produção do espaço construído (Brasil 1940-1988). In: VALADARES, Lícia.; PRETECEILLE, Edmond (coord). **Reestruturação urbana: tendências e desafios.** São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990, p. 168-182.

MILLER, Gary. **Cities by Contract: The Politics of Municipal Incorporation.** Cambridge, EUA: MIT, 1981.

MONCLÚS, Francisco Javier. **La ciudad dispersa.** Barcelona, Espanha: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.

MORAIS, Sergio Santos. **A arquitetura das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX, 1858-1900.** 2002. 198 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ/PROARQ), Rio de Janeiro, 2002.

MOREIRA, Andréa Auad. **Barra Mansa: Imagens e Identidades Urbanas.** 2002. 185 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ/PROURB), Rio de Janeiro, 2002.

MOREIRA, Regina da Luz.; BRANDY, Maurette. **CSN um sonho feito de aço e ousadia.** Rio de Janeiro: CSN/CPDOC-FGV, 2005.

MOREIRA, Ruy. Ascensão e Crise de Paradigma Disciplinar. In: _____. **A Reestruturação Industrial e Espacial do Estado do Rio de Janeiro.** Niterói: GERET/NEGET/GECEL, 2003, p. 139-169.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História.** São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NOYOLA, Germán Solinis. Introducción. In: BARAJAS, Luis Felipe Cabrales (Cord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 2002.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. **Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

_____. Desconcentração Industrial e Espaço Urbano/metropolitano: análise territorial da expansão metropolitana e da formação de novos eixos econômicos produtivos no Rio de Janeiro. In: **Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ENANPUR)**. 13, 2009, Florianópolis: UFSC, 2009, CD-ROM, 17p.

OLMOS, Marli. No jogo dos carros, governo do Rio quer o segundo lugar. **Valor Econômico**, Rio de Janeiro, 05 de março de 2013. Disponível em: <http://www.valor.com.br/brasil/3031316/no-jogo-dos-carros-governo-do-rio-quer-o-segundo-lugar> Acesso em: 01/05/2014.

OXFAM INTERNATIONAL. **Working for the Few: Political capture and economic inequality**. Oxford, Reino Unido: Oxfam, 2014. Disponível em: <http://www.oxfam.org/en/policy/working-for-the-few-economic-inequality> Acesso 10/04/2014.

PAULA, Aloísio Lélis. **O Papel da Ferrovia na Configuração do Território de Barra Mansa-RJ**. 2009. 169 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense (UFF/PPGAU), Niterói, 2009.

PIQUET, Rosélia. **Cidade-Empresa: presença na paisagem urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

PORTAS, Nuno. Uma história, algumas hipóteses de trabalho e reflexão. In: REIS, Nestor Goulart; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta. (coords). **Dispersão Urbana – diálogos sobre pesquisas no Brasil – Europa**. São Paulo: FAU-USP, 2007, p. 49-58.

_____. Tendências do Urbanismo na Europa: planos territorial e local. In: **Ôculum – Revista Universitária de Arquitetura, Urbanismo e Cultura**, Campinas, FAUPUCCAMP / Hollons, março de 1993, n. 3, p. 4-13.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes. **A Megalópole e a Praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa**. 2001. 351 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (USP/FAU), São Paulo, 2001.

_____.; BENFATI, Denio Munia. Entre o Nó e a Rede, Dialética Espaciais Contemporâneas: o caso da metrópole de Campinas diante da Megalópole do Sudeste. In: **XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL – ENANPUR, XII.**, 2007, Belém, *Anais...* Belém, ANPUR, maio de 2007, CD-ROM.

RAMALHO, José Ricardo. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. In: _____.; SANTANA, Marco Aurélio (Orgs.). **Trabalho e Desenvolvimento Regional: efeitos sociais da indústria automobilística do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: UFRJ/PPGSA; Brasília-DF: CAPES, 2006, p. 11-42.

_____.; SANTANA, Marco Aurélio. A indústria automobilística no Rio de Janeiro: relações de trabalho em um contexto de desenvolvimento regional. In: NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira de (Orgs.). **Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo.** Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

RAMOS, Àngel. **Lo Urbano em 20 Autores Contemporâneos.** Barcelona, Espanha: Edicions UPC, 2004.

REIS, Nestor Goulart (org.). **Sobre Dispersão Urbana.** São Paulo: Via das Artes, 2009.

_____. Sobre a dispersão em São Paulo. In: _____.; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta. (coords). **Dispersão Urbana – diálogos sobre pesquisas no Brasil – Europa.** São Paulo: FAU-USP, 2007, p. 49-58.

_____.; TANAKA, Marta. (coords). **Brasil – estudos sobre dispersão urbana.** São Paulo: FAU-USP, 2007.

_____.; _____.; PORTAS, Nuno. (coords). **Dispersão Urbana – diálogos sobre pesquisas no Brasil – Europa.** São Paulo: FAU-USP, 2007.

_____. **Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano.** São Paulo: Via das Artes, 2006.

RODRIGUES, Ivete Oliveira; SANTOS, Josinaldo; OLIVEIRA, Tereza Maria Ramos. Médio Vale do Paraíba do Sul: Estado, Políticas Públicas e Organização do Espaço – 1930/1980. In: **Revista Brasileira de Geografia.** Rio de Janeiro: IBGE, n. 54, out/dez 1992, p. 57-82.

RODRIGUEZ, Helio Suevo. **A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SAFA, Patricia. Construir mundos, levantar muros y preservar patrimonios: condominios y fraccionamientos cerrados en la Ciudad do México. In: BARAJAS, Luis Felipe Cbrales (Cord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 2002, p. 145-175.

SÁINZ, Eloy Méndez. Espacios de la simulación. In: BARAJAS, Luis Felipe Cbrales (Cord.). **Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara/UNESCO, 2002.

SANTANA, Marco Aurélio. Trabalhadores e política no Sul Fluminense: a experiência de Volta Redonda nos anos 1980. In: RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio (Orgs.). **Trabalho e Desenvolvimento Regional**. Rio de Janeiro: Maud X, 2006, p. 159-171.

SANTOS, Milton. **Por uma Outra Globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2000.

_____. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: EDUSP, 1996.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo**. São Paulo: EDUSP, 1994a.

_____. O retorno do território. In: SANTOS, Milton et al (orgs.) **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, 1994b.

_____. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: EDUSP, 1993.

_____. **O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo**. São Paulo: HUCITEC, 1978.

SCHNORE, Leo Francis. **The Urban Scene: human ecology and demography**. Glencoe, EUA: Free Press, 2005.

SEABRA, Manoel; GOLDENSTEIN, Léa. Divisão territorial do trabalho e nova regionalização. In: **Fundamentos para o Ensino de Geografia**. São Paulo: SEE-SP, 1988.

SECCHI, Bernardo. A Cidade Contemporânea e seu Projeto. In: REIS, Nestor Goulart; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta. (coords). **Dispersão Urbana – diálogos sobre pesquisas no Brasil – Europa**. São Paulo: FAU-USP, 2007, p. 111-139.

_____. Resoconto di una Ricerca. Milano, **Urbanística**, n. 103, p. 25-30, fev. 1995.

SIEVERTS, Thomas. Do transbordamento entre cidades (zwischenstadt) às cidades regionais. In: REIS, Nestor Goulart; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta. (coords). **Dispersão Urbana – diálogos sobre pesquisas no Brasil – Europa**. São Paulo: FAU-USP, 2007, p. 49-58.

SILVA, Geraldo Gomes. **Arquitetura do Ferro no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA, Sérgio. **Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil**. Rio de Janeiro: Alfa-Omega, 1981.

SILVA NETO, Manoel Lemes. **Implicações da Aceleração Contemporânea na Escala Local: o caso do Estado de São Paulo**. 1998. 398 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (USP/FAU), São Paulo, 1998.

SOJA, Edward W. Seis Discursos sobre la Postmetrópolis. In: RAMOS, Ângel. **Lo Urbano em 20 Autores Contemporâneos**. Barcelona, Espanha: Edicions UPC, 2004, p. 91-98.

SOUZA, Cláudia Virgínia Cabral. **Pelo Espaço da Cidade: aspectos da vida e do conflito urbano em Volta Redonda**. 1992. 207 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ/IPPUR), Rio de Janeiro, 1992.

SPÓSITO, Maria da Encarnação Beltrão. Urbanização Difusa e Cidades Dispersas: perspectivas espaços-temporais contemporâneas. In: REIS, Nestor Goulart (org.). **Sobre Dispersão Urbana**. São Paulo: Via das Artes, 2009, p.38-54.

_____. Descontinuidades territoriais e novas morfologias urbanas no estado de São Paulo. In: REIS, Nestor Goulart; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta. (coords). **Dispersão Urbana – diálogos sobre pesquisas no Brasil – Europa**. São Paulo: FAU-USP, 2007, p. 49-58.

STORPER, Michael. A industrialização e a questão regional no Terceiro Mundo. In: VALADARES, Lícia.; PRETECEILLE, Edmond (coord). **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990, p. 120-147.

TANAKA, Marta M. S. São José dos Campos: áreas urbanizadas dispersas, 1970 a 2000. In: REIS, Nestor Goulart; TANAKA, Marta. (coords). **Brasil – estudos sobre dispersão urbana**. São Paulo: FAU-USP, 2007, p. 29-79.

TEIXEIRA, Carlos Morreira. Alphaville e Alphaville. **Arquitextos**. n. 021.02. Vitruvius: Fev., 2002. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq021/arq021_02.asp. Acesso em: 10/01/2014.

TIEZZI, Ricardo. **A Usina da Injustiça**. São Paulo: Geração Editorial, 2005.

UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION (2012). **World Urbanization Prospects: The 2011 Revision**, Nova York, EUA: UN, 2012, CD-ROM.

URANI, ANDRÉ. **Trilhas para o Rio: do reconhecimento da queda à reinvenção do futuro**. Rio de Janeiro: Elsevier; Campus, 2008.

VALADARES, Lícia.; PRETECEILLE, Edmond. **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990.

VASCONCELOS, Max. **Vias Brasileiras de Comunicação**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1947.

VENTURI, Robert; BROWN, Scott; IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas**. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

VOTORANTIM. **Relatório de Impacto Ambiental**. Rio de Janeiro: Votorantim Metais, 2007.

WEARDEN, Greame. Patrimônio dos 85 mais ricos é igual ao da metade da população mundial. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 20 jan. 2014. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2014/01/1400191-patrimonio-dos-85-mais-ricos-do-planeta-e-igual-ao-ao-vivo-acompanhe-o-mercado-financeiro-no-liveblog-do-folhainvesthttpaovivofolhauolcombr201307182668-aovivoshtmlda-metade-da-populacao-mundial.shtml> Acesso em: 26/01/2014.

WEBBER, Melvin. El Lugar Urbano y el Dominio Urbano Ilocal. In: _____. et al. **Indagaciones sobre la Estructura Urbana**. Barcelona, Espanha: Gustavo Gili, 1964. p. 73-140.

_____. The Post-City Age (1968). In: LEGATES, Richard; STOUT, Frederic. **The City Reader**. Londres, Reino Unido: Routledge, 2000, p. 535-539.

WIRTH, John D. **A Política do Desenvolvimento na Era de Vargas**. Rio de Janeiro: FGV, 1973.

WRIGHT, Frank Lloyd. Broadacre City: a new community plan (1935). In: LEGATES, Richard; STOUT, Frederic. **The City Reader**. Londres, Reino Unido: Routledge, 2000, p. 344-349.

ANEXO A

Figura A.1 - Prospecto com a proposta do Polo Urbo-Industrial de Porto Real, 1974 (frente).

PERTO DOS GRANDES MERCADOS

As indústrias instaladas no Pólo Porto Real vão interagir, na esfera da produção, com todo o parque fabril da Grande São Paulo, do Grande Rio e do Vale do Paraíba. Ao mesmo tempo, estarão debruçadas sobre um imenso mercado onde se concentram 85% das atividades econômicas e 30% da população (de mais alta renda *per capita*) do País.

Por ferrovia, através da estação de Resende, o Pólo está a 191 km do Rio, 308 km de São Paulo e cerca de 100 km do porto de Sepetiba. Por rodovia, o Pólo dista 7 km de Resende e outro tanto de Floriano, 150 km do Rio, 233 km de São Paulo, 85 km do porto de Angra dos Reis e 100 km do porto de Sepetiba.

A circulação de matérias-primas, insumos e mercadorias será calçada em todo este sistema rodoferrviário e marítimo preexistente, sempre em expansão e aprimoramento.

A infra-estrutura de serviços públicos, no Pólo Porto Real, oferecerá a dupla vantagem de uma oferta de dimensões máximas, em termos do que existe no País, e da não saturação da área específica, permitindo um processo de planejamento e implantação efetivamente adequados às exigências do complexo.

Do lado da estrutura industrial, a estrutura habitacional lhe dará suporte, agregando uma coletividade capaz de desempenhar todas as funções necessárias à plena operação do Pólo. A estrutura de prestação de serviços, coordenando e centralizando as atividades industriais e da coletividade, em geral, formará o verdadeiro centro vital do conjunto.

TODA UMA REGIÃO BENEFICIADA

Entre os equipamentos urbanos de que disporá o Pólo, merecem destaque, além dos Centros de Formação Profissional e Tecnológico, a administração central do conjunto, auditório, centro de exposições, centro de comunicações, unidades do Sesi e do Senai, o corpo de bombeiros e demais equipamentos vinculados à segurança.

A proteção ambiental, por sua vez, estará assentada na presença do hortó — destinado à reposição e também à comercialização — e de bosques, parques, jardins públicos e áreas de recreio, totalizando uma extensão de cerca de 4 milhões de m².

O projeto do Pólo Urbo-Industrial Porto Real prevê a criação duma Fundação para dar suporte às atividades de formação de mão-de-obra, educação em geral, saúde, assistência social, cultura, esporte e recreação.

A reordenação urbana comandada pela implantação do Pólo atingirá não apenas o município de Resende, onde viviam, em 1970, 66.907 pessoas, mas toda a área de influência, cuja população, segundo as estimativas, atingirá em 1990 a casa dos 550 mil habitantes, dentre os quais cerca de 70.000 comporiam, então, a oferta de mão-de-obra.

A planificação do Pólo Porto Real, no terreno da formação de mão-de-obra semi-especializada e especializada, não se baseou apenas na oferta de instrução dos três graus existente na região, onde cresce o número de unidades de ensino superior. O Pólo se beneficiará e dará sua contribuição própria através do Centro de Formação Profissional.

O PLANEJAMENTO:
EQUILÍBRIO E RACIONALIDADE

Das 11 glebas que constituem os terrenos do Pólo, aquelas que margeiam a BR 116 e as linhas da Rede Ferroviária Federal, bem como as situadas à margem da estrada que liga Floriano a Porto Real e Quatis, serão destinadas às indústrias de maior porte, que demandam grandes áreas e transporte ferroviário.

As glebas situadas entre o núcleo do Pólo e a localidade de Porto Real, margeando o rio Paraíba do Sul, serão reservadas para a expansão de unidades habitacionais, chácaras e sítios para a atividade hortigranjeira, formando uma faixa de transição entre as áreas de produção agropecuária e industrial.

Da área do núcleo (13,7 milhões de m²), um terço será destinado às indústrias e aos serviços a elas diretamente adstritos; outro terço, ao setor urbano-habitacional; e o terço restante, à proteção ambiental.

Na zona industrial, há módulos para as grandes, médias e pequenas empresas, bem como locais para depósitos, comércio atacadista e equipamentos comunitários que vão servir ao pessoal empregado.

Na zona habitacional, conjuntos residenciais para os diversos padrões sócio-econômicos se integrarão em torno às unidades comunitárias locais, dotadas de comércio, escolas, templos religiosos, clubes recreativos e outros equipamentos complementares.

Na zona central, o núcleo administrativo e os setores bancário, de hotelaria, comercial e cultural, bem como a Fundação, abrangendo os serviços dos Centros de Formação Profissional e Tecnológico.

AS VANTAGENS RESUMIDAS

— Planejamento permitindo a instalação de indústrias com as melhores condições locais, entre os dois maiores centros consumidores do País.

— Redes rodoviária — Via Dutra — e ferroviária — RFFSA — mais importantes do País servindo o complexo, possibilitando amplo acesso às fontes de matérias-primas e transporte das mercadorias industrializadas.

— Água e energia abundantes.

— Compatibilidade com as diretrizes governamentais de descentralização das atividades econômicas e destinadas a atenuar a saturação dos grandes centros, favorecendo a obtenção de financiamentos e outros benefícios.

— Medidas preventivas antipoluição capazes de evitar os graves problemas enfrentados em todas as grandes cidades brasileiras; invejáveis condições topográficas e dos ventos.

— Setores de atividades bem definidos numa concepção urbanística avançada, disciplinadora do uso do solo e que enseja uma ocupação racional.

— Serviços públicos de infra-estrutura, inclusive saneamento básico, oferecidos tanto ao setor industrial quanto ao habitacional.

— A existência de serviços de preparo de mão-de-obra especializados, com atendimento de âmbito regional, bem como do Centro Tecnológico.

REPRESENTAÇÃO - RUA MARQUÊS DE PINEDO N.º 33 TEL 945-1098 - 925-6424 - FLAMENGO - RIO DE JANEIRO

Figura A.4 - Imagem aérea dos polos industriais de Porto Real e Resende, com indicação dos empreendimentos dispersos e limites municipais, 2014. Fonte: Edição do autor a partir de imagem do Google Earth Pro.

Figura A.5 - Imagem aérea do município de Resende, localizando empreendimentos dispersos e outras atividades urbanas. 2014. Fonte: Edição do autor a partir de imagem do Google Earth Pro.

Figura A.6 - Imagem aérea do município de Itatiaia, localizando seu polo industrial com empreendimentos dispersos e outras atividades urbanas. 2014. Fonte: Edição do autor a partir de imagem do Google Earth Pro.

Projeto Temático: Urbanização Dispersa e Mudanças no Tecido Urbano LAP-FAU USP/INPE/FAPESP
 Áreas Urbanizadas 1970 a 2000 - Municípios: Jacareí, São José dos Campos, Caçapava e Jambeiro

Figura A.7 - Mapa com a evolução urbana dos municípios de Jacareí, São José dos Campos, Caçapava e Jambeiro, no Vale do Paraíba paulista. Fonte: Projeto Temático/LAP.

Projeto Temático: Urbanização Dispersa e Mudanças no Tecido Urbano LAP-FAU USP/INPE/FAPESP
 Áreas Urbanizadas 1970 a 2000 - Municípios: Taubaté, Tremembé e Pindamonhangaba

Figura A.8 - Mapa com a evolução urbana dos municípios de Taubaté, Tremembé e Pindamonhangaba, no Vale do Paraíba paulista. Fonte: Projeto Temático/LAP.