**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA**

ANDRÉIA DE CÁSSIA DA SILVA AJONAS

**METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: ITU, SALTO E
SOROCABA - SP**

(Versão corrigida)

SÃO PAULO

2015

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: ITU, SALTO E SOROCABA - SP

(Versão corrigida)

ANDRÉIA DE CÁSSIA DA SILVA AJONAS

TESE APRESENTADA AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA DO DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA DA FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, COM VISTAS À OBTENÇÃO DO TÍTULO DE DOUTOR EM GEOGRAFIA.

Orientadora: Professora Doutora Sandra Lencioni

SÃO PAULO

2015

TERMO DE APROVAÇÃO

ANDRÉIA DE CÁSSIA DA SILVA AJONAS

METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: ITU, SALTO E SOROCABA - SP

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como requisito para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

COMISSÃO EXAMINADORA:

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Sandra Lencioni – FFLCH - USP

Prof. Dr. Fábio Betioli Contel – FFLCH - USP

Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva - UFC

Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker - UNESP

Prof^a. Dr^a. Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza - UNESP

São Paulo/SP, 09 de março de 2015.

Resultado: Aprovado

Ao Senhor meu DEUS, que me ama e cuida de mim.

Ao meu marido, Rodrigo Ajonas, cuja companhia tem sido fonte de amor e felicidade há dezoito anos.

Ao pequeno Murilo, nosso filho, que em tão pouco tempo ocupou um lugar tão grande em nossos corações.

AGRADECIMENTOS

Todos que estão inseridos no universo da pesquisa compreendem o misto de alívio e alegria que sentimos ao finalizar um trabalho desse tipo. A Prof^a. Sandra Lencioni, utilizando-se de um dito popular, bem expressou tal sensação, ao término de minha defesa de mestrado. Podemos então, disse ela, “dormir o sono dos justos”. E como almejamos tal “sono”! Almejamo-lo durante todo o processo de investigação, quando lutamos para assimilar um conceito, para concatenar as ideias; durante o trabalho silencioso e frequentemente solitário, que se estende por anos de nossas vidas; durante os momentos em que persistimos e não abandonamos a escrivadinha e os livros, mesmo ansiando por ver e sentir a presença do sol. Enfim, almejamo-lo durante todas as vezes em que simplesmente não conseguimos relaxar, porque temos que entregar “a tese”.

O fato é que nunca conseguiríamos finalizar este trabalho sozinhos. Desse modo, além de meu primeiro e especial agradecimento a Deus, que está sempre presente e responde, com amor e misericórdia, os anseios que lhe confio; bem como a Maria, mãe santíssima e companheira de caminhada; muitos outros agradecimentos são justos e necessários:

À Prof^a. Sandra Lencioni os motivos para agradecer são inúmeros. Mas entre tantos, quero ressaltar aqui a gratidão pela oportunidade de realização dessa pesquisa e de concretização de um sonho, pela orientação e por confiar na realização desse trabalho;

Ao meu marido, Rodrigo Ajonas, pelas palavras e atitudes de apoio; pelos vários momentos em que seu amor e compreensão tornaram essa trajetória mais leve, além da inestimável ajuda durante o trabalho de campo nas áreas industriais de Salto, Itu e Sorocaba;

Ao Prof. Horácio Capel Saèz, pela maneira gentil e afetuosa com que fui recebida na Unversidade de Barcelona, pela coorientação e pela prontidão na resolução de dúvidas e questões burocráticas, mesmo tendo sempre muito trabalho;

Aos professores Fábio Betiloi Contel e Isabel Aparecida Pinto Alvarez, pela análise crítica do trabalho durante o exame de qualificação;

Aos colegas da USP, integrantes do grupo LerGeo, Ana Paula Camilo, André Baldraia, Eudes Leopoldo, Geraldo Valle, Isaque Sousa, Ivanil Nunes, Juliana Luquez, Márcia

Cristina Bergamim, Marcos Castro, Oséias Teixeira, Rafael Roxo dos Santos, Rita de Cássia Nonato Melo, Regina Helena Tunes, Wagner Constantino e Walter Guedes da Silva, pela análise crítica de partes do texto, pelas experiências e conhecimentos compartilhados durante os colóquios e pela ajuda e amizade em todos os outros momentos;

Aos colegas da Universidade de Barcelona, integrantes do grupo Geocrítica, pela acolhida, pela companhia e por tudo que, com eles, aprendi durante o estágio; especialmente à Barbara Pinheiro, Eloy Fko, Geraldo Martínez, Nara Santos, Paula Carolina Garrido Díaz e Sérgio Nabarro;

Aos membros da comissão coordenadora do programa de pós-graduação, em especial à Profa. Rita de Cássia Ariza da Cruz, e aos funcionários da secretaria de pós-graduação, Ana Lucia Lima Pereira, José Fermino, Jurema Ricci Navarro, Maria Ap. Brambila e Rosângela F. Garcez, que muito contribuíram nessa trajetória por meio da realização de seus trabalhos de maneira ética e responsável. À Rosângela agradeço de modo especial, pois muito me auxiliou com informações e com as providências necessárias à realização de meu estágio na Universidade de Barcelona;

Aos meus pais, Cícero Melo da Silva e Deusmira Cândido da Silva, e aos meus familiares, que acreditaram e torceram pela boa finalização da pesquisa. Dentre eles, ao meu irmão Adriano de Cássio da Silva e à minha cunhada Ana Castillejos, que gentilmente me receberam durante a estadia em Barcelona; bem como às minhas sobrinhas, Ana Caroline e Ana Beatriz Manganaro, pela inestimável ajuda no período de finalização da tese;

Ao amigo Vítor Koiti Miyazaki, pelas horas despendidas com a revisão da bibliografia, na fase inicial do projeto, e com a confecção de um dos mapas que compõem essa tese;

Aos funcionários das prefeituras de Itu, Salto e Sorocaba, que ajudaram fornecendo dados e informações importantes para os propósitos da pesquisa: Daniele Scalet (Salto), Isalberto Valente Boff (Sorocaba), Marilda Dolores de Pádua Gabrelon (Salto) e Shirley Dantas (Itu);

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), que ofereceu o necessário apoio financeiro;

À todos os entrevistados, que, entre tantos “nãos” recebidos, tiveram a generosidade de dizer “sim” e cederam alguns minutos de seu tempo para responder a enquête durante o trabalho de campo.

RESUMO

AJONAS, Andréia de Cássia da Silva. *Metropolização do espaço: Itu, Salto e Sorocaba*. 328f. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

O processo de reestruturação produtiva envolveu implicações tanto na morfologia, quanto dinâmica de vida em inúmeras cidades, gerando consideráveis mudanças nos fluxos interurbanos. É sobre eles que assentamos nossas análises.

No Brasil, as dinâmicas que definiram nosso recorte temporal implantaram-se mais incisivamente através de uma série de reformulações políticas que caracterizaram o início da década de 1990. Elas implicaram, entre outras coisas, no acirramento da concorrência entre empresas e em sua maior liberdade de deslocamento pelo território, sendo a indústria a força impulsionadora de inúmeras transformações espaciais.

Para compreender a relação entre reestruturação produtiva e mudanças na rede urbana, definimos como recorte territorial as cidades de Itu, Salto e Sorocaba. A análise dos fluxos interurbanos dessas cidades fornece elementos que reafirmam a ideia de que as mudanças espaciais geradas a partir da reestruturação produtiva não implicaram em uma perda de importância da capital do Estado, São Paulo. Ao invés disso, houve um reforço de sua centralidade, bem como de outras que lhe dão suporte, como é o caso de Sorocaba, em torno da qual um novo aglomerado se conformou. Essa cidade ampliou suas funções na rede urbana e atualmente integra o amplo conjunto metropolitano formado pela expansão da metrópole paulistana, a “cidade-região”. Concomitantemente a essa reafirmação de determinadas centralidades, há também o aumento da importância de fluxos que se estabelecem entre cidades de mesmo nível hierárquico, o que, atrelado a outros aspectos, assinala o desenvolvimento de uma rede urbana mais complexa, pela multiplicidade de interações que se estabelecem.

Essa aparente contradição no contexto da rede urbana e sua relação com o processo de reestruturação produtiva é outro ponto que buscamos entender. Ela nos remete à análise das mudanças econômicas e nas estratégias empresariais para a concentração capitalista durante as últimas décadas. Isso porque consideramos os fluxos econômicos como os principais definidores da rede urbana.

PALAVRAS CHAVES: rede urbana, reestruturação produtiva, fluxos, centralidade, metropolização.

ABSTRACT

AJONAS, Andréia de Cássia da Silva. *Metropolization of the space: Itu, Salto and Sorocaba*. 328f. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

The restructuring process involved implications so much in the morphology, as much in the dynamics of life in many cities, generating considerable changes in intercity flows. It's about them that we seat our analysis.

In Brazil, the dynamics that defined our time frame established themselves more sharply through a series of reformulations policies that characterized the early 1990s. They led, among other things, to the increased of the competition between companies and their greater freedom of movement throughout the territory, being the industry the driving force of numerous spatial transformations.

To understand the relation between changes in industrial structure and urban network, we defined as territorial clipping the cities of Itu, Salto and Sorocaba. The analysis of the intercity flows of these cities provides elements that reaffirm the idea that the spatial changes generated from the productive restructuring did not result in a loss of importance of the state capital, São Paulo. Instead, there was an increase of its centrality, as well as others that give support to it, as is the case of Sorocaba, around which a new agglomerate has been conformed. This city strengthened its functions in urban network and, currently, integrates the broad metropolitan set formed by the expansion of the paulistana metropolis, the "city-region". Concomitantly with this reaffirmation of certain centralities, there is also the increasing importance of flows established between cities of the same hierarchical level, which, linked to other aspects, marks the development of a more complex urban network, due the multiplicity of interactions that take place.

This apparent contradiction in the context of the urban network and its relation with the restructuring process is another point that we seek to understand with this research. It remits us to the analysis of the economic and business strategies changes for the capitalist concentration during the recent decades. This is because we consider the economic flows as the main delineaters of the urban network.

KEYWORDS: urban network, productive restructuring, flows, centrality, metropolization.

SUMÁRIO

Lista de gráficos.....	08
Lista de ilustrações.....	09
Lista de mapas.....	11
Lista de quadros.....	12
Lista de tabelas.....	13
Apresentação.....	14
1. INTRODUÇÃO.....	23
1.1 Urbanização, metropolização, fluxos e rede urbana.....	35
2. REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E MUDANÇAS NA REDE URBANA.....	53
2.1 Contexto político e investimentos em infraestruturas econômicas: as condições para as mudanças na rede.....	72
2.2 Reestruturação espacial e o viés regional.....	85
3. ITU, SALTO E SOROCABA NO ÂMBITO DA REESTRUTURAÇÃO URBANA...	105
4. ASPECTOS DA MORFOLOGIA E REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE.....	151
5. FLUXOS INTERURBANOS.....	199
5.1 Procedimentos metodológicos e fluxos industriais.....	208
5.2 Seguindo o fluxo: o reforço das centralidades de São Paulo e Sorocaba	223
6. MULTIPLICIDADE DE DIREÇÕES DOS FLUXOS: rede urbana atual e hierarquia.....	241
6.1 Fluxos, estruturas, conteúdos e escalas.....	255
7. APARÊNCIA E ESSÊNCIA: a falsa contradição da rede urbana. Para onde converge o movimento?.....	286
7.1 Competitividade econômica, estratégias para expansão de mercados e desigualdade no atual contexto de reestruturação produtiva.....	295
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	312
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	317
ANEXOS.....	325
Modelo de questionário aplicado nas indústrias.....	326

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1:	Evolução dos investimentos em telecomunicações (1968-1994).....	76
Gráfico 2:	Resumo das características das rodovias – Estado de São Paulo.....	82
Gráfico 3:	Distribuição regional dos investimentos anunciados, por setor de atividade. Estado de São Paulo, 2013 (%).....	111
Gráfico 4:	Valor adicionado na indústria (2011) – em milhões de reais correntes.	138
Gráfico 5:	Participação no PIB do estado (2011) – percentual.....	139
Gráfico 6:	PIB per capita (2011).....	143
Gráfico 7:	Participação da indústria no total do valor adicionado (%).....	144
Gráfico 8:	Grau de urbanização (%).....	147
Gráfico 9:	Participação dos empregos formais em atividades urbanas (%) – 2012..	193

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1:	Trecho da rodovia Castelo Branco.....	133
Figura 2:	Rodovia Raposo Tavares, no bairro Campolim, zona sul de Sorocaba.	133
Figura 3:	Trecho duplicado da SP-79 (<i>Via Expressa Itu-Salto</i>) no sentido Salto – Itu.....	135
Figura 4:	Imagem de satélite: Itu, Salto, Sorocaba e cidades do entorno.....	137
Figura 5:	Imagem de satélite de Itu, Salto, Sorocaba e algumas cidades do entorno (2014).....	153
Figura 6:	Entrada do City Castelo, na avenida Paraná - SP-79 -, em Itu.....	158
Figura 7:	Aspecto da rua Alfa, no Jardim Novo Mundo, em Itu.....	161
Figura 8:	Vista parcial da rua Carlos Alberto Lucareli Membrive, no Jardim Potiguara, em Itu.....	162
Figura 9:	Entrada do empreendimento de luxo Fazenda Vila Real de Itu, na SP-300.....	162
Figura 10:	Página web do Residencial Lagos D'Icaraí, em Salto.....	164
Figura 11:	Croqui da área total do empreendimento (Novo Centro Cívico de Salto e Residencial Central Parque), divulgado no site da Cipasa.....	166
Figura 12:	Imagem de satélite compreendendo parte do município de Salto, destacando os contornos da área do loteamento fechado Residencial Central Parque e as principais vias.....	166
Figura 13:	Construção do novo Paço Municipal, no bairro Itu Novo Centro, 2012.....	167
Figura 14:	Aspecto do bairro Itu Novo Centro.....	167
Figura 15:	Imagem de satélite compreendendo parte do município de Sorocaba.....	169
Figura 16:	Residência no condomínio Granja Olga III.....	170
Figura 17:	Prefeitura municipal de Sorocaba.....	170
Figura 18:	Padrão das habitações no Conjunto Habitacional Ana Paula Eleutério (Habiteto).....	172
Figura 19:	Aspecto da Rua Francisco Moisés da Silva, no Jardim Novo Horizonte, Sorocaba.....	172
Figura 20:	Concentração de estabelecimentos comerciais no bairro Cajuru – SP-79 em Sorocaba.....	174

Figura 21:	Concentração de estabelecimentos bancários na subcentralidade do Jardim do Éden – SP-79 em Sorocaba.....	174
Figura 22:	Placa em terreno da avenida São Paulo, zona leste de Sorocaba, indicando o local das futuras instalações de unidade do Pão de Açúcar.....	177
Figura 23:	Panfleto de divulgação do shopping center Tangará, atualmente em construção, 2014.....	187
Figura 24:	Deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo que partem de Itu – 2000.....	202
Figura 25:	Itu e cidades do entorno: deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo, 2000.....	205
Figura 26:	Área e eixos onde há concentração e estabelecimentos industriais em Salto – SP.....	216
Figura 27:	Áreas e eixos onde há concentração e estabelecimentos industriais em Sorocaba – SP.....	217
Figura 28:	Aspecto do depósito da Tecsis, fabricante de pás eólicas. Av. Jerome Case, em Sorocaba.....	219
Figura 29:	Matriz da rede urbana de Sorocaba, 1972.....	269
Figura 30:	Matriz da rede urbana de Sorocaba, 2007.....	273
Figura 31:	Ligações entre metrópoles.....	277

LISTA DE MAPAS

Mapa 1:	Localização dos municípios de Itu, Salto, Sorocaba e São Paulo no Estado.....	48
Mapa 2:	Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas e Sorocaba, Aglomeração Urbana de Jundiaí e principais rodovias.....	126
Mapa 3:	Aglomeração urbana não metropolitana de Sorocaba (1954).....	152
Mapa 4:	Aglomeração urbana não metropolitana de Sorocaba (1983).....	153
Mapa 5:	Principais vias e limites do Centro de Itu.....	159
Mapa 6:	Área e eixos onde há concentração e estabelecimentos industriais em Itu – SP.....	212
Mapa 7:	São Paulo (SP) – Metrôple Nacional (1A).....	227
Mapa 8:	Destinos dos transportes coletivos, 2007.....	229
Mapa 9:	Gestão empresarial.....	233
Mapa 10:	Atividades de serviços e comércio.....	234

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Regionalizações de Sorocaba.....	106
Quadro 2:	Aglomeração urbana de Sorocaba – 1999 e 2009.....	136
Quadro 3:	Quantidade e distribuição das unidades industriais que participaram da pesquisa conforme a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).....	210
Quadro 4:	Distribuição das sedes de grandes empresas.....	226

LISTA DE TABELAS

Tabela 1:	Investimentos por doze concessionárias estaduais até maio de 2012.....	79
Tabela 2:	Classificação do estado geral de qualidade das rodovias, em quilômetros	80
Tabela 3:	Participação da indústria no total do valor adicionado (%).....	114
Tabela 4:	Estabelecimentos da indústria de transformação por regiões administrativas do estado de São Paulo (2012).....	116
Tabela 5:	Empregados formais da indústria de transformação por regiões administrativas do estado de São Paulo (2012).....	117
Tabela 6:	Número de municípios, população, taxas de crescimento populacional e de urbanização e densidade urbana. Estado de São Paulo (2000 e 2009).....	122
Tabela 7:	Sorocaba, Itu e Salto: PIB, participação no PIB da Região de Governo e do Estado e participação nas exportações da Região e Governo e do Estado (2011).....	142
Tabela 8:	População e taxa de crescimento populacional (1991–2010).....	145
Tabela 9:	Densidade demográfica (habitantes/Km ²).....	148

APRESENTAÇÃO

Abordar os recortes estabelecidos para essa ou outra pesquisa, que compõem aquela tênue e arbitrária delimitação capaz de atribuir-lhe coerência interna, não significa, entretanto, negar a importância de outros elementos que, por motivos práticos, necessitam ser colocados à margem, ou fora, da discussão. Faremos isso logo adiante. Antes quero escrever sobre a trajetória que despertou meu interesse sobre a temática da metropolização e do estudo da rede urbana.

Sendo a realidade a razão de ser da ciência, essa é desenvolvida para que possamos compreender aquela, fonte inesgotável de questionamentos. E na busca por compreender a realidade, por desvendar o que há por trás de seus véus, expendem-se resignadamente minutos, anos, e, muitas vezes, décadas de vidas. Por isso, sempre considero interessante saber os motivos primeiros de tal impulso; o que, na realidade, despertou o interesse de determinado autor por sua temática. Suponho que, além de mim, muitos tenham o mesmo interesse. Por isso começo essa apresentação dedicando alguns parágrafos a explicar a trajetória que me inculcou os questionamentos necessários ao desenvolvimento dessa tese.

Certamente, para quem viveu os 23 primeiros anos de vida em uma pequena cidade situada no oeste paulista – com mais ou menos 18 mil habitantes no final desse período –, sem conhecer muita coisa além de seu entorno próximo, há de causar estranheza a dinâmica das áreas mais próximas a São Paulo. Foi com essa idade, no ano de 2005, que firmei os pés pela primeira vez na capital paulista, a fim de assumir um cargo em concurso público que, por lance de sorte, levou-me a residir por um período de mais de cinco anos na cidade de Itu, à cerca de 100 quilômetros da capital.

Por certo, muito foi possível comparar entre a paisagem de uma cidade de 150 mil habitantes, fundada em 1610, e a de minha pequena cidade natal, Regente Feijó, fundada em 1922. Mas os contrastes iam além da paisagem. As impressões deixadas pela vida pacata desta última, a 556 quilômetros da capital paulista, destoavam em muito do que se percebia em Itu. Foi a busca por respostas a esse estranhamento que motivou o desenvolvimento de minha pesquisa de mestrado: “Centro e centralidade em Itu – SP”. Nela

procurei compreender a reestruturação da cidade por meio das novas centralidades que se desenvolviam.

Ainda no final do curso de mestrado, que realizei vinculada à UNESP de Presidente Prudente, comecei a viajar semanalmente de Itu para São Paulo, onde passei a cursar disciplina como aluna especial na USP. A compreensão teórica adquirida com o mestrado e a experiência possibilitada por essa nova vivência trouxeram questionamentos que se colocavam em primeiro plano nas minhas preocupações. Assim, uma inquietação sucedeu-se a outra. Propus-me então entender melhor as relações entre cidades próximas à capital - especificamente Itu, Salto e Sorocaba - bem como suas relações com ela, por meio dos fluxos. Essa proposta, lançada como projeto de doutorado, foi bem acolhida pela professora Sandra Lencioni, sendo desenvolvida, desde então, vinculada ao Departamento de Geografia da FFLCH/USP. Foi no contexto de tal parceria que o projeto ganhou contornos mais definidos e o rigor científico necessário ao desenvolvimento de uma tese de doutorado.

Nesta tese, que agora apresentamos, procuramos responder algumas questões que surgem fortalecendo esforços no sentido de compreender as mudanças espaciais geradas pelo modelo econômico dominante a partir de sua última fase de reestruturação. Fizemos isso nos utilizando de várias escalas e enfocando as mudanças ocorridas nas redes urbanas de cidades no contexto do processo de reestruturação produtiva. A análise dos fluxos constitui eixo estruturador da pesquisa, visto que as mudanças na rede, “conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”¹, associam-se a mudanças ocorridas nos conteúdos, direções e na expansão dos fluxos. No que se refere aos conteúdos, sua diversificação envolve também uma mudança de natureza, pois tem grande importância o desenvolvimento das telecomunicações, que tornaram os fluxos imateriais mais significativos.

O recorte territorial da pesquisa recai sobre as cidades de Salto, Itu e Sorocaba. Algumas justificativas dão respaldo a essa escolha:

¹ CORRÊA, R. L. *Estudos sobre a rede urbana*, p.16.

- A relativa proximidade da capital paulista - à cerca de 100 quilômetros de distância - associada às condições gerais de produção que se acumularam² favorecendo os contatos entre cidades e, particularmente, com a capital, tornam-nas bastante susceptíveis aos processos dela provenientes. Com a reestruturação produtiva, a Rodovia Castelo Branco não apenas serviu como o principal eixo dispersor de atividades econômicas e população para essas cidades a partir de São Paulo, como também compõe atualmente um espaço de intensas relações, por meio do qual a capital difunde conteúdos que lhe são próprios.
- As cidades de Salto, Itu e Sorocaba também estão inseridas em uma extensa área de industrialização antiga, cujas características de homogeneidade³ vêm sendo reforçadas nas últimas décadas. Segundo Lencioni (2003), a reestruturação produtiva “ao alterar as determinações das estratégias e práticas territoriais da indústria o fez reafirmando a tradicional área industrial do interior paulista que, nesse processo, se diluiu enquanto tal se metamorfoseando como território metropolitano.”⁴ Esse fato reforça a ideia apresentada no parágrafo anterior, de que tais cidades, cuja industrialização remonta ao último quartel do século XIX, participam ativamente das transformações geradas pela reestruturação produtiva, a partir de fins do século XX.
- Outro aspecto se refere à centralidade de Sorocaba, que se reforçou nas últimas décadas, estendendo sua influência sobre núcleos urbanos que antes possuíam maior autonomia em relação a ela. Isso é notável pela análise da rede de influência dessa cidade em dois momentos: 1972 e 2007; cujas matrizes podem ser encontradas nas respectivas publicações: *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas e Regiões de Influência das Cidades*, ambas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

² Cf. LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. In: *Scripta Nova*, 2007, e LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. In: *Boletim Paulista de Geografia*, 2005.

³ Aqui também cabe a ideia de “concentração das condições gerais de produção” para explicar uma relativa homogeneidade regional.

⁴ LENCIONI, S. *Op. cit.*, p.53.

O aumento de sua centralidade também pode ser inferido pela nova forma urbana que se configura, dada pelo processo de aglomeração entre Sorocaba e cidades de seu entorno; assim como pela implantação de novos equipamentos e atividades econômicas, que a caracterizam como lugar privilegiado para a reprodução do capital no contexto da reestruturação produtiva.

- Por fim, e de grande importância para nossos propósitos, esteve o nosso interesse em investigar as inter-relações estabelecidas por três cidades próximas, mas com tamanhos populacionais distintos; a fim de compreender como as mudanças nas centralidades e nas características dos fluxos de cada uma delas se relacionam a seus diferentes tamanhos.

Entretanto, nossa pesquisa não teve seus limites no espaço intraurbano desses núcleos. Diferentemente, estendeu-se com os fluxos sobre a área abrangida por suas redes urbanas. Foi imprescindível, pois, atentarmos para que o recorte territorial, definido pelas cidades de Itu, Salto e Sorocaba, não limitasse as possibilidades de compreensão, que também devem ser buscadas pela adoção de uma escala analítica ora mais ampla, ora mais restrita territorialmente.

Importante, também é destacar que o recorte temporal da pesquisa foi definido pelas mudanças político-econômicas do início da década de 1990, que, no Brasil, aceleraram as transformações que caracterizam a reestruturação produtiva. O recorte temporal analítico, entretanto, abordou também as décadas de 1970 e 1980, abrangendo, em certos pontos da discussão, momentos anteriores ao marco temporal definido, o que permitiu a realização de comparações.

Ao longo das últimas décadas, o processo de urbanização foi marcado por profundas mudanças, tendo como elemento integrante a reestruturação. Esta, definida como contexto geral das mudanças aqui analisadas e razão primeira de nosso recorte temporal, não é por nós considerada como uma total ruptura com o passado. Diferentemente, trata-se mais de uma transição, que, embora profunda, integra elementos de diferentes temporalidades, incutindo-lhes conteúdos novos ou renovados. Enfocamos especificamente o processo de reestruturação produtiva, principal eixo do processo geral

através do qual acontecem as transformações urbano-regionais no Brasil e, sobretudo, no estado de São Paulo.

De fato a reestruturação produtiva é amplamente interpretada como importante elemento para compreender uma série de mudanças espaciais, cujas dinâmicas imprimem conteúdo metropolitano a diversas cidades e regiões. Essa é a ideia apresentada no título desta tese, que inclui as cidades de Itu, Salto e Sorocaba no contexto de tais transformações. O espaço metropolizado supera, pois, os limites oficialmente estabelecidos para a região metropolitana de São Paulo, fazendo-se presente também no interior paulista. Como abordaremos ao longo deste trabalho para os casos pesquisados, muitas características estão presentes e reiteram essa afirmação, embora em cada uma dessas cidades a realidade seja bastante heterogênea e, como é próprio do capitalismo, bastante desigual.

À industrialização fundamentada no modelo fordista, que correspondeu a um intenso processo de urbanização da sociedade, gerando formas espaciais predominantemente contínuas; o processo de reestruturação produtiva impulsionou um novo modelo de industrialização, orientado por um padrão flexível, que, apresentando novas características locacionais, impulsionou o processo de metropolização do espaço e a sua correspondente forma espacial: a “cidade-região”.⁵

Ao colocar o início dos anos de 1990 como marco inicial de nosso recorte temporal, bem como Itu, Salto e Sorocaba - que consideramos inseridas no contexto da atual cidade-região de São Paulo - como recortes territoriais da pesquisa, não temos a pretensão de nos aprofundar, ou mesmo abordar, todos os elementos relacionados a essa temporalidade e espacialidade. Enfocaremos principalmente as relações interurbanas das cidades definidas, o que envolve, necessariamente, uma discussão sobre o processo de metropolização. Outros aspectos serão também analisados, na medida em que assumem importância e significativa interconexão com a dinâmica dos fluxos, permitindo inferi-la. Entre eles ressaltamos a temática das mudanças nas formas e funções urbanas pela

⁵ Trata-se de uma nova forma espacial de caráter regional; uma realidade em desenvolvimento e de limites imprecisos. É gerada a partir do processo de reestruturação produtiva, contendo também uma lógica histórica. Cf. SCOTT, A. J. [et al]. Cidades-regiões globais. In: *Espaço e Debates*, 2001, e LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. In: *Boletim Paulista de Geografia*, 2005; entre outros.

implantação, nessas cidades, das condições gerais de produção⁶ necessárias à reprodução do capital de grandes empresas a partir da reestruturação produtiva.

Importa também atentar para o fato de que, dado a heterogeneidade com que processos gerais se manifestam no local, criando realidades que são, em alguns aspectos, bastante específicas, não é a tentativa de apreender e analisar todos os elementos do processo que permitirá sua compreensão. Mais significativa é a distinção de alguns elementos, que, no contexto da investigação, aparecem como mais importantes que outros, pois caracterizam melhor a dinâmica que se busca apreender. A compreensão, entretanto, só acontece tendo em mente uma lógica histórica, na qual os elementos definidos podem ser utilizados como pontos de apoio para a investigação. Em nosso caso, diante da abrangência e complexidade do tema da reestruturação produtiva, para compreender as mudanças nas relações entre cidades nesse contexto, delimitamos algumas variáveis que consideramos importantes.

Entre os elementos fixos incluem-se equipamentos, infraestruturas e empreendimentos, cuja implantação difundiu-se ou intensificou-se ao longo das últimas décadas, mudando a morfologia das cidades, reforçando centralidades e evidenciando novas formas de produção do espaço urbano que promovem o aumento dos fluxos. A implantação de alguns desses elementos cria condições favoráveis para a intensificação da instalação e desenvolvimento industrial, bem como é impulsionada pelo surgimento de novas unidades industriais nas cidades do interior do estado, em uma dinâmica que caracteriza a “cidade-região”. No que se refere aos fluxos, devido à amplitude do universo existente, urge justificar aqui o destaque dado a alguns deles em nossa pesquisa. Embora sejam considerados fluxos referentes a migrações pendulares, optamos por destacar aqueles vinculados à atividade industrial, particularmente às indústrias de médio e grande porte.⁷

No Brasil, a atividade industrial foi o elemento chave, impulsionador das transformações recentes vinculadas ao processo de urbanização. Desconcentrando-se a partir da capital paulista, expandiu economias locais, devido à atração que exerce sobre

⁶ Conceito criado por Marx, referindo-se aos meios de comunicação e de transportes. Jean Lojkin desenvolve-o em seu livro “O estado capitalista e a questão urbana”, de 1981.

⁷ Segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), define-se o porte das empresas de acordo com o número de empregados formais existentes. Consideram-se como micro, as empresas que possuem até nove empregados; pequenas empresas, de 10 a 99 empregados; de porte médio, são consideradas as que possuem de 100 a 499 empregados; e grande empresa, as que possuem mais de 500 empregados formais.

outras atividades econômicas. Sob sua influência, os fluxos foram dinamizados e redefinidos, integrando novas realidades, que transcendem o local. Ao mesmo tempo, houve também a desvalorização de áreas que não compõem as novas redes, que deixaram de ocupar pontos ou funções privilegiadas na nova estrutura. Exercendo cada vez menor atratividade sobre o capital, tendem à estagnação.

Por isso, consideramos os fluxos gerados pela atividade produtiva como importante variável em nossa abordagem. O recorte tipológico foi definido pelas indústrias que apresentam número igual ou superior a 100 funcionários com vínculo empregatício. Desse modo, excluimos da análise as micro e pequenas empresas.

Embora, em alguns casos, empresas de pequeno porte, com menos de 100 funcionários, possam apresentar alto nível de tecnologia, altos rendimentos e comporem complexas redes de fluxos, de modo geral não é isso o que acontece no contexto da industrialização brasileira. A tendência é de que esses aspectos predominem nas grandes empresas. Assim, tal recorte foi arbitrário, diante da impossibilidade de obtermos fontes que cruzassem essas duas informações (número de funcionários e rendimentos), e indicasse a localização precisa de cada uma delas, a fim de realizarmos o trabalho de campo. Nesse caso, teríamos a possibilidade de ponderar os dados, incluindo empresas de pequeno porte que apresentassem altos rendimentos e, por outro lado, excluindo empresas de médio porte que apresentassem rendimentos muito abaixo da média. Apesar disso, a intenção foi incluir, principalmente, indústrias pertencentes ao “circuito superior da economia”⁸, o que consideramos termos realizado.

É clara a ambivalência existente nesses espaços onde tem se instaurado o processo de metropolização. Neles, são marcantes os traços característicos da atual fase de desenvolvimento industrial e do próprio capitalismo. Como nas metrópoles, particularmente no contexto de países subdesenvolvidos, os elementos que identificam a presença do “circuito inferior” são muito mais numerosos, estendendo-se na paisagem. Em verdade, são numericamente bastante limitadas as atividades que poderiam ser identificadas como pertencentes ao circuito superior. Enfocamo-las em nossa pesquisa porque, embora

⁸ Considerado, por Milton Santos, como o circuito econômico composto por atividades modernas, intensivas em capital, que estabelecem as principais relações externas das cidades, conectando-as com outros espaços. Distingue-se, portanto, do “circuito inferior”, composto por atividades não intensivas em capital e voltadas principalmente para o mercado local. Cf. Santos, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*, 2008.

quantitativamente poucas, são nítidas na paisagem e em sua relação com uma realidade metropolitana, firmada sob a base dos fluxos.

Os fluxos analisados por meio do trabalho de campo e a metodologia de realização do mesmo foram objeto de escolhas, que consideramos serem as mais coerentes de acordo com nossos objetivos. Eles serão abordados no capítulo 5. Por meio dos recortes apresentados – territorial, temporal, temático e recortes analíticos -, que fundamentam a investigação, procuramos refletir sobre os limites necessários a um trabalho de cunho científico. Essa preocupação em esclarecer o conteúdo e limites da pesquisa pode ser identificada também na Introdução, onde, com o respaldo de uma discussão teórica, abordaremos seus objetivos, problema, hipótese e justificativas. Urbanização, metropolização, fluxos e rede urbana serão destacados na sequência do texto, em um subtítulo, evidenciando a importância dessas discussões em nosso trabalho.

As divisões aqui apresentadas possuem o objetivo de evidenciar os principais subtemas alvitrados pelo próprio processo de investigação, mas expressam também a busca pela coerência e o intuito de, apoiados em todos os recortes estabelecidos, abordar as dimensões mais relevantes para o abarcamento de nossa temática. Além da introdução, o trabalho é composto por mais seis capítulos, além das considerações finais, os quais nos dedicamos a apresentar agora, em feição mais detalhada:

No capítulo 2, abordaremos os processos de reestruturação econômica e produtiva. Também apresentaremos as mudanças recentes nas formas e processos espaciais indicando sua relação com mudanças que podem ser identificadas nos fluxos e na rede urbana. A reestruturação é considerada essencial, capaz de unir esses elementos mutantes, permitindo compreender a lógica oculta por trás dessas dinâmicas de transformação. Em 2.1 enfocaremos os inúmeros investimentos em infraestruturas econômicas que possibilitaram o desenvolvimento de novas dinâmicas no estado e na região de Sorocaba, e em 2.2, por meio de uma discussão teórica, nos dedicaremos a abordar a perspectiva regional da análise geográfica e de nossa análise, em particular.

A partir disso, buscamos, no capítulo 3, analisar a rede urbana e sua reestruturação a partir da região de Sorocaba, considerando vários recortes espaciais, o que nos permitirá uma aproximação às cidades objeto de nossa pesquisa, a qual acontecerá, de maneira mais efetiva, no capítulo 4. Aí, as formas das cidades de Itu, Salto e Sorocaba no âmbito da reestruturação produtiva, a partir de 1990, serão consideradas e analisadas.

O capítulo 5, diferentemente, enfoca as mudanças nos fluxos, com base nos dados do trabalho de campo, além dos procedimentos metodológicos adotados para realizá-lo. Traremos, no item 5.2, de uma discussão acerca da centralização e das mudanças recentes na rede urbana, onde discutiremos particularmente a centralidade das cidades de Sorocaba e São Paulo. Esta última, devido à influência que exerce sobre as atividades e fluxos relacionados ao nosso recorte territorial. Poderemos, então, abordar aspectos que evidenciam a reafirmação dessas centralidades, como dados de órgãos oficiais e dinâmicas espaciais.

Em seguida, será abordado outro aspecto geral das mudanças nos fluxos no contexto do processo de reestruturação produtiva. Além do indicado reforço de determinadas centralidades, como é o caso das centralidades de Sorocaba e de São Paulo, retrataremos, no capítulo 6, a complexificação das redes pela multiplicidade de direções adquiridas. Com base nisso, identificamos, pois, duas estruturas presentes na rede urbana: as redes piramidais e as redes anastomosadas. Essa discussão, desenvolvida em 6.1, tem como eixo transversal a ideia de hierarquia, buscando compreender como ela se mantém no contexto ambíguo da rede urbana e indicando sua relação com o processo de urbanização/metropolização.

O capítulo 7 dará continuidade a essa discussão, mas com um enfoque diferente, pois nele buscaremos apreender o significado da aparente contradição existente no contexto da rede urbana, pensando-a no âmbito do atual momento de desenvolvimento capitalista, das novas estratégias dos agentes econômicos e dos processos que tais estratégias desencadeiam (em 7.1). Indicaremos a convergência dos diferentes fluxos no sentido da centralização espacial e da potencialização da acumulação do capital. Discutiremos também sobre a segregação socioespacial como parte e consequência do processo engendrado.

As considerações finais destinam-se a retomar os principais aspectos abordados durante a pesquisa, mostrando a complexidade do tema e articulações existentes entre os diferentes capítulos que compõem nossa tese. Ao mesmo tempo, evidencia conexões gerais abordadas antes apenas de forma tangencial, por meio de novas reflexões.

1. INTRODUÇÃO

Durante o século XX o Brasil passou por um rápido processo de urbanização, que se intensificou na segunda metade do século e se refletiu em significativo crescimento populacional e territorial de algumas cidades, bem como na formação de uma rede urbana mais bem estruturada na região Centro-Sul do país. Nessa região, desenvolveram-se vários centros urbanos, que concentraram elementos necessários para que desempenhassem funções intermediárias entre grandes cidades e aglomerações e pequenos núcleos urbanos. Concomitantemente, São Paulo firma-se como principal metrópole nacional.

Nesse período teve importância o movimento migratório campo-cidade, bem como a continuidade do desenvolvimento econômico decorrente do impulso industrial brasileiro, concentrado na Região Metropolitana de São Paulo. O modelo produtivo predominante, em grande medida dependente da proximidade física dos mercados consumidores e da infraestrutura criada, territorialmente concentrada, definiu a tendência inicialmente observável de concentração espacial e de continuidade territorial das cidades e aglomerações.

O processo de metropolização⁹, intensificado a partir dos anos de 1960, gerou realidades extremamente complexas, nas quais os limites político-administrativos das cidades foram extrapolados pelo seu crescimento, enquanto realidades geográficas. Desde 1967 os governos estadual e federal atentam para a incoerência de considerar a cidade de São Paulo como realidade isolada, o que se expressou, naquele ano, pela delimitação prévia da Região Metropolitana pelo governo estadual e pela formulação de normas reguladoras para a criação de regiões metropolitanas pelo governo federal.¹⁰

Urge, aqui, inserir um adendo acerca dos objetivos de nossa pesquisa: ela se fundamenta na análise das mudanças nas redes urbanas das cidades de Salto, Itu e

⁹ Queremos distinguir o processo de metropolização deste período, gerado através de sucessivas conurbações que conformaram Regiões Metropolitanas, daquele que se configurou a partir da inflexão gerada pelo processo de reestruturação produtiva, associando-se com a formação da cidade-região São Paulo (segundo denominação utilizada por Lencioni).

¹⁰ LANGENBUCH, J. R. *A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia*, p.04.

Sorocaba, através de seus fluxos, enfatizando as mudanças nas relações dessas cidades entre si e com a cidade de São Paulo no âmbito do processo de reestruturação produtiva.

Diante do que foi exposto sobre o processo de metropolização, é coerente questionar a validade de uma pesquisa que aborde tal tema tendo como um de seus objetivos o enfoque das relações de determinadas cidades com a cidade de São Paulo em seus limites político-administrativos, visto que a área contínua, funcionalmente integrada à capital, é muito mais extensa, compreendendo oficialmente 39 municípios na atualidade. Essa óptica inicial e fundamental da pesquisa - juntamente com aquela dada pelo objetivo de analisar as relações existentes entre as três cidades - será ampliada em determinados momentos de nossa exposição, quando apontaremos outros importantes fluxos estabelecidos por Salto, Itu e Sorocaba na conformação de suas redes urbanas.

As razões que nos levaram à escolha do enfoque à cidade de São Paulo estão estritamente relacionadas com um posicionamento teórico e uma hipótese defendida e, por isso, ela nos pareceu mais adequada, quando comparada às vantagens e desvantagens apresentadas também por outras possibilidades, como a da Região Metropolitana de São Paulo ou a da Macrometrópole. *Considerando-se que o processo de reestruturação produtiva implicou em novos arranjos espaciais e em novas dinâmicas nas relações entre cidades, partimos da ideia de que estaria havendo o aumento da centralidade da capital no contexto da rede urbana e acreditamos que isso se manifesta de modo significativo sobre as mencionadas cidades.* A escolha de nos atermos principalmente aos fluxos estabelecidos entre as cidades de Itu, Salto e Sorocaba e, por outro lado, nas inter-relações dessas cidades com a cidade de São Paulo, se justifica pela necessidade de analisar a nova realidade que elas compõem: a aglomeração de Sorocaba¹¹ e a cidade-região São Paulo. Essa centralidade da capital baseia-se, sobretudo, na concentração e centralização econômica e se expressa espacialmente por meio de uma nova configuração territorial e dos fluxos, que são atraídos em direção a ela, o principal nó de centralidade da rede urbana brasileira.

¹¹ De acordo com o estudo divulgado pela EMPLASA em 2011, *“Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo”*, Salto, Itu e Sorocaba compõem, junto com outras nove cidades, a Aglomeração Urbana de Sorocaba. Esses resultados atualizaram os apresentados na publicação do IPEA, IBGE e UNICAMP em 2001, *“Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana”*, quando se identificou que dez cidades compunham essa aglomeração.

Lencioni (2008)¹² enfatiza a importância dos conceitos de concentração e centralização do capital para entender a dinâmica regional e a formação da cidade-região:

O primeiro, o de concentração do capital, permite entender que embora essa metrópole possa ser representada por imagens que indicam que ela é espraiada e dispersa, é preciso frisar que ela é, igualmente, concentrada. Faz parte da racionalidade da acumulação capitalista concentrar um grande número de população, renda, indústria de alta tecnologia e trabalho qualificado, bem como fazer da metrópole difusa e espraiada territorialmente, uma única bacia de trabalho e *habitat*, dentre outros aspectos que poderíamos enumerar.

O segundo conceito discutido é o conceito de centralização, que permite esclarecer os mecanismos de administração e controle do capital, que por meio de serviços voltados às empresa reafirmam e renovam a centralidade da metrópole.

Esse fortalecimento da centralidade do núcleo metropolitano ocorre pelo fato de terem aí se mantido e introduzido nos últimos anos muitas sedes de empresas e empresas ligadas às atividades de gestão, mesmo (e, sobretudo,) com o processo de desconcentração das atividades produtivas.

Langenbuch (1971)¹³, em sua pesquisa sobre “A estruturação da Grande São Paulo”, define a mesma importância ao recorte sobre cidade de São Paulo ao estabelecer os limites de sua investigação, sugerindo, a partir disso, diversas outras possibilidades de recortes territoriais. Dedicando-se primeiramente a um estudo evolutivo, ele afirma que esse “permite reconhecer a vinculação genética existente entre as várias porções da periferia paulistana e a parte central da metrópole, ou seja, a ‘cidade’ de São Paulo no sentido político administrativo do termo.” Em seguida, referindo-se à parte de seu próprio trabalho que aborda sobre a estrutura atual da Região Metropolitana, ele se propõe a definir “zonas caracterizadas pela diferente intensidade de integração com a porção central da metrópole, ou seja, a cidade de São Paulo em seus limites político-administrativos.” É, pois, a essa parte central do que hoje se define legalmente como Região Metropolitana que, historicamente, outros núcleos foram se vinculando por meio de fluxos

¹² LENCIONI, S. *Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo*, p.08.

¹³ LANGENBUCH, J. R. *A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia*, p.05.

e, concomitantemente, constituindo e fortalecendo a centralidade do que passou então a ser definido por metrópole.

Foge dos objetivos dessa pesquisa estabelecer delimitações para a Região Metropolitana da São Paulo ou para a Aglomeração Urbana de Sorocaba. Ainda assim, cabe reconhecer a importância de realizar tais esforços, visto serem eles instrumentos valiosos no estabelecimento de políticas coerentes com a realidade que se apresenta por meio da expansão e intensificação dos processos. Entretanto, definir os limites externos desses núcleos, enquanto realidades geográficas, envolve algumas dificuldades. Primeiramente, requer o estabelecimento de critérios precisos e coerentes, dado a imprecisão que os caracteriza. Esse fato vem se reforçando pelo desenvolvimento de novas formas urbanas, marcadas por descontinuidades, através das quais o processo de urbanização se expressa territorialmente. Além disso, todo esforço de delimitação reflete uma realidade provisória, pois a velocidade das mudanças econômicas, políticas e sociais torna esses limites rapidamente defasados. Por fim, cada realidade particular requer um tratamento específico, bem como maiores ou menores níveis de generalização no estabelecimento dos limites da aglomeração. Acrescente-se, no caso de nossa pesquisa, o fato de estarmos trabalhando apenas com três cidades e com os fluxos que as envolvem, o que não permite estabelecer as referidas delimitações, mas tão somente aquelas identificadas a partir das redes urbanas de Itu, Salto e Sorocaba. Mesmo nesse caso, as dificuldades referentes à imprecisão e transitoriedade dos limites, bem como à necessidade de tratamentos específicos se mantêm.

Feitas essas observações, cumpre reafirmar que nossa proposta concentra-se na análise das mudanças nos processos, particularmente no processo de centralização e sua expressão territorial dada pelos fluxos entre cidades.

Os fluxos que atualmente conectam Salto, Itu e Sorocaba e sua região com a capital paulista ocorrem reforçando relações históricas. O empenho para compreender essas relações, bem como a origem de elementos que explicam a atual importância de suas centralidades, é relevante e servirá, em alguns momentos, para fundamentar nossa análise. Dentre outras possibilidades, estipulamos nosso recorte temporal a partir do início dos anos de 1990, mas, para fins analíticos, abordaremos também a década de 1970 e, sobretudo, a década de 1980, período de transição, quando foram gestadas as mudanças que culminaram na ruptura do processo de urbanização gerada pela reestruturação produtiva em curso.

No final do século XX, as dinâmicas da urbanização se alteraram, indicando o início dos anos de 1990 como um momento de inflexão no processo. Isso ocorreu junto a mudanças no próprio capitalismo e nas estratégias dos agentes produtores do espaço urbano. Ao lado das mudanças nos conteúdos das cidades, observam-se mudanças também em suas formas, que são cada vez mais dispersas, descontínuas; o que, segundo Sposito (2004)¹⁴, ocorre em sentido contrário ao movimento geral das transformações econômicas, políticas e sociais, que tende à concentração. A referida autora escreve:

O par urbanização – cidade mantém-se como expressão de uma relação intrínseca e indissociável, mas agora caracterizado pelo rompimento da identidade entre processo e forma, no que se refere à tendência de concentração. Essa é uma das contradições que resultam do movimento em curso e se apresenta aos pesquisadores como desafio para compreender o mundo urbano contemporâneo. [...]

Dessa forma, partimos da constatação de que, do ponto de vista do processo de urbanização empreendido em seu sentido mais amplo como parte do processo geral de transformações, a tendência a concentração mantém-se e, mais do que isso, reforça-se. Entretanto, do ponto de vista das novas formas espaciais, que expressam e sustentam esse processo, observa-se a tendência inversa de emergência de territorialidades marcadas pela extensão das áreas urbanas, por meio de formas espaciais mais dispersas e, muitas vezes, descontínuas.

O período de reestruturação que se iniciava ligou-se aos esforços para a superação da crise capitalista, desencadeada, em âmbito mundial, a partir dos anos de 1970. O desenvolvimento das telecomunicações e dos transportes deu novo impulso ao modo de produção, pois permitiu às empresas enfrentarem a crise por meio de novas estratégias produtivas e locacionais. Essas profundas mudanças se refletiram em nova configuração espacial, por meio da quebra do paradigma locacional baseado na concentração, pois as possibilidades de comunicação e superação das barreiras impostas pela distância permitiram novas relações com o território, mais fluidas.

As formas espaciais se alteraram e o processo de urbanização se modificou e intensificou na etapa atual do capitalismo, marcada pela Terceira Revolução Industrial.

¹⁴ SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.10-11.

O ponto de partida é a ligação afirmativa entre a reestruturação e a espacialização. Assim, o momento contemporâneo será examinado como sendo a mais recente tentativa de reestruturar as matrizes espaciais e temporais do capitalismo, mais uma busca de um ‘arranjo’ espaço-temporal voltado para a sobrevivência.¹⁵

Segundo Corrêa¹⁶, essas mudanças na urbanização recente manifestam-se e podem ser analisadas pelos estudos urbanos em três principais escalas, as quais são por ele denominadas de “escala do espaço urbano”, “escala intermediária” e “escala da rede urbana”. Sobre elas, cabe destacar alguns aspectos de suas transformações:

- No espaço intraurbano configura-se um modelo de cidade caracterizado pela descontinuidade do tecido urbano e pela multi(poli)centralidade¹⁷. As dinâmicas de formação dessa forma associam-se aí com a atuação dos agentes produtores do espaço urbano e com a mudança no caráter de apropriação do solo, o que tem reforçado a segregação socioespacial;
- No contexto interurbano, das aglomerações, eixos urbanizados, megalópoles e regiões metropolitanas, enfatizamos o aumento das trocas, das inter-relações entre cidades, as alterações na natureza dos fluxos e a multiplicidade de direções que eles têm adquirido, gerando mudanças nas redes urbanas das cidades. Tais transformações ocorrem consolidando formas espaciais que passam a concentrar parte significativa da população, dos equipamentos e recursos. O surgimento de novas possibilidades técnicas permite que se atenua a ideia de relações assimétricas entre cidades de diferentes portes;
- A rede urbana modifica-se pelo reforço e ampliação das funções das metrópoles (particularmente São Paulo) e de outras importantes cidades. Ao mesmo tempo em que se verifica a tendência de concentração de

¹⁵ SOJA. E. W. *Geografias pós-modernas: reafirmação do espaço na teoria social crítica*, p.195.

¹⁶ Cf. CORRÊA, R. L. Perspectivas da urbanização brasileira: uma visão geográfica para o futuro próximo. In: *Anais do X Simpurb*, 2007.

¹⁷ Cf. SPOSITO, M. E. B. *Multi(poly)centralité urbaine*, p.259 – 286.

atividades econômicas e equipamentos urbanos, elas ampliam sua influência sobre o território, pois passam a centralizar fluxos de extensas áreas circundantes. No caso de São Paulo, a concentração de atividades de gestão e serviços especializados, concomitante à desconcentração de atividades produtivas, comerciais e de população, permitiu reforçar o seu poder de comando, visto que as novas áreas de reconcentração se mantêm ligadas à capital por meio de intensos fluxos materiais e imateriais. Já as pequenas cidades, em grande parte dos casos, têm sua importância diminuída como centros gestores da vida econômica de sua hinterlândia. Fato que, entretanto, é relativo, pois uma série de elementos pode atribuir também a elas características metropolitanas neste novo período histórico.

Observa-se grande complexidade nas dinâmicas decorrentes da reestruturação urbano-industrial, a qual não se limita aos aspectos apresentados anteriormente para cada uma das mencionadas escalas, assim como tais aspectos não se limitam à escala em que foram inseridos, influenciando ou perpassando cada um deles também os outros níveis. Desse modo, o recorte escalar não deve implicar em limites estanques para a análise, visto que “há intensas conexões entre processos que são engendrados em uma escala e realizados material e funcionalmente na outra escala”.¹⁸

Essa necessidade é premente em nossa pesquisa, dado o fato de ter seu enfoque ora no espaço interno das cidades de Itu, Salto e Sorocaba e nas relações entre essas três cidades adjacentes, ora em suas relações com a capital ou com outras cidades que conformam suas redes urbanas.

A elucidação realizada por Corrêa, que demonstra as manifestações do processo de urbanização com base nas três principais e referidas escalas, não deve ser considerada sem menores cuidados, devido ao risco de uma leitura equivocada e do consequente aprisionamento da análise em recortes preestabelecidos. Sabendo que a realidade gerada pelos processos sócioespaciais é bastante complexa, a consideração da escala adequada a cada análise exige não apenas a possibilidade de superá-la em

¹⁸ CORRÊA, R. L. Perspectivas da urbanização brasileira: uma visão geográfica para o futuro próximo. In: *Anais do X Simpurb*, p.03.

determinados momentos, como também maiores níveis de abstração que aquele gerado por definições *a priori* de suas ordens de grandeza.

É a possibilidade de visualização adequada do fenômeno estudado que deve definir a escala temporal ou espacial a ser utilizada em cada momento da investigação. Castro (2010)¹⁹, porém, nos recorda que nem por isso a escolha deixa de ser arbitrária.

Na realidade, todo fenômeno tem uma dimensão de ocorrência, de observação e de análise mais apropriada. A escala é também uma medida, mas não necessariamente do fenômeno, mas aquela escolhida para melhor observá-lo, dimensioná-lo e mensurá-lo. Não é possível, portanto, confundir a escala, medida arbitrária, com a dimensão do que é observado.

A partir de nosso propósito, de compreender as mudanças no processo por meio da investigação de sua expressão nos fluxos interurbanos, provém a necessidade de analisar também as mudanças no espaço interno das cidades, os impactos sobre suas centralidades e morfologias, diretamente relacionados aos fluxos emitidos e recebidos no contexto de suas relações interurbanas. Importa também investigar como se dão a concentração e a centralização econômicas no período atual e como as estratégias dos agentes para a concentração capitalista manifestam-se em nosso recorte territorial, por meio das redes que se conformam.

Ainda que outras dimensões socioespaciais estejam envolvidas, consideramos a reestruturação como um fenômeno predominantemente econômico, no contexto do qual, no Brasil, foram as mudanças na atividade produtiva que impulsionaram a conformação de uma nova realidade urbana, pela expansão dos limites metropolitanos. Desse modo, consideramos que as mudanças nas redes urbanas, refletindo tais transformações, também têm caráter predominantemente econômico, o qual será focado nessa pesquisa.

Com base na análise dos fluxos interurbanos, buscaremos entender **como** o processo tem se desenvolvido rumo à busca pela realização do valor, através da circulação e no âmbito das redes urbanas de Itu, Salto e Sorocaba, no contexto da reestruturação

¹⁹ CASTRO, I. E. de. O problema da escala. In: *Geografia: conceitos e temas*, p.127.

produtiva. Cabe também atentar para a distinção, dentre as mudanças observáveis, daquelas que são estruturais, ou seja, cuja **causa** está ligada à reestruturação urbano-industrial, embora acreditemos que as mudanças fundamentais da rede urbana brasileira durante as últimas décadas sejam decorrentes de efeitos gerados pelo processo de reestruturação. É preciso, entretanto, distinguir as especificidades. **Como e porquê integram, pois, a problemática de nossa investigação e são questões norteadoras para estabelecermos relações entre mudanças na urbanização recente e mudanças na rede urbana**, desdobrando-se em uma terceira indagação, que apresentaremos a seguir.

Nesse ponto, convém expor outras ideias, relacionadas ao objetivo de compreender as relações entre reestruturação produtiva e rede urbana. No contexto da reestruturação produtiva, em que uma nova realidade urbana é gestada pela difusão de características metropolitanas em um espaço regional, é possível afirmar que as novas formas organizacionais das empresas, as novas estratégias para a realização do valor, implicaram na exigência crescente de fluxos, que se manifestam com variadas direções, abrangências e intensidades, características das novas redes que se formam. “Nesse espaço de fluxos as redes que se estruturam não são mais redes hierarquizadas, como no passado, sendo, sobretudo, redes anastomosadas.”²⁰ *Observa-se mudanças na própria estrutura hierárquica da rede, aspecto que se une ao desenvolvimento de redes anastomosadas na configuração de uma realidade bem mais complexa do que antes*²¹. Segundo nossa perspectiva, essa complexidade poderia ser estendida tanto para as relações dessas cidades entre si (relações entre Salto, Itu e Sorocaba), quando para aquelas estabelecidas com outras, que também conformam suas redes urbanas.

Concomitantemente – conforme será evidenciado pelas análises de publicações do IBGE, que apresentaremos no capítulo 6 - existe a tendência à formação de uma rede urbana mais simples, já que a concentração de equipamentos urbanos em poucas cidades - como Sorocaba e São Paulo -, atrelada ao desenvolvimento dos transportes e comunicações, reforça alguns nós de centralidade, eliminando etapas intermediárias em

²⁰ LENCIONI, S. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. In: *Revista de Geografia Norte Grande*, p.16.

²¹ Complexo é uma palavra originária “do latim *complexus*, que significa aquilo que contém elementos combinados que podem não comparecer, num primeiro momento, de maneira explicitamente clara para aquele que pensa. A abordagem aprofundada, de caráter científico, irá desvelando as características dos elementos e suas diferentes combinações.” (SPOSITO, E. S. *Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico*, p.77 – nota de rodapé).

alguns fluxos relacionados à hierarquia urbana. *Haveria um aumento da centralidade da capital sobre Itu, Salto e Sorocaba, bem como da área de influência de Sorocaba.* Isso se expressa territorialmente por meio de fluxos com claro sentido de hierarquia e pela tendência à concentração espacial de equipamentos, atividades econômicas, população e mão de obra qualificada. *Desse modo, essa centralização aconteceria, por um lado, conformando a Aglomeração Urbana de Sorocaba e, por outro, integrando Itu, Salto e Sorocaba em uma nova realidade metropolitana, nucleada em São Paulo.*

Desvela-se um processo que se apresenta como ambíguo não apenas em seu aspecto mais facilmente apreensível, porque visível: o das formas urbanas, onde ele se materializa de maneira dispersa, porém concentrada. Mais do que isso, o processo aparenta uma ambiguidade em seu próprio movimento de realização, que sob uma perspectiva simplifica-se, enquanto sob outra complexifica-se. Simultaneamente, na busca por compreender as mudanças nas redes urbanas de Itu, Salto e Sorocaba e a aparente contradição existente entre fluxos que seguem um claro sentido de hierarquia e aqueles que integram redes anastomosadas - *entre centros urbanos de mesmo escalão hierárquico* -, a questão que colocamos é:

Em face da reestruturação produtiva, que implicou em novos arranjos espaciais e em novas dinâmicas nas relações entre cidades, reafirmando a centralidade de São Paulo, como as redes urbanas das cidades de Salto, Itu e Sorocaba foram alteradas; e qual a relação existente entre o processo de reestruturação produtiva e as tendências de aumento das centralidades de São Paulo e Sorocaba, por um lado, e de multiplicação das redes anastomosadas, por outro?

Nossa hipótese para a última questão é que *a compreensão da relação entre processo de reestruturação produtiva e essas duas dinâmicas passa pela compreensão das mudanças nas condições das redes técnicas, da concentração das condições gerais de produção em alguns pontos do território e das novas possibilidades para garantir a reprodução do capital, potencializadas pelo aumento da competitividade econômica a partir da crise e reestruturação capitalista – que levaram a novas estratégias produtivas, locacionais e de expansão de mercados.* Todas essas dinâmicas teriam acontecido reforçando essa aparente contradição entre redes que legitimam importantes centralidades e outras formadas a partir de fluxos que não seguem um claro sentido de hierarquia, devido à existência de características diferenciadas para cada uma delas. *O que se apresenta como*

contradição, entretanto, seria na verdade duas faces complementares de um mesmo processo, que se integram no impulso à concentração capitalista.

Como contribuição teórica, o debate acerca das mudanças nos fluxos das cidades é necessário, pois envolve a discussão de diferentes dinâmicas que se integram para a compreensão do processo de urbanização, levando, portanto, ao amadurecimento de esquemas interpretativos elaborados para a compreensão de transformações recentes. No plano objetivo, mudanças nas relações entre núcleos urbanos configuraram e expressam uma realidade que supera as delimitações legais dos municípios e da Região Metropolitana de São Paulo, a qual deve ser compreendida para orientar tomadas de decisões e a prática do planejamento em várias escalas, visto que o espaço é, cada vez mais, um vetor de segregação social.

Na busca por compreender a urbanização recente e em conformidade com o que nos alertou Milton Santos, podemos afirmar que há uma intrínseca relação entre os processos vigentes, as funções dos núcleos urbanos e formas criadas; dentro, obviamente, de uma determinada estrutura econômica, política e social.

Nas palavras do autor (SANTOS, 1985) ²²:

Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos, mas associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade.

As transformações no processo refletem-se em (mas são também influenciadas por) novas formas espaciais, as quais têm sido marcadas nas últimas décadas pela desconcentração e posterior reconcentração em pontos específicos do território. Os processos, entretanto, tendem a mudar mais rapidamente que as formas, dada as “rugosidades” que as caracterizam, mas diferente delas, seu movimento tende essencialmente à concentração. A urbanização torna-se, pois, mais complexa e mais intensa nas últimas décadas. Acreditamos que as mudanças fundamentais que podemos identificar

²² SANTOS, M. *Espaço e método*, p.52.

na rede urbana sejam decorrentes desses efeitos, gerados pela reestruturação, sobretudo, no caso brasileiro, pela reestruturação produtiva.

Dentre as mudanças identificáveis, verifica-se a extensão a menores escalas de processos que antes se restringiam às grandes cidades e aglomerações. Isso é notável principalmente nas áreas próximas à Região Metropolitana de São Paulo, para onde os limites metropolitanos se estendem, insinuando sua nova configuração territorial. A desconcentração industrial, de grandes grupos do setor terciário e populacional, bem como o aumento da influência da capital, acontecem concomitantemente à crescente valorização da terra no interior. A reconfiguração espacial das cidades é marcada pela intensificação do processo de segregação socioespacial. Assim, os movimentos de desconcentração, atrelados às dinâmicas próprias a cada cidade, de expansão territorial dispersa, geram processos de conturbação e aglomeração também em torno de centros urbanos de menor porte.

Dessa perspectiva, portanto, Itu, Salto e Sorocaba constituem-se em pontos estratégicos. Sorocaba, particularmente, desenvolveu-se como um dos centros urbanos com funções de comando no processo de reprodução do capital, após a crise que abalou o capitalismo durante o segundo quartel do século XX. Isso porque “os nós das redes são assim lugares de conexões, lugares de poder e de referência”²³, sendo que a rede em si “é uma imagem do poder ou, mais exatamente, do poder do ou dos atores dominantes”²⁴. Tal desenvolvimento, a despeito dos recentes motivos que o geraram – ligados a uma nova lógica de acumulação -, veio apenas reforçar uma tendência histórica de ligação entre essas cidades e a capital por meio da indústria, que aí despontou já durante a segunda metade do século XIX.

No que se refere à desconcentração das atividades produtivas a partir da capital do estado, Lencioni²⁵ (2003) destaca que o fato novo não tem como principal aspecto a presença da atividade industrial no interior paulista, mas sim a importância que ela aí adquiriu nas últimas décadas.

Partindo da capital e de sua região metropolitana, a desconcentração de atividades econômicas não acontece de forma homogênea no espaço. Algumas cidades

²³ DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: *Geografia: conceitos e temas*, p.148.

²⁴ RAFESTIN, C. *Por uma Geografia do poder*, p.157.

²⁵ LENCIONI, S. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A; GALVÃO, A. C. F. (orgs.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. p.466.

tornam-se mais atrativas, por apresentarem localização, condições infraestruturais e, por vezes, políticas adequadas aos interesses específicos dos empreendedores. Da mesma forma, a mencionada extensão de processos antes característicos das metrópoles em menores escalas não implica na formação de um espaço homogêneo. As diferenças permanecem e, mais comumente, se acentuam, visto que cada cidade e região constituem-se em realidades bastante singulares, resultado das heranças de sua própria história, as quais irão implicar em reações distintas ante as influências provenientes de uma macroescala. Conhecer a dinâmica do processo de urbanização e as particularidades dos diferentes núcleos e da região na qual se inserem apresenta-se como necessidade fundamental para compreender as mudanças em suas redes urbanas.

1.1 Urbanização, metropolização, fluxos e rede urbana

O processo de urbanização permite compreender não apenas as alterações contínuas que reconfiguram a rede urbana, mas também – o que é de nosso particular interesse – suas profundas transformações recentes.

As mudanças nos fluxos e na rede urbana acompanharam, com o mesmo nível de profundidade, a ruptura que caracterizou o movimento do processo, redefinindo-o ao longo das três últimas décadas, aproximadamente. Daí a importância da urbanização para esta pesquisa, temática que será abordada, em dimensão mais objetiva, conforme seus elementos forem se relacionando às nossas discussões, em outros capítulos desta tese.

No que se refere ao esforço teórico que permite tal compreensão, o conceito de urbanização é frequentemente utilizado com diferentes sentidos, mesmo entre indivíduos de mesma formação acadêmica. Esse aspecto é próprio dos conceitos, que tem seu conteúdo explicativo alterado em distintas correntes teóricas. Diferem dos termos, pois os conceitos são utilizados com maior critério, buscando ter seu sentido preservado dentro de um mesmo sistema explicativo e, dessa forma, garantindo a coerência do discurso e da argumentação.

Em realidade, sendo a urbanização, do nosso ponto de vista, um fenômeno amplo, observa-se grande dificuldade em defini-la. Lefèbvre (2004) ²⁶ argumenta que é possível afirmar que “quanto mais cada ciência particular aprofunda sua análise, mais ela põe em evidência um *resíduo*. Que lhe escapa. Que se revela essencial; que depende de outros métodos.” (*grifo do autor*). Daí a possibilidade de múltiplas abordagens, de múltiplos enfoques, na busca por apreender uma totalidade que não pode ser concebida de maneira isolada, por indivíduos ou ramos do conhecimento. Na busca por essa totalidade, uma abordagem interdisciplinar é necessária. Como ficou evidenciado nos primeiros parágrafos desse subtítulo, nosso interesse pela temática ocorre na medida em que ela se relaciona com a temática dos fluxos e das redes.

Henri Lefèbvre; que considera um eixo que vai da ausência de urbanização, o “zero inicial”, em torno do qual giram os primeiros grupos humanos e a cidade política, ao ponto máximo do processo, ou seja, à urbanização total; atenta para a necessidade de acrescentar conceitos específicos a essa análise, como o conceito de rede. Segundo o autor (LEFÈBVRE, 2004)²⁷, “o urbano define-se *também* como justaposições e superposições de redes, acúmulo e reunião dessas redes, construídas umas em função do território, outras em função da indústria, outras ainda em função de outros centros do tecido urbano.” (*grifo do autor*).

Nessa linha de raciocínio, consideramos a urbanização como um movimento estrutural da sociedade, transformações articuladas em várias esferas socioespaciais que surgiram com a constituição das primeiras cidades. Envolve, mas vai além, das interações. Como movimento, trata-se, pois, de um processo, que embora vinculado ao desenvolvimento das cidades, não se limita a sua dimensão demográfica, mas também a envolve. Muito mais que isso, relaciona-se ao próprio desenvolvimento das forças produtivas, revelando-se diferentemente ao longo do espaço e do tempo no âmbito de diferentes modos de produção. A cidade, enquanto materialidade, é resultado e condição da urbanização. É na cidade e por meio da cidade que o processo se manifesta mais claramente, o que não significa limitar a análise aos seus espaços internos. Ao contrário disso, é necessário superar tal escala, para apreender as relações, as interações, que permitem uma medida mais aproximada do fenômeno em sua dimensão geográfica.

²⁶ LEFÈBVRE, H. *A revolução urbana*, p.59.

²⁷ LEFÈBVRE, H. *Op. cit.*, p.114.

Vinculado, desde as origens, à formação das cidades, o processo de urbanização é influenciado pelas condições de produção em cada momento histórico, que mantém, como aspecto geral, um modo de organização caracterizado pela divisão social e territorial do trabalho. Com a industrialização e o desenvolvimento do capitalismo, essas divisões modificam-se e aprofundam-se; mas o espaço urbano, fragmentado por sucessivos aprofundamentos na divisão do trabalho, manteve como antes uma unidade, que tem possibilitado a reprodução das condições de produção através do movimento e das articulações entre as várias esferas socioespaciais.

Esse movimento da sociedade, que no capitalismo gera a unidade espacial necessária à reprodução do capital, encontra limites e possibilidades nas condições dadas pelo sistema produtivo em cada momento histórico, motivo pelo qual as revoluções industriais geram grande influência no processo de urbanização. A Terceira Revolução Industrial interessa particularmente aos nossos propósitos, pois seu advento marca o período de reestruturação urbano-industrial que, no contexto brasileiro, constitui o marco temporal desta pesquisa, pois vem se constituindo como elemento primordial das mudanças nos fluxos e rede urbana. Essa etapa de desenvolvimento industrial é caracterizada por mudanças na organização do processo produtivo, nas estratégias territoriais das empresas e pelas novas tecnologias utilizadas.

Apesar de relacionadas, industrialização e urbanização não se confundem. A urbanização não pode ser limitada à industrialização. Esse é outro aspecto considerado por Lefèbvre (2004)²⁸, que sobre ele escreve:

A confusão entre o industrial (prática e teoria, sejam capitalistas ou socialistas) e o urbano leva, numa hierarquia de ações, a subordinar este àquele, considerando-o como um efeito, um resultado, ou um meio. Tal confusão gera graves consequências. Dela resulta um pseudoconceito do urbano, a saber, o urbanismo, isto é, aplicação da racionalidade industrial e evacuação da racionalidade urbana.

Portanto, esse ponto de vista reduz o urbano e privilegia as determinações econômicas em favor do desenvolvimento industrial, suposto vetor de urbanização, de

²⁸ LEFÈBVRE, H. *A revolução urbana*, p.48.

modernização, impulsionando as práticas que transformam a cidade em instrumento para a acumulação do capital e que subjulgam a sociedade.

De fato, muito mais que à indústria, o processo de urbanização, movimento estrutural da sociedade, relaciona-se à produção. Não apenas à produção de coisas, “produção em sentido restrito” - conforme expressão do citado autor -, na qual a atividade industrial se destaca, mas à produção em seu “sentido amplo”, incorporando novos campos de possibilidades: produção de ideias, de imagens, de sonhos...; o que remete à própria concepção de espaço apresentada pelo autor ²⁹. Portanto, espaço, como produção em sentido amplo, e tempo, como processo. Essa consideração permite ver o urbano como contradição, e a cidade como o lugar do devir.

Na cidade, as duas formas de produção – em sentido amplo e restrito - se manifestam e se associam, nem sempre de forma harmoniosa. Isso porque o domínio da mercadoria, do valor de troca, e sua generalização tendem, segundo Lefèbvre, a destruir o urbano, conceito muito mais amplo, fundamentado no encontro, no valor de uso. As formas difusas, o espaço homogêneo, planejado, domínio do capital, resultado da racionalidade industrial, burocrática, limitam e, ao mesmo tempo, negam o urbano. Essa racionalidade aceita a cidade apenas como dispositivo, como instrumento. Por meio dela, “o urbano, não pensado como tal, mas atacado de frente e de través, corroído, roído, perdeu os traços e as característica da obra, da apropriação.” ³⁰

Assim, a lógica homogeneizante, que modifica as formas e gera a cidade dispersa, segregada, acaba por minguar o urbano, pois dificulta a concepção da cidade como obra, lugar do encontro, espaço a ser apropriado. Ao mesmo tempo, contém em si o gérmen da transformação, pois ao imediato, ao vivido, associa-se o concebido, o imaginado, domínio do possível e fonte de transformação.

Embora a urbanização, como concebemos, não se limite nem mesmo ao modo de produção capitalista, urge considerar o predomínio do econômico sobre outras dimensões de análise. Esse predomínio está no cerne do pensamento marxista, que interpreta o trabalho - condicionado por diferentes modos de produção - como elemento intermediador das relações homem-meio e única fonte de geração de valor. O aumento gradual dessa importância do econômico sobre as outras esferas da vida acontece

²⁹ Cf. LEFÈBVRE, H. *Espaço e política*, p.2008.

³⁰ LEFÈBVRE, H. *O direito à cidade*, p.77.

concomitante ao crescimento da economia de mercado, que, ao longo da história, se insere gradualmente na vida urbana. Assim, a cidade política, como coloca Lefèbvre (2004)³¹, foi subjugada pela cidade comercial, que, por sua vez, sucumbiu aos desígnios da indústria. No ápice desse processo, uma mudança qualitativa desponta e, em determinado momento da história, ocorre a completa subordinação do social ao econômico, marcada pela produção em larga escala gerada pelo desenvolvimento industrial, com a implantação de máquinas especializadas, automatizadas.

Se anteriormente ao sistema de mercado essas duas esferas da vida (econômica e social) encontravam-se integradas, pois trabalho e natureza eram os principais elementos que compunham a própria vida dos indivíduos, regulados pela tradição ou pelas leis; a Primeira Revolução Industrial marca a transição para um período em que o social é separado e subordinado ao econômico, dominado pelo sistema de mercado e caracterizado pela ausência de regulação.

Segundo Karl Polanyi (1980)³² essa subordinação ocorre a partir da integração de três elementos, que são imprescindíveis ao pleno desenvolvimento industrial, à economia de mercado: trabalho, terra e dinheiro; bases para a constituição de uma sociedade de mercado. Torná-los disponíveis à compra garantiu que a produção industrial não fosse interrompida pelas dificuldades antes encontradas para sua obtenção. Modificá-los, particularmente o trabalho e a terra, em função da indústria, convertendo-os em mercadorias (mercadorias fictícias, como destaca Polanyi), significou modificar toda a estrutura social. Isso porque “o trabalho e a terra nada mais são do que os próprios seres humanos, nos quais consistem todas as sociedades, e o ambiente natural no qual elas existem. Incluí-los no mecanismo de mercado significa subordinar a substância da própria sociedade às leis do mercado.”³³

No contexto do pensamento e das práticas neoliberais, que caracterizam as últimas décadas, é possível constatar a inclusão e o aumento das determinações do econômico sobre todas as esferas da vida. Lefèbvre, em suas teorizações durante a década de 1970, desloca o centro das contradições da fábrica para a cidade. A análise amplifica-se. E a terra, o setor imobiliário, é percebido como importante centro para onde se deslocam as

³¹ LEFÈBVRE, H. *A revolução urbana*, p.20-27.

³² POLANYI, K. O mercado auto-regulável e as mercadorias fictícias: trabalho, terra e dinheiro. In: *A grande transformação. As origens de nossa época*, p.81-88.

³³ *Ibid.*, p.84.

estratégias de acumulação. Esse período marca o “ponto crítico”, discutido pelo referido autor, no qual “por toda parte a cidade, morfologicamente, explode.”³⁴ Esse ponto crítico se sucede à era industrial em sua periodização do processo de urbanização, e aponta para uma nova fase: a era urbana.

As mudanças observadas nas cidades, nas formas urbanas, a partir da segunda metade do século XX, caracterizam o momento recente de profunda ruptura no processo, que permite compreender as mudanças, igualmente profundas, na rede urbana. A cidade, ao longo da história, expressa e condiciona as inflexões no processo de urbanização, à qual se associam as alterações na divisão social e territorial do trabalho, que imprimem novos conteúdos aos fluxos e à centralidade urbana.

Nesse contexto, cabe frisar que as cidades diretamente envolvidas em processos recentes de reestruturação - que se materializam em novas formas e se expressam em novas morfologias urbanas - não possuem a dimensão quantitativa de habitantes como um dos principais elementos que as caracterizam, mas sim as funções desenvolvidas, que definem sua importância e participação na rede urbana. Ainda assim, as relações entre as funções desempenhadas e a dimensão demográfica se estabelece, favorecendo a concentração populacional em determinadas cidades e regiões do estado de São Paulo, onde o tecido urbano estende-se, gerando processos de conurbação e a formação de aglomerações.

Desse modo, a vinculação histórica entre urbanização e cidades é mantida, embora atualmente os limites do processo e da forma não sejam, em geral, coincidentes.³⁵ Isso porque o urbano, enquanto conteúdo gerado por um conjunto de intencionalidades, práticas e relações, fundamentadas principalmente no objetivo de garantir as condições de produção, tende a superar os limites da malha contínua da cidade. Ele estende amplamente seus domínios, configurando uma paisagem na qual as formas são pouco marcantes das distinções de conteúdos urbano ou rural. As novas características das formas que se configuram, estendidas, difusas, expressam um novo significado da urbanização, que, entretanto, reitera a tendência à concentração econômica.

³⁴ LEFÈBVRE, H. *O direito à cidade*, p.74.

³⁵ Essa contradição entre processo e forma é abordada por SPOSITO em sua tese de Livre Docência: *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, 2004.

O desenvolvimento da atividade industrial, do setor imobiliário e as atuais estratégias dos capitalistas para lidar com a tendência à queda das taxas de lucro, além das inúmeras infraestruturas que as novas estratégias de empresas modernas requerem favorecem a constituição de uma forma difusa e diferenciada em seus fragmentos. Como causa e consequência, há o aumento dos fluxos, que são beneficiados pelas novas tecnologias associadas à Terceira Revolução Industrial.

Por esse motivo, Limonad (2007)³⁶ coloca como um dos pressupostos de seu trabalho que

Não é mais possível limitar a análise do fato urbano propriamente à aglomeração e ao marco constituído – ou seja, o estudo urbano deve deixar de ser localizado estritamente à esfera da cidade e deve ser entendido em uma escala maior, regional ou territorial, conforme o caso.

Essa nova dimensão material do processo de urbanização, de amplitude regional, é denominada por alguns autores como “cidade-região”³⁷, embora haja diferentes interpretações sobre as transformações territoriais que se apresentam.

Entre as características do período atual há um aumento das relações entre cidades, com o fortalecimento de determinadas funções de algumas delas no contexto regional. No caso brasileiro, isso acontece principalmente a partir do processo de desconcentração industrial da metrópole de São Paulo, aspecto da reestruturação produtiva. Entretanto, do nosso ponto de vista, esse fortalecimento de determinadas centralidades desde o início do processo de desconcentração não acontece em detrimento da centralidade da capital, negando-a. Isso nos leva a considerá-lo como uma “desconcentração concentrada”, ao invés de uma “reversão da polarização”³⁸.

O título de nossa tese, que inclui a ideia de metropolização do espaço, é sugestivo de nosso posicionamento ante essa questão. Segundo Lencioni (2006)³⁹,

³⁶ LIMONAD, E. Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos. In: SANTOS, m [et. al.]. *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*, p. 147.

³⁷ Ver, particularmente, SCOTT, A. J. [et al.]. Cidades-regiões globais. In: *Espaço e Debates*, 2001.

³⁸ Cf. AZZONI, C. R. *Indústria e reversão da polarização no Brasil*, 1986, e TOWNROE, P. M., KEEN, D. *Polarization reversal in the State of São Paulo, Brazil*. In: *Regional Studies*, 1984.

³⁹ LENCIONI, S. Da cidade e sua região à cidade-região. In: *Panorama da Geografia Brasileira I*, p. 72.

O processo de metropolização do espaço corresponde a um momento mais avançado do processo de urbanização. [...] Esse processo imprime ao território características metropolitanas, não importando o tamanho da cidade. [...]

Algumas metrópoles que se constituíram como fruto da urbanização e industrialização típicas do século XX se vêem alteradas pelo processo de metropolização, que tanto renova suas áreas urbanas como estende sua área territorial por meio da incorporação de cidades, formando um novo aglomerado metropolitano que se constitui num verdadeiro epicentro de fluxos de capitais, onde a densidade das redes territoriais encontra maior densidade e complexidade.

Consideramos que a centralidade da metrópole não apenas se mantém, mas se fortalece no período atual. Centralidade e dispersão apresentam-se como duas faces de um processo que leva ao fortalecimento e à expansão da metrópole, que passa a incluir novas áreas a sua malha. Essa metropolização do espaço, a partir da cidade de São Paulo, teve, no caso brasileiro, a desconcentração industrial como elemento principal e desencadeador do processo.

Com tal posicionamento pesquisamos as mudanças nas redes urbanas de Itu, Salto e Sorocaba, bem como, especificamente, as mudanças nas interações existentes entre elas e delas com a capital. Sobre esse último ponto, evidencia-se que as atuais características das interações entre essas cidades e São Paulo indicam o aumento da centralidade da capital sobre elas, inserindo-as em uma nova realidade metropolitana, como será abordado ao longo da tese.

Tanto o processo de urbanização, como seu corolário recente, o processo de metropolização, não se referindo diretamente ao processo produtivo imediato, no interior da unidade produtiva, aludem a uma amplitude maior de reprodução das condições de produção. Envolvem todo o contexto social. Lojkin (1981) afirma que “as formas de urbanização são antes de mais nada formas de divisão social (e territorial) do trabalho”⁴⁰, e desenvolve seu discurso em torno da ideia de que, no contexto do modo de produção capitalista, a urbanização é uma condição para a reprodução do capital.

⁴⁰ LOJKINE, J. *O Estado capitalista e a questão urbana*, p. 121.

Sobre as formas de expressão do urbano, Limonad (2011)⁴¹ esclarece ainda que

Na esfera do capital, o urbano se espraia como novas formas de apropriação e ocupação do espaço, que resulta em uma estruturação territorial da produção. No campo da força de trabalho, o urbano dissemina-se como um modo de vida, que tem por base o quadro de vida dos trabalhadores e sua efetiva inserção na produção, que conduz a uma redistribuição territorial da população. A combinação dessa estruturação e distribuição transforma a face do território e engendra (nov)os padrões de urbanização e lugares urbanos.

Essas duas esferas, do capital e do trabalho, encontram-se, pois, articuladas, embora isso não aconteça em par de igualdade no que se refere ao nível de influência que exercem sobre novos processos, dado a tendência geral de subordinação do trabalho ao capital. A metropolização corresponde, assim, a um novo paradigma da reestruturação, que se impõe devido às novas escalas em que os agentes sociais atuam para efetivar o processo de acumulação em um ambiente permeado pela concorrência. Promovem, com isso, a difusão da metrópole pela instauração de sua dinâmica em outros territórios, redefinem as funções de cidades, intensificam a fragmentação espacial em diversas escalas e modificam os fluxos da rede urbana.

No contexto da relação, conforme aponta Lojkine, entre urbanização e divisão territorial do trabalho, essa nova escala de atuação dos agentes promove também uma nova fase de desenvolvimento da rede urbana, pois permite a crescente articulação entre lugares distantes, como causa e consequência das distintas funções que desempenham, em um processo de especialização que reforça as diferenciações espaciais.

A perspectiva de análise de mudança nos fluxos e na rede urbana possibilitada pelo estudo do processo de urbanização constitui-se em um dos meios através dos quais podemos compreender a organização e produção do espaço. Entre outros aspectos do processo, a rede urbana possibilita a realização do valor, pois movimenta o ciclo de reprodução do capital pela articulação das distintas funções dos diferentes núcleos.

⁴¹ LIMONAD, E. Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos. In: SANTOS, M. [et. al.]. *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*, p. 157.

Sendo diversas as escalas de atuação dos agentes econômicos, os estudos urbanos também podem se dar enfocando uma ou outra escala espacial, visto que elas trarão esclarecimentos e questionamentos específicos para a pesquisa devido à forma singular com que, em cada uma, o processo de urbanização se manifesta. A necessidade de articulação desses níveis como condição para se compreender adequadamente o processo é ainda mais importante no momento atual, devido à multiplicidade, intensidade e abrangência dos fluxos.

Por meio dos fluxos e através das redes o próximo e o distante, o local e o global, unem-se em elos constantes, significativos, ou mesmo esporádicos, fugazes, obedecendo a interesses específicos, que são mais destacados conforme o nível de desenvolvimento econômico das sociedades. Apoiando-se no desenvolvimento das redes técnicas, os fluxos possibilitam que determinadas ações se estendam a lugares longínquos e que as ligações interescalares aconteçam com frequência muito maior que há algumas décadas.

A busca por fluidez, como “causa, condição e resultado”⁴² do aumento da concorrência entre cidades, empresas, lugares, blocos, grupos, países, vincula-se à crescente necessidade de diminuir custos, eliminando o tempo morto entre produção e consumo final. Essa busca vital, da qual depende a sobrevivência de empresas e a continuidade do que normalmente se define por progresso, tem como objetivo último a diminuição do ciclo de reprodução do capital e reflete-se nas estratégias dos agentes econômicos de múltiplas maneiras, que abrangem tanto novas formas de organização produtiva (toyotismo), quanto novas lógicas territoriais na implantação de atividades (industriais, comerciais, de serviços e *habitats* urbanos).

O desenvolvimento tecnológico, como estratégia da qual dependem as outras - mas que também é impulsionado por elas - torna-se imprescindível para alcançar as aspirações capitalistas de concentração econômica. Ele acelera e gera novos fluxos, que, ao se desenvolverem, exigem novos desenvolvimentos técnicos. “Tudo se passa como se a economia dominante devesse, incansavelmente, entregar-se a uma busca desatinada de fluidez.”⁴³ Esse fato relaciona-se à hipótese de maior complexidade nas relações entre as cidades de nossa pesquisa e ao aumento das centralidades de Sorocaba e São Paulo. Como

⁴² SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*, p.274.

⁴³ *Ibid.*, p.275.

característica dessa complexidade, as delimitações geradas pela rede de influência de cidades, com claro cunho hierárquico, coincidem cada vez menos com as delimitações que podem ser definidas a partir das redes anastomosadas que as envolvem.

Embora não exista consenso, no âmbito das ciências e da própria Geografia, sobre o significado de rede urbana, Corrêa (1989)⁴⁴ considera a existência de rede urbana quando três condições são atendidas:

Primeiramente haver uma economia de mercado com uma produção que é negociada por outra que não é produzida local ou regionalmente. Esta condição tem como pressuposto um grau mínimo de divisão territorial do trabalho. Em segundo lugar verifica-se a existência de pontos fixos no território onde os negócios acima referidos são realizados, ainda que com certa periodicidade e não de modo contínuo. Tais pontos tendem a concentrar outras atividades vinculadas a esses negócios, inclusive aquelas de controle político-administrativo e ideológico, transformando-se assim em núcleos de povoamento dotados, mas não exclusivamente, de atividades diferentes daquelas da produção agropecuária e do extrativismo vegetal: comércio, serviços e atividades de produção industrial.

A terceira condição refere-se ao fato da existência de um mínimo de articulação entre os núcleos anteriormente referidos, articulação que se verifica no âmbito da circulação, etapa necessária para que a produção exportada e importada realize-se plenamente, atingindo os mercados consumidores.

Assim, a noção de rede urbana associa-se à ideia de divisão territorial do trabalho, com especializações funcionais que se aprofundam à medida que aumentam as conexões entre núcleos urbanos. Essas especializações atraem para si outras atividades relacionadas, gerando uma coerência interna a esses espaços e distinguindo-os de outros espaços externos. Geram, pois diferenças no território, cujas frações são cada vez mais integradas pelos fluxos.

A rede urbana é causa, meio e consequência das ações e estratégias dos diferentes agentes sociais. Ela se estabelece através de inúmeros e diferenciados tipos de fluxos: de pessoas, bens e serviços, monetários e financeiros e fluxos de informações; com diferentes intencionalidades, que se explicitam nos tipos de relações envolvidas: comando, cooperação ou concorrência. Não se limita, pois, aos aparatos técnicos e tecnológicos

⁴⁴ CORRÊA, R. L. *A rede urbana*, p.6-7.

implantados no território, embora deles dependa, aspecto que se estende a todas as redes geográficas, que compõem a rede urbana.

Em sua etimologia, a palavra rede origina-se do latim, *retis*, que designa fios ou linhas entrelaçadas, formando nós ou pontos de conexão. A aplicação do termo ao território acontece durante o século XVIII, gerada por práticas ligadas ao planejamento e controle territorial, vinculando-se sobretudo a uma referência técnica. Fluxos unem fixos, por meio de um traçado reticulado, projetado sobre o território. Mais do que animar os equipamentos técnicos criados, unidos em linhas e pontos, os fluxos constituem a razão de ser das infraestruturas criadas, pois é por meio deles que a ação se efetiva.

Milton Santos (2008) escreve que “a primeira característica da rede é ser virtual. Ela somente é real, realmente efetiva, historicamente válida, quando utilizada no processo de ação.”⁴⁵ É aí que os fluxos as animam e a qualidade da fluidez, a princípio potencial, torna-se real, ainda que relativa.

Na análise das redes, o desenvolvimento técnico foi tomado por muitos como a chave para o progresso e para a superação das desigualdades sociais. Esse pensamento, marcado pela consideração do espaço em sua dimensão relativa, característico do positivismo, gerou muitos discursos baseados na ideia de uma causalidade linear entre o desenvolvimento e a aplicação das técnicas, de um lado, e o progresso e as melhorias sociais, de outro. Tal foi o caso de pensadores da escola sansimonista, como Michael Chevalier.

Lefèbvre⁴⁶ considera essa concepção de espaço apenas como meio, como um conceito instrumental cuja finalidade é servir aos interesses de “alguém”, de uma classe. Essa é a concepção utilitária de espaço que vigorou amplamente na atuação de muitos Estados nacionais respaldando a implantação de redes técnicas; é o espaço com forte carga intencional, de muitos planejadores; o espaço tipo “planície isotrópica” da Geografia Teorética, que lhe atribuiu (assim como a outros conceitos) forte carga ideológica.

A concepção de espaço para Lefèbvre, um desdobramento dessa última, é mais abrangente, pois considera a produção em sentido amplo. Inclui a dimensão dialética entre objetivo e subjetivo, concreto e abstrato. É justamente no choque entre esse espaço objetivo (vivido, percebido, que se expressa como carestia e raridade) e o espaço abstrato

⁴⁵ SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*, p.277.

⁴⁶ Cf. LEFÈBVRE, H. *Espaço e política*, p.2008.

(imaginado, concebido, que se expressa como a necessidade do encontro, da monumentalidade), que estaria a possibilidade de transformação social e de apropriação da cidade como obra.

Mas no Brasil, esse pensamento acerca do espaço como “planície isotrópica”- que também fundamentou concepções de que as redes técnicas eram sinônimas de desenvolvimento, pois funcionariam como dispersoras do progresso - deu respaldo a grandes projetos e à implantação, por exemplo, da proposta dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. Segundo Dias (2005) ⁴⁷:

A concepção que estava subjacente à proposta dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID), implementada durante o governo Fernando Henrique Cardoso, considerava as redes de transporte como fatores de desenvolvimento e de integração regional no melhor sentido sansimonista. [...]

Mas para além desse programa político específico, os eixos de desenvolvimento têm seu sentido conceitual atrelado a vias de transporte que servem, principalmente, à atividade industrial. Nesse sentido, eles já vinham sendo implantados há algumas décadas, reduzindo os riscos relacionados às decisões locais das atividades produtivas que buscavam se estabelecer fora da Região Metropolitana de São Paulo, permitindo o rápido acesso e escoamento de mercadorias e serviços.

No caso de Salto, Itu e, principalmente, de Sorocaba, a abertura da Rodovia Castelo Branco em 1969, assim como as políticas desenvolvimentistas que se seguiram, possibilitaram um novo impulso a essas cidades. Sorocaba, a essa época, também já havia sido beneficiada com a abertura da Rodovia Raposo Tavares, em 1954. No contexto de tais políticas - que nesse período ligavam-se a fortes incentivos à desconcentração de atividades a partir metrópole - a rodovia Castelo Branco serviu como um dos principais eixos dispersores para as empresas e contribuiu fortemente para incrementar a economia de Sorocaba durante o período de reestruturação que se seguiria, expandindo seus fluxos e integrando-a, de modo mais efetivo, à nova dinâmica regional comandada por São Paulo.

⁴⁷ DIAS, L. C. O sentido da rede: notas para discussão. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. (org.) *Redes, sociedades e territórios*. p.21.

Isso porque a dispersão favoreceu sobretudo algumas cidades, melhores dotadas de infraestruturas e localizadas próximas aos eixos de acesso à capital. As cidades de Sorocaba, Salto e Itu, localizadas em um raio de cerca de 100 quilômetros a partir da capital, sofreram significativamente os efeitos dessas dinâmicas do período.

Mapa 1: Localização dos municípios de Itu, Salto, Sorocaba e São Paulo no estado.
Org.: Andréia de C. da S. Ajonas e Márcio Catelan.

Desse modo, as áreas próximas à Região Metropolitana de São Paulo, servidas de vias de transporte rápido e que já vinham historicamente concentrando as condições gerais e necessárias ao desenvolvimento do processo produtivo, caracterizaram-se por ser onde as mudanças que induzem e refletem a aceleração do processo de urbanização foram e têm sido incorporadas de forma mais intensa, por ser onde se implantaram a maior parte das novas infraestruturas e onde se concentraram equipamentos técnicos e tecnológicos, além de redes de relações complementares entre empresas, dependentes da proximidade física e que garantem maior produtividade para algumas atividades econômicas aí localizadas. Todos esses elementos constituindo-se como essenciais ao processo de acumulação capitalista. Assim, as alterações na rede urbana e nas relações entre cidades são significativas nessa porção do território nacional.

Como resultado, em Sorocaba “na década de 80 a indústria voltou a apresentar expansão superior à média estadual e semelhante às regiões de Campinas e do Vale do Paraíba, 2,6% e 3,1%, respectivamente.”⁴⁸ Por outro lado, como característica do período atual, identifica-se também o aumento dos processos de segregação socioespacial, resultantes sobretudo de uma nova lógica de produção territorial das cidades, a qual se reflete na quebra de contiguidade dos tecidos urbanos, aspecto facilmente identificável nos casos de Itu, Salto e Sorocaba, como será abordado no capítulo 4 desta tese.

A forma que os núcleos urbanos adquirem atualmente, muito mais estendida, está relacionada a novas maneiras de produzir, consumir e morar, identificáveis a partir do final do século XX, que geram efeitos no mercado imobiliário aumentando a segregação. Tais dinâmicas produzem fluxos e modificam as relações interurbanas das cidades. Articulam-se às mudanças mais amplas geradas pelo processo de reestruturação capitalista, na busca pelos capitalistas por, em meio à crise, garantir para si uma margem aceitável do montante total da riqueza gerada. Estão condicionadas às decisões, estratégias, e não apenas às redes técnicas implantadas.

Milton Santos (2008), enfatizando a importância das ações de agentes públicos e privados no contexto das redes, supera a antiga ideia que coloca os aparatos técnicos com fatores suficientes para gerar o desenvolvimento. Nas suas palavras,

⁴⁸ DEBRASSI, T. M. F. B. Uma introdução à discussão da dispersão urbana na região de Sorocaba. In: REIS, N. G.; TANAKA, M. S. (org.). *Brasil, estudos sobre dispersão urbana*, p. 409.

A fluidez não é uma categoria técnica, mas uma entidade sociotécnica. Ela não alcançaria as consequências atuais se ao lado das inovações técnicas não estivessem operando novas normas de ação, a começar, paradoxalmente, pela chamada desregulação.⁴⁹

A maior capacidade de apreensão da complexidade que essa perspectiva apresenta - também possibilitada pela vivência do autor em um período histórico no qual as experiências geradas pelo avanço tecnológico e o amadurecimento dos debates associam-se – supera a visão simplista que a ideia de causa e efeito evoca, no caso dessas análises.

Diferentemente das redes técnicas, a fluidez possui seu significado relacionado à trama organizacional, às múltiplas determinações estabelecidas com base em fixos, aos quais ela dá conteúdo. No enfoque à rede urbana cumpre, pois, ressaltar não apenas a base técnica implantada, mas também as ações realizadas, as estratégias criadas na geração de fluxos pelos agentes sociais.

Como característica da lógica capitalista que impulsiona essas ações, a centralização de atividades, equipamentos, tecnologias e infraestruturas em determinadas cidades aumenta sua importância na rede urbana, definindo e redefinindo fluxos, que encontram nelas um ponto de sustentação. A concentração do capital torna-se, por isso, mais eficaz. Ao mesmo tempo, há uma sobreposição com outras escalas de análise da centralidade, pois no espaço intraurbano, por exemplo, o referido movimento de concentração ocorre reafirmando ou enfraquecendo as centralidades anteriormente existentes e, em muitos casos, gerando novas centralidades. Muitos dos estabelecimentos econômicos que passam a se implantar em algumas cidades a partir do movimento de desconcentração da metrópole paulistana apresentam uma relação tênue com a escala local, estando mais significativamente atrelados com outras escalas espaciais⁵⁰. A lógica que define suas localizações é multiescalar.

As redes técnicas que se estabelecem atuam permitindo o aumento da velocidade. Os fluxos que delas se utilizam ocorrem em vários sentidos, em quantidades, intensidades e abrangências variáveis, passando também a definir a importância dos lugares

⁴⁹ SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*, p.275.

⁵⁰ Cf. WHITACKER, A. M. *Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto*, 2003; e AJONAS, A. C. S. *Centro e centralidade em Ituí – SP*, 2009.

dentro da rede urbana e, conseqüentemente, seu poder de atrair novos investimentos. O que se verifica a partir disso é o aumento das disparidades entre lugares, com o espaço constituindo-se crescentemente em vetor de segregação, dado a desvalorização, do ponto de vista econômico, dos lugares que não estão integrados a essas redes.

Longe de gerar uma homogeneidade no espaço, as mudanças em curso reforçam o desenvolvimento geograficamente desigual como importante forma de manutenção do modo de produção e geração dos lucros capitalistas. Apreender essa dinâmica, que se reconfigura constantemente, ajuda a compreender aspectos que atuam como causa e resultado do atual arranjo das formas e da rede urbana.

Os fluxos e a busca por fluidez são marcados pela racionalidade dos agentes econômicos. Suas direções não acompanham, necessariamente, os níveis de hierarquia da rede urbana; mas o conteúdo hierárquico das interações – de comando e subordinação – comparece de modo significativo. Na medida em que as diferenciações entre lugares, gerada pela divisão territorial do trabalho e pelo aumento das interações espaciais, é acompanhada por novas formas de valorização dos mesmos pelos capitalistas, as desigualdades e as relações de hierarquia intensificam-se, porque o conjunto de características presentes em cada núcleo urbano irá responder de modo diferenciado às expectativas de geração e lucros, juros ou rendimentos; aspectos que frequentemente se traduzem em uma hierarquização dos núcleos, no contexto da rede urbana. Desse modo, a hierarquia é um elemento importantíssimo para compreender as interações espaciais e a própria rede urbana. Ressaltamos isso no caso dos fluxos econômicos, com os quais trabalhamos nessa pesquisa. Mesmo que em alguns deles, direcionados ou originários dos principais nós da rede, a hierarquia seja evidente, em outros o sentido de hierarquia encontra-se implícito em um emaranhado de movimentos que, juntos, parecem não revelar nenhuma lógica. A observação e análise desses fluxos permitirá desvelar a essência do fenômeno, que se expressa em uma aparência caótica.

A mencionada concentração da análise sobre aspectos relacionados a mudanças econômicas acontece porque, como mencionamos anteriormente, consideramos que o processo de urbanização – ainda que abarque também aspectos das dimensões social, política e cultural – seja um processo comandado predominantemente pelo viés econômico, particularmente no período atual devido a extensão das relações capitalistas a praticamente

todos os aspectos da vida. Isso se reforçou após o último período de crise como alternativa para manter ou ampliar a reprodução do capital.

Outro aspecto desta pesquisa é que mesmo abordando também sobre as formas dos núcleos urbanos - entendidas como os fixos que expressam e também influenciam os processos espaciais -, em especial sobre as áreas territorialmente descontínuas, sua principal pretensão não é de se ater às formas e limites das aglomerações e das cidades que as compõem, mas entender o processo que as define, por meio da análise das redes urbanas de Itu, Salto e Sorocaba. Mas, com o objetivo de criar maiores vantagens comparativas frente a outros lugares, a outros nós de centralidade, objetos são instalados, melhorias são implantadas, atraindo e difundindo novos fluxos, que impulsionarão a implantação de novos objetos técnicos. Por esse motivo, atentarmos para as formas espaciais, como faremos no capítulo 4, será um dos meios pelo qual buscaremos melhor apreender as interações espaciais, os fluxos, na conformação da rede urbana, enfoque por nós privilegiado para essa pesquisa.

2. REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E MUDANÇAS NA REDE URBANA

O termo reestruturação evoca a ideia de uma mudança de rumo dos processos, de uma inflexão na ordem dos acontecimentos. Não se trata, porém, de uma total ruptura com o passado, mas sim de um movimento que envolve continuidade e mudança. Alguns elementos são mantidos, ainda que com conteúdos novos ou renovados.

O processo de reestruturação econômica corresponde à busca de um novo ajuste do modo de produção, após a deflagração de uma grande crise. No capitalismo, ocorre quando, após um período de franco crescimento, ele encontra limites à sua própria expansão. Não se trata, pois, de crises espacial e temporalmente restritas, também comuns no contexto capitalista, mas de crises abrangentes, estruturais, que exigem mudanças profundas nos padrões de acumulação.

A própria dinâmica do capitalismo inclui dialeticamente a crise, sendo inconcebível a ideia de crescimento econômico, no contexto desse modo de produção, sem que a crise, periodicamente, aconteça. Conforme cresce em determinado ritmo, o capitalismo alcança limites, gargalos, que desaceleram o crescimento econômico. Necessita, com isso, de rearranjos estruturais para voltar a crescer, para recuperar as condições de acumulação, já que as possibilidades de manutenção das taxas de crescimento a um nível considerado “saudável”⁵¹ para a economia são limitadas. Isso envolve a busca de novas condições que a possibilitem, diante do novo contexto alcançado pelo desenvolvimento econômico.

O final do século XX correspondeu a um desses períodos durante os quais várias esferas da vida passaram por uma reestruturação, comandada pela dinâmica econômica. Segundo Soja (1993):

⁵¹ Segundo David Harvey no livro “O enigma do capital e as crises do capitalismo”, 2011, p. 30: “O consenso atual entre os economistas e na imprensa financeira é que uma economia ‘saudável’ do capitalismo, em que a maioria dos capitalistas obtém um lucro razoável, expande-se em 3% ao ano. Quando se cresce menos que isso, a economia é considerada lenta. Quando se obtém abaixo de 1%, a linguagem de recessão e a crise estouram (muitos capitalistas não têm lucro).”

Há também uma ampla concordância, entre os que tentam interpretar essa reestruturação contemporânea, em que ela foi deflagrada por uma série de crises inter-relacionadas – desde as insurreições urbanas dos anos sessenta até a profunda recessão mundial de 1973-75 – que assinalaram o fim do prolongado período de expansão econômica capitalista que se seguiu à II Guerra Mundial.⁵²

Nesse período de transição, além dos típicos problemas de superprodução e das dificuldades geradas pela saturação dos mercados consumidores, que já não acompanhavam o ritmo frenético ditado pela produção em massa; houve o agravamento da situação econômica mundial, gerado, em 1973, pela decisão da Organização dos Países Produtores de Petróleo (OPEP) de implantar um aumento exacerbado nos preços do produto, fato que também refletiu na elevação dos preços e na demanda por produtos industriais. Esses acontecimentos marcaram a transição para um novo período de crise e reestruturação do capitalismo, ainda em marcha.

A recuperação da economia, a partir de uma crise, envolve a necessidade de diminuição de custos de produção, de novas linhas de investimento, de recuperar a demanda por produtos e fortalecer, concomitantemente, a atividade industrial. Dessa maneira, a existência de mercado, de demanda efetiva, é um dos pilares do processo de acumulação; embora no modo capitalista de produção o mercado para as mercadorias seja também “produzido”, tal qual acontece com o mercado de trabalho. Constitui-se, por isso, em fonte de contradição no interior do capitalismo, na medida em que os esforços de capitalistas individuais para elevar os lucros incluem também o achatamento de salários e a incorporação de tecnologia ao processo produtivo, dispensando mão de obra.

Harvey (2005) aponta quatro elementos que elaboram um novo nível de demanda, possibilitando a reestruturação econômica. São eles: “a penetração do capital em novas esferas de atividade”, “a criação de novos desejos e novas necessidades”, “a facilitação e o estímulo para o crescimento populacional num índice compatível com a acumulação a longo prazo” e “a expansão geográfica para novas regiões”.⁵³ Tais estratégias, utilizadas para recompor os mercados, envolvem maiores ou menores mudanças na organização espacial. No caso dos três primeiros elementos, ainda segundo Harvey, isso

⁵² SOJA, E. W. *Geografias Pós-Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*, p.194.

⁵³ HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*, p.47-48.

acontece pela expansão intensiva de mercados e pessoas em uma determinada área, já no que se refere ao último elemento, as mudanças espaciais referem-se à “expansão geográfica como produto necessário para o processo de acumulação”⁵⁴; portanto, uma expansão extensiva.

As dinâmicas econômicas, ditadas pela necessidade de acumulação, repercutem na dinâmica espacial e vice-versa; seja pela adaptação de espaços já tomados pelo capital aos novos imperativos do modo de produção, seja pela conquista de novos mercados em formações capitalistas ou não capitalistas (acumulação primitiva). Na conquista de novos mercados, a eficiência e barateamento dos transportes e das comunicações tornam-se um imperativo, visto que a situação contrária acarreta no aumento do tempo de circulação das mercadorias, retardando a realização da mais-valia e dificultando, por isso, a criação de novos espaços de acumulação.

As novas linhas de produtos, bem como a organização de vários elementos da vida em linhas capitalistas, associam-se ao *marketing* e impulsionam a difusão do comércio varejista e de estilos de vida pautados no consumismo, para os quais se destacam as grandes cadeias de lojas e equipamentos voltados ao consumo, como os *shoppings centers*. Outro aspecto importante nas últimas décadas tem sido a difusão, sempre renovada, de sofisticados produtos imobiliários voltados às camadas de maior poder aquisitivo. Espacialmente concentrados, esses elementos são implantados principalmente nos centros urbanos mais importantes da rede, o que caracteriza a necessidade do capital de minimizar os custos e o tempo de circulação. As localizações estratégicas cumprem essa finalidade, pois geram o benefício do acesso a importantes centros urbanos, através de modernos sistemas de transporte e comunicação, que permitem aumentar a abrangência dos mercados. Essa dinâmica espacial também afeta a estrutura interna das cidades e redefine suas formas. Na medida em que se instalam, as empresas geram economias de aglomeração e exigem, para seu funcionamento, uma série de recursos materiais e imateriais, que, diante de um mercado altamente concorrente, devem ser constantemente aprimorados. Redes geográficas são criadas e modificadas, buscando gerar uma expansão extensiva cada vez maior, pela conquista de novos espaços a serviço de determinados capitais. De acordo com Harvey (2005),

⁵⁴ HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*, p.48.

A expansão geográfica e a concentração geográfica são ambas consideradas produtos do mesmo esforço de criar novas oportunidades para a acumulação do capital. Em geral, parece que o imperativo da acumulação produz concentração da produção e do capital, criando, ao mesmo tempo, uma ampliação do mercado para realização.⁵⁵

Assim, a crise que gerou os processos de reestruturação urbana e produtiva, que atingiram o estado de São Paulo durante a segunda metade do século XX, copõe uma crise maior, do próprio capitalismo, que, nesse período, encontrava dificuldades em manter velhas estruturas de acumulação, defasadas diante das novas necessidades de crescimento. Isso gerou a busca por novas fontes e estratégias para a manutenção dos lucros através de novas formas de regulação, de produção e de organização espacial.

A teoria do keynesianismo, defendendo a necessidade de uma política econômica fundamentada no planejamento, no papel do Estado como indispensável agente de promoção social e regulador da economia, perde espaço para o neoliberalismo na orientação dos governos. Com concepções pautadas pela ideia de uma economia auto regulável, essa teoria difunde-se no contexto de crise do Estado de bem-estar social, facilitando o livre deslocamento de capitais e mercadorias pelo mundo, restringindo direitos trabalhistas e colocando o Estado, como nunca antes, a serviço do capital. O sistema de acumulação deixa de se apoiar fundamentalmente no consumo de massa, característico do fordismo, adquirindo uma orientação mais flexível, que tem como referência o modelo japonês (*toyotismo*). A flexibilidade do novo modelo se expressa no processo produtivo através da busca por inovações, da incorporação de tecnologia e da redução do tamanho das plantas industriais, além das novas formas de organizá-lo (desverticalização e terceirização, trabalho em “ilhas”, redução dos cargos hierárquicos e da quantidade de mão de obra empregada). Nas relações trabalhistas a flexibilidade está na concepção de trabalhador polivalente, em busca constante de qualificação diante das exigências, sempre renovadas, do mercado e “livre” de vínculos empregatícios. As estratégias territoriais do sistema de produção flexível são marcadas pelo sistema *just in time*⁵⁶, pela mobilidade das plantas

⁵⁵ HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*, p.42-53.

⁵⁶ *Just in time* é o sistema de administração industrial que tem como objetivo diminuir ao máximo o “tempo morto” (entre produção e consumo final) para a realização da mais-valia. Caracteriza-se pela aplicação dos recursos necessários à produção no tempo correspondente ao surgimento da demanda

industriais e por um modelo de logística que visa ampliar ao máximo as possibilidades de atuação das empresas.

No âmbito nacional, embora as mudanças relativas ao processo de reestruturação produtiva já estivessem em pauta, através da busca das empresas por novas vantagens locacionais e dos esforços governamentais em conduzir e estimular esse processo através das políticas de interiorização do desenvolvimento; foi na passagem para a década de 1990 que algumas ações político-econômicas fizeram a definitiva intermediação entre causas globais e implicações locais do processo.

Durante os anos de 1970 houve mudanças na estrutura demográfica, econômica e política do país, que foram acompanhadas pelo progresso intelectual advindo do desenvolvimento do ensino superior. O inchaço das grandes cidades, decorrente do êxodo rural, e a exacerbada concentração espacial das indústrias e infraestruturas contribuíram para a grande valorização atribuída ao planejamento urbano e regional.

Desde a década de 1970, a instauração de um projeto nacional de desenvolvimento favoreceu a dispersão produtiva para fora do núcleo metropolitano, direcionando, em certa medida, seu deslocamento. Além disso, uma série de fatores já trazia desvantagens para a localização na capital. Entre esses fatores, conhecidos como “deseconomias de aglomeração”, incluem-se: o crescente preço dos terrenos; os problemas de deslocamento, carga e descarga de mercadorias dados pelo aumento do tráfego; as dificuldades de expansão no tamanho dos estabelecimentos; as políticas ambientais para a capital; as pressões sindicalistas etc. Some-se a isso a disputa entre os municípios interioranos por atrair tais investimentos através de chamada “guerra fiscal”, que atuava, junto com as políticas do governo, direcionando as novas localizações produtivas.

Desse modo, várias iniciativas governamentais foram criadas no sentido de atribuir equilíbrio a uma rede urbana que se desenvolvia gerando sobrepeso nas maiores cidades. A ideia principal era a de “interiorizar o desenvolvimento” através do estímulo à implantação de unidades produtivas e infraestruturas em cidades do interior do estado e em outros estados brasileiros. Exemplos dessas iniciativas foram o “programa especial para cidades médias”, elaborado pelo Ministério do Planejamento e financiado pelo Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BIRD), e a proposta, iniciada na

(produção por demanda), pela ausência de estoques e por uma logística de transportes que possibilita controle e economia do tempo de distribuição, a fim de reduzir custos.

década de 1970 pela Secretaria Estadual de Planejamento, de divisão do estado em regiões administrativas. A proposta inicial sofreu modificações, com a inclusão de outras quatro regiões na década de 1990, em virtude de um conjunto de transformações na realidade, que se efetivaram nesse período.

Assim, o contexto brasileiro de reestruturação que se delineava foi refletido e reforçado pelas políticas públicas, através da importância atribuída a algumas cidades de porte médio no contexto das mudanças da época. No final dos anos 80, o aprofundamento da crise foi acompanhado pelo interesse em ampliar a participação brasileira na economia internacional.

Ainda no contexto de achatamento do mercado interno pela crise econômica dos anos 80, o governo Fernando Collor adotou, em meados do ano de 1990, uma política econômica orientada pelas diretrizes da “Política industrial e de comércio exterior” (PICE), que envolvia programas de capacitação tecnológica, de qualidade e produtividade e de incentivo à competitividade industrial. Esse modelo significou um afastamento radical em relação ao padrão anterior, fundamentado no modelo de substituição de importações, cujos objetivos eram estimular a capacidade produtiva nacional por meio de uma série de incentivos e subsídios, e reduzir as importações através da imposição de barreiras alfandegárias. Tais metas foram importantes para o desenvolvimento da indústria nacional, mas apresentavam limitações quanto ao estímulo em torná-la eficiente, competitiva e adaptada aos novos padrões tecnológicos da Terceira Revolução Industrial, aspectos que passaram a ser prioridade na nova política industrial lançada pelo governo Collor. Essas ações representaram uma ruptura e desencadearam profundas mudanças, visto que a abertura econômica ao capital internacional elevou a concorrência a um patamar nunca antes enfrentado pelas empresas nacionais, seja devido à instalação de empresas estrangeiras no Brasil, seja pela invasão do mercado nacional por produtos importados. Nesse contexto, a valorização da moeda nacional frente ao dólar, com o Plano Collor, também estimulou o acirramento da concorrência pelo aumento das importações, contribuindo ainda mais para a eliminação de parte da estrutura produtiva nacional, o que se refletiu em um amplo processo de centralização de capitais, com fusões e aquisições de empresas que apresentavam dificuldades em manterem suas atividades em tal cenário econômico.

Assim, após uma década de crise e com a adoção do modelo político neoliberal, um novo jogo de forças passa a definir as novas localizações das atividades, motivo pelo qual definimos o início dos anos 90 como marco temporal de nossa pesquisa. Com o fim das políticas de desenvolvimento regional, passou a predominar a guerra fiscal e a busca por mão de obra barata; além dos interesses por localizações estratégicas, ligados à nova lógica de atuação das empresas, mais forte em determinados setores de atividade.

Por fim é importante destacar que o debate sobre concentração versus desconcentração produtiva, até o final dos anos 1980, estava sob o mando da integração produtiva nacional, que era a questão central. Mas com a abertura e maior exposição da economia, a reprodução do capital está articulada mais intensamente aos parâmetros internacionais e à competição determinada em escala global.⁵⁷

Apesar da complexidade no movimento de localização das empresas industriais, que o novo jogo de forças fundamentado em interesses privados impulsionou a partir dos anos de 1990, alguns aspectos gerais podem ser claramente identificados. No estado de São Paulo, o processo de reestruturação produtiva ocorreu gerando uma perda absoluta de estabelecimentos industriais na capital e concomitante incremento no interior do estado, assim como em outros estados da federação. O município de São Paulo perde participação no total da indústria geral brasileira, de 13,8%, em 1985, para 8,9% no ano 2000. Nos limites da Região Metropolitana, essa participação, que era de 26,8% em 1985, cai para 19,6% em 2000. Por outro lado, no mesmo intervalo de tempo, a participação do interior do estado na indústria brasileira aumenta de 21,0 para 25,6%. Refletindo o aumento da participação de outros estados, também ocorre a diminuição da participação do estado de São Paulo, que em 1985 abrigava 47,8% das indústrias brasileiras e, em 2000, 45,3%.⁵⁸

A dinâmica de realocação, de grande interesse à compreensão de inúmeros aspectos de nossa pesquisa, constituiu-se em apenas uma das feições adquiridas

⁵⁷ CAIADO, A. S. C.; RIBEIRO, T. F. F.; AMORIM, R. L. Políticas neoliberais e reestruturação produtiva. In: POCHMAN, M. (org.). *Reestruturação produtiva: perspectivas de desenvolvimento local com inclusão social*, p.80.

⁵⁸ *Ibid.*, p.122. Fonte de dados: IBGE/Deind – Tabulações espaciais do Censo Industrial de 1985 e da PIA 2000.

pela reestruturação de determinadas empresas industriais, principalmente quando esta foi realizada objetivando o rebaixamento dos custos como estratégia de permanência no mercado frente ao acirramento da concorrência.

De acordo com Caiado, Ribeiro e Amorim (2004),⁵⁹ os resultados da abertura econômica e do aumento da competitividade incluíram, entre outras consequências, a reestruturação produtiva de alguns segmentos industriais, podendo-se distinguir três formas pelas quais ela ocorreu: a introdução de inovações (*upgrading*), a especialização produtiva (*downgrading*) e o rebaixamento de custos (relocalização da produção, terceirização, degradação do trabalho).

Em todas essas formas, a efetivação do processo foi possível e aconteceu por meio do fortalecimento das redes de transporte e comunicação, que facilitaram o acesso a informações, os contatos com parceiros, clientes e fornecedores e que, no âmbito da relocalização de plantas produtivas, passaram a garantir a unidade da empresa sob o comando da capital. Com relação a isso, nosso ponto de vista no que se refere à existência dessa unidade baseia-se no fato de que a centralidade da cidade de São Paulo se mantém, visto que as atividades de gestão das empresas continuam a nela se localizar e, por meio da dispersão de seus estabelecimentos produtivos, aumentam a abrangência de controle da capital.

Como escreve Lencioni (2003):

O fato é que o espraiamento da atividade industrial diluiu relativamente a concentração da atividade industrial na cidade de São Paulo e na região metropolitana ampliando-se territorialmente. Sim, ampliou a concentração territorial da indústria, por isso mesmo produziu uma desconcentração industrial. Mas jamais se descentralizou.⁶⁰

Consideramos, como a referida autora, que há uma expansão da metrópole de São Paulo, definida pela desconcentração industrial e pela manutenção e

⁵⁹ CAIADO, A. S. C.; RIBEIRO, T. F. F.; AMORIM, R. L. Políticas neoliberais e reestruturação produtiva. In: POCHMAN, M. (org.). *Reestruturação produtiva: perspectivas de desenvolvimento local com inclusão social*, p. 73-74.

⁶⁰ LENCIONI, S. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (orgs.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*, p. 467.

fortalecimento da centralidade em seu núcleo, onde aumentam o número de escritórios e sedes de empresas, bem como de serviços especializados (serviços financeiros, de consultoria, legais, etc.) disponíveis para atender as demandas por trabalho qualificado que as atividades de gestão requerem.

O processo de centralização pode ser verificado, por exemplo, quando se considera a evolução do percentual de sedes das maiores empresas industriais brasileiras localizadas no estado de São Paulo e na Região Metropolitana de São Paulo, como é apresentado por Sposito (2004). Segundo dados analisados pela autora, o verificado processo de desconcentração do capital fixo aconteceu “mantendo a centralização espacial do capital na aglomeração metropolitana, no âmbito do Estado de São Paulo, paralelamente, à variação da participação paulista no conjunto do país, com pequena tendência à queda dessa participação.”⁶¹

Embora revelando um crescimento modesto a partir de 1997 até o ano 2000, de 58 para 62%; em um intervalo de tempo maior é possível observar que o percentual das 50 maiores empresas com sede no estado declina de 70, em 1977, para 62% em 2000. Concomitantemente, um grande percentual dessas empresas se mantém na Região Metropolitana de São Paulo. Com variações pouco significativas no decorrer da série apresentada, de 1997 a 2000, os percentuais nunca estiveram abaixo de 87, alcançando 90,3% em 2000.⁶²

A análise de inúmeras outras variáveis reafirmam a importância da Região Metropolitana de São Paulo e, particularmente, da cidade de São Paulo no processo de centralização. Das sedes das 500 maiores empresas em vendas instaladas no Brasil durante o ano de 2002, 216 estavam no estado de São Paulo. Destas 216 empresas, 176, ou seja, 81,5%, localizavam-se na Aglomeração Metropolitana de São Paulo. A cidade de São Paulo, por sua vez, contava com 136 empresas, 77,3% do total da aglomeração.⁶³

A centralização espacial definida por esses estabelecimentos e o controle dos lucros gerados por meio da estratégia de dispersão de unidades de uma mesma empresa exigem, com isso, interações constantes entre elas, por meio de fluxos materiais e imateriais. No intuito de fortalecer estratégias competitivas, desenvolvem-se também fluxos

⁶¹ SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.240.

⁶² *Ibid.*, p.239. Fonte: Revista Exame, Maiores e melhores, várias edições.

⁶³ *Ibid.*, p.241. Fonte: Revista Exame – Maiores e melhores, junho de 2003.

de cooperação entre empresas pertencentes a um mesmo ou a diferentes grupos econômicos. A paisagem que se configura é marcada pelas discontinuidades, pela policentralidade, pelo surgimento e fortalecimento de núcleos secundários. Processos como os de aglomeração e conurbação, antes característicos de grandes cidades, podem, atualmente, ser observados também em cidades de menor porte.

Ao incremento das funções de gestão da capital, refletidas no aumento de sua centralização sobre o território, acrescente-se o fato de que houve grande seletividade no processo de desconcentração das atividades produtivas, incutindo novas características ao seu perfil industrial. Isso porque, concomitante à desconcentração de muitos setores produtivos, houve a tendência por parte daqueles que empregam maior tecnologia em se manterem altamente concentrados na capital e na Região Metropolitana; embora o processo de desconcentração também tenha gerado a reconcentração dessas indústrias nos principais municípios de porte médio do estado, porque apresentavam condições propícias para receber esse tipo de indústria.

No que se refere à concentração da indústria inovadora e de alta tecnologia⁶⁴, Lencioni (2009) afirma que

Em direção a uma escala maior, enfocando apenas o Estado de São Paulo, a concentração territorial da indústria inovadora e de alta tecnologia se repete. A região metropolitana de São Paulo e seu entorno, compreendendo a região de Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos, detém 87,7% dessas indústrias que se fazem presentes no território paulista e 45,2% - quase metade – da indústria inovadora e de alta tecnologia do Brasil.⁶⁵

Dentre essas regiões mencionadas pela autora, o adensamento maior ocorre na região metropolitana de São Paulo, que concentrava 59,9% da indústria inovadora e de alta tecnologia do estado no ano de 2005 (ano dos dados coletados). E em todos esses

⁶⁴ Considera-se o posicionamento do ramo industrial em relação à taxa média nacional de inovação tecnológica, bem como a presença de trabalhadores qualificados, diretamente ligados à produção.

⁶⁵ LENCIONI, S. A transformação sócio-territorial das principais áreas metropolitanas da América do Sul: Buenos Aires, São Paulo e Santiago. A importância da indústria inovadora e de alta tecnologia no caso de São Paulo e sua relação com as transformações sócio-territoriais. In: *Anais XII EGAL*, p.6. Fonte: RAIS, MTE, 2005.

casos, o principal município dessas regiões é o que mais concentrou esse tipo de indústria, por possuir infraestrutura urbana e econômica adequada, destacando-se o fácil acesso aos principais eixos rodoviários do estado, que partem da capital em várias direções.

A região abarcada pela metrópole de São Paulo torna-se mais dinâmica, mais densa e mais complexa. Por meio das redes que a integram, produtos, pessoas, informações, comandos e um novo estilo de vida se difundem, caracterizando a cidade-região, cujos limites não são bem definidos. Entretanto, podemos afirmar que essa região formada pela expansão da metrópole possui fortes relações históricas, que influenciaram para que nela haja certa homogeneidade nos dias de hoje. A infraestrutura e os serviços fundamentais ao desenvolvimento pleno de certas atividades produtivas encontram-se aí presentes de modo mais significativo que em outras áreas. Esse é um importante fator pelo qual a dispersão de atividades a partir da cidade de São Paulo encontrou fortes limites, o que faz com que a concentração da indústria seja muito maior nessa área. O processo de desconcentração da atividade industrial a partir de São Paulo refere-se, portanto, ao “espraçamento da indústria dentro da área mais industrializada do país, em um processo do tipo ‘desconcentração concentrada’.”⁶⁶ É justamente por meio da realocação das unidades produtivas que em primeiro lugar se manifesta a expansão da aglomeração metropolitana. Nessa realocação temos também um importante elemento para a compreensão da nova dinâmica dos fluxos no estado de São Paulo e, particularmente, no contexto das cidades por nós pesquisadas.

No que se refere à Sorocaba, cujas relações que a envolvem enfocaremos em nossas discussões, Lencioni (1994) - com base em dados da Fundação SEADE (Sistema Estadual de Análise de Dados) - evoca a importância de sua Região Administrativa, juntamente com a de Campinas, quando escreve que, desde a década de 1920, “o conjunto dessas duas regiões empregava 21,2% dos operários da indústria paulista e mais de 72% de todo o interior”, além do que, em conjunto com a Região Metropolitana, “concentravam 92% dos operários do Estado”.⁶⁷

Assim, como enfatiza a autora, o processo de desconcentração deu-se reforçando uma tendência que já estava presente no início do século XX. O desenvolvimento

⁶⁶ AZZONI, C. R. A lógica de dispersão da indústria no Estado de São Paulo. In: *Estudos Econômicos*, p.221.

⁶⁷ LENCIONI, S. Reestruturação urbano-industrial do Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In: *Espaço e debates*, p.56-57.

da cidade de Sorocaba é exemplificativo dessa afirmação, visto que sua importância econômica, considerável já no início do referido século, é destacada a partir de seu final, após um período de estagnação, convertendo-se em ponto estratégico para o capital, em lugar privilegiado para a instalação e desenvolvimento de atividades produtivas, diante das novas lógicas que acompanham o processo de reestruturação.

A recente centralização, gerada pela atração de capitais fixos por cidades do interior do estado, relaciona-se com a desconcentração de atividades econômicas a partir da capital e envolve também a atração de insumos, matérias-primas, serviços, consumidores, trabalhadores e outras empresas, que passam a compor, com as primeiras, economias de aglomeração. A desconcentração, por sua vez, é um processo seletivo em termos das atividades envolvidas, em termos temporais e espaciais. Sua relação com a centralização e concentração espacial permite compreender a produção das formas territorialmente descontínuas e dos fluxos, tanto no nível da rede urbana, quanto no contexto dos espaços intraurbanos.

O processo de centralização espacial, a partir de cidades como Sorocaba, promoveu nelas a concentração de atividades econômicas, equipamentos, infraestruturas, informação e poder, que ampliou suas áreas de influência, gerando forte centralidade. Esse processo é significativo principalmente no contexto de escassos recursos que caracteriza a realidade dos países subdesenvolvidos, promovendo rápidos processos de aglomeração. Nas áreas desprovidas das mesmas condições de concentração desenvolve-se maior dependência em relação ao centro, impulsionando fluxos de população, que se despendem em busca de bens, serviços e empregos, o que reforça ainda mais o processo de centralização.

O centro é resultado e causa do processo de concentração espacial em regiões, cidades ou setores de cidades. A centralidade, como conteúdo, não possui relação direta com os limites definidos para os centros e, também como conteúdo, muda muito mais rapidamente do que as formas. A centralidade redefine-se mais depressa que o próprio centro, ao passo que esse é redefinido pela mobilidade dos conteúdos e dos elementos que o constituem, o que acontece em suas diferentes escalas territoriais de existência.

No período atual, marcado pela reestruturação produtiva, muitas centralidades surgem e se reafirmam, mas mantendo um estrito vínculo com a cidade de São Paulo e com a região que ela comanda. Isso se relaciona com as localizações que as

atividades produtivas - e algumas áreas comerciais e residenciais - têm escolhido para se implantarem, ao longo de eixos estruturais e entroncamento de rodovias. Por esse motivo, a zonas industriais dos municípios de Sorocaba, Salto e Itu localizam-se em vias e rodovias que dão acesso à Castelo Branco: na Rodovia José Erminio de Moraes e na Avenida Independência, no caso de Sorocaba, nas Rodovias Waldomiro Corrêa Camargo e Deputado Archimedes Lammoglia, no caso de Itu, e nas Rodovias Do Açúcar e Santos Dumont, em Salto; sendo que por esta última rodovia tem-se acesso direto ao município de Indaiatuba, ao aeroporto internacional de Viracopos e à região metropolitana de Campinas. O shopping center Iguatemi Esplanada, em Sorocaba, inaugurado em 1991 já com essa lógica, possui acesso direto à Rodovia Raposo Tavares. Em Itu, O Road Shopping, inaugurado em 1996, localiza-se no quilômetro 76 da Rodovia Castelo Branco, entre a entrada de acesso a essa cidade e São Paulo. Fica claro, portanto, que tais localizações têm como princípio atender a um mercado consumidor disperso em múltiplas escalas e não apenas do município em questão, além da importância do rápido acesso à capital paulista, à qual essas centralidades encontram-se profundamente articuladas.

Outro elemento - além da reestruturação urbano-industrial e da desconcentração de atividades a partir da metrópole - que seria importante abordar para a compreensão das inter-relações entre cidades, porque interfere nas formas produzidas, é o mercado de terras. Como trata Lencioni (2008), através dele novas áreas são agregadas à capital, compondo a cidade-região. Assim coloca a autora:

Essa gigantesca mancha urbana, como a atual metrópole de São Paulo, requer incorporação crescente de áreas que chegam ao mercado de terras supervalorizadas em relação à valorização anterior. Mas, essas terras apresentam valor unitário menor em comparação a algumas áreas tradicionais da cidade e é essa dinâmica de preços que faz com que novas áreas sejam continuamente incorporadas à lógica do mercado de terras da metrópole, contribuindo para a indefinição dos limites metropolitanos.⁶⁸

Tal abordagem, entretanto, não compõe nosso recorte temático, embora as dinâmicas do mercado de terras gerem formas que passam a configurar uma série de

⁶⁸ LENCIONI, S. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. In: *Revista de Geografia Norte Grande*, p.9-10.

descontinuidades no tecido urbano; além de se refletirem e serem influenciadas pelo aumento dos fluxos dentro da área de expansão da metrópole. Porém, sob outra perspectiva, as formas territorialmente descontínuas geradas no contexto de novas lógicas de reestruturação industrial foram afetadas e afetaram o mercado de terras das áreas que receberam capitais fixos e infraestruturas; concomitantemente modificaram a dinâmica dos fluxos ao longo das últimas décadas. Ficaremos, pois, com esse segundo aspecto da questão, abordando a dinâmica do mercado de terras apenas de modo tangencial, dado os limites impostos pelos recortes definidos para essa pesquisa.

À nova configuração territorial, marcada pela reestruturação produtiva, acompanha-se também uma nova fase do processo de urbanização, partindo agora para a metropolização do espaço regional. Essa nova realidade, longe de ser marcada unicamente pela simplificação da rede urbana, dada pela tendência à maior centralização dos fluxos em poucos e determinados pontos do território, como é o caso de São Paulo, também pode ser caracterizada por uma multiplicidade de fluxos que, seguindo variadas direções, tornam a rede urbana cada vez mais complexa. Acreditamos que essa aparente contradição se desenvolveu no âmago da rede urbana sobretudo a partir do último período de reestruturação urbano-industrial.

A discussão sobre reestruturação produtiva é essencial para compreender as mudanças nos fluxos da rede urbana e a maneira como transformações nos processos econômicos afetam os processos espaciais, visto que a atividade industrial gera e redefine direta e indiretamente inúmeras redes geográficas. Por conseguinte, as transformações econômicas também podem ser inferidas pelas alterações nos fluxos.

A nova condição da indústria e do próprio modo de produção capitalista repercutiu sobre os fluxos não apenas por meio de novas localizações das atividades produtivas, do sistema administrativo *just in time*, do aumento da mobilidade do trabalhador, das terceirizações e especializações produtivas, ou novas linhas de produtos em si, entre outros fatores já mencionados. Ocorre também na medida em que produtos, muitas vezes inovadores, são fabricados e comercializados para serem rapidamente substituídos, devido à menor durabilidade dos mesmos. Essa prática e racionalidade não se restringem à indústria, afetam inclusive o mercado imobiliário, na construção de moradias populares. Ao lado de móveis e eletrodomésticos, as habitações também são feitas para não durarem. Visa-se com isso a redução de custos e tempo de fabricação, o rápido retorno dos

investimentos aplicados e a diminuição do “ciclo de vida” do produto, induzindo à rápida substituição dos mesmos. A busca constante por dispor novas linhas de produtos no mercado atrela-se ainda aos apelos do *marketing*, que adquirem papel fundamental para a intensificação do consumo, na medida em que por seu intermédio os novos lançamentos, mais inovadores, tornam os produtos antigos rapidamente defasados, estimulando sua substituição ainda que sua funcionalidade se mantenha.

O volume e a frequência dos fluxos aumentaram nas últimas décadas. Os meios de comunicação, os modismos, exercem importante função nessa ampliação, pois atrelam fortemente o consumo a valores culturais. Esse processo tem sido, como muito se sabe, acompanhado pelo desenvolvimento dos meios técnicos, que possibilitam que as interações espaciais alcancem velocidades e escalas cada vez maiores. No que se refere aos fluxos de informação, alcançou-se o nível da instantaneidade. As grandes corporações, formadas por inúmeras unidades com distintas localizações no mundo, são responsáveis por grande parte do comércio mundial, estabelecendo complexas redes geográficas. Os capitalistas envolvidos, por sua vez, pressionam governos para defender seus interesses, de modo que as barreiras protecionistas sejam cada vez menores e que as mercadorias possam ter livre acesso aos países, competindo com produtos nacionais.

A crescente mobilidade, característica do sistema de produção flexível, apresenta-se também no âmbito do próprio capitalismo através da mobilidade do capital na busca por lucros setoriais, da dinamicidade do sistema financeiro na aplicação de investimentos. Promovem-se, com isso, profundas mudanças na organização do território, nas estruturas da divisão territorial do trabalho em várias escalas, nas quais processos e formas espaciais são distintos, mas estritamente associados. Em todas elas, a desconcentração espacial dos investimentos e a dispersão das formas ocorrem em benefício da maior centralização do capital.

Com as mudanças na organização do território durante as últimas décadas do século XX, uma nova realidade se apresenta. Nesse período, ele foi profundamente marcado, reorganizado para atender as novas exigências do sistema produtivo no intuito de superar a crise e garantir os lucros; por isso também as novas tecnologias provenientes da Terceira Revolução Industrial foram rapidamente propagadas. Sobrepondo-se à ordem dos lugares, fortaleceram-se as redes para dar suporte às novas relações capitalistas e

configuraram-se concomitantemente formas territoriais mais dispersas em várias escalas que, estritamente relacionadas às mudanças nos fluxos, ajudam a compreendê-los.

As formas são, portanto, outro viés de abordagem para a compreensão das mudanças na urbanização, geradas no contexto da reestruturação produtiva. Condicionantes e condicionadas pelos fluxos, ambos são gerados por processos, sobre os quais passam a influenciar. Existe uma unidade entre formas, processos, funções e estrutura, portanto analisar as formas, ao contrário de negar essa ideia de unidade, significa reafirmá-la, na medida em que o discurso e análise sobre um desses elementos não pode comparecer desvinculado dos outros. O aspecto transversal, que dá vida a todos eles, é a própria sociedade em movimento: os fluxos, motivados por variados interesses e sentimentos, mas que, na sociedade capitalista, adquirem sobretudo um sentido econômico.

As formas revelam aspectos da realidade que, em um primeiro momento, são de difícil apreensão. Daí a importância de superar os limites da aparência. Sobre isso, escreveu Lefèbvre⁶⁹, referindo-se ao urbano: “O caráter desértico, abandonado, das periferias urbanas é revelador. O que ele revela? Para descobri-lo e dizê-lo é preciso lê-lo.” As formas espaciais, resultantes dos processos de desconcentração, reconcentração e centralização envolvem a formação de cidades multi(poli)cêntricas, de novas aglomerações, de formas territorialmente descontínuas, de tendências à conurbação, expansão em eixos e, no âmbito regional, na constituição de uma nova forma territorial estendida, comandada pela metrópole de São Paulo.

Forma e movimento compõem a organização do espaço urbano, formas com conteúdos funcionais diferenciados e interligados por fluxos; causa e resultado da ação humana ao longo do tempo. Fruto do trabalho humano, inserido em determinado contexto social, a organização espacial espelha tal contexto, suas transformações, que acontecem principalmente devido a mudanças nas forças produtivas, nas relações sociais e de produção. Por outro lado, as novas formas espaciais, como as criadas ao longo das últimas décadas (parques industriais, *shoppings centers*, condomínios fechados, amplos estacionamentos, centros de eventos, centros urbanos novos e renovados, para citar alguns exemplos), têm extrema importância na condução de ações sociais, seja através do

⁶⁹ LEFÈBVRE, H. *Espaço e política*, p.86.

desenvolvimento de novos valores e hábitos de vida (relacionados ao consumo, habitação, trabalho, lazer), seja através do redirecionamento de investimentos.

As formas, entretanto, mudam mais lentamente que os processos, caracterizando, muitas vezes, as *rugosidades* a que se referiu Milton Santos. Nesses casos, embora em um primeiro momento elas se constituam em um empecilho ao processo de acumulação, existe a possibilidade de serem refuncionalizadas, de modo que correspondam mais diretamente à dinâmica da urbanização. Com isso adquirem, em muitos casos, valores simbólicos, mas também se constituem em capitais fixos; a exemplo do prédio da antiga fábrica de tecidos São Luiz⁷⁰, no centro tradicional de Itu, que atualmente funciona como espaço cultural; ou de cidades e centros históricos que, deixando de ser atrativos para muitas atividades econômicas, buscam desenvolver o turismo, fato também característico em Itu, onde a estreiteza de suas ruas e calçadas centrais, decorrente de uma estrutura histórica e tombada, limitam a mobilidade e tornam essa localização pouco atrativa para muitas atividades econômicas, particularmente as mais modernas. A renovação das formas é outra possibilidade de superar tais rugosidades e otimizar a reprodução do capital. Os exemplos, nesse sentido, são numerosos, incluindo eventos cotidianos como o alargamento de ruas, pontes e estradas, visando comportar o crescente fluxo de veículos, ou a destruição de prédios e infraestruturas antigas, para a implantação de outras, condizentes com as necessidades atuais do capital.

Na relação entre localização e funcionalidade das formas, os valores simbólicos também estão presentes compondo um dos processos espaciais a que se refere Corrêa (2005)⁷¹. Trata-se do processo de inércia, no qual determinados valores “levam à permanência de localizações e usos da terra que não mais obedecem a uma racionalidade econômica.”⁷² Nesse caso, embora a óptica capitalista justifique a realocação de determinados usos da terra, eles se mantêm por certo período de tempo, a despeito de eventuais pressões por parte de dinâmicas e agentes econômicos envolvidos. As dificuldades de realocação e a institucionalização da inércia, como bem adverte o referido autor,

⁷⁰ Este prédio, construído em 1869, está localizado na Rua Paula Souza, que compõe o Eixo Histórico no Centro da cidade de Itu. Abrigou a primeira fábrica a vapor da província de São Paulo, que foi desativada em 1980. Em seu espaço cultural estão instaladas pequenas lojas de antiguidades e artesanatos, cafés, ocorrem exposições e shows com música ao vivo.

⁷¹ São eles: centralização, descentralização, coesão, segregação, invasão-sucessão e inércia. Cf. CORRÊA, R. L. *Trajetórias geográficas*, p.121-143.

⁷² CORRÊA, R. L. *Trajetórias geográficas*, p.137.

também são elementos a serem considerados, para além dos valores simbólicos, explicando sua manutenção.

Segundo Corrêa (1989), a rede urbana também apresenta um aspecto formal, na medida em que “pode ser considerada como uma forma espacial através da qual as funções urbanas se realizam.”⁷³ Esse aspecto da rede é mais facilmente apreensível ao considerarmos que ela é constituída por um conjunto de cidades de diferentes portes, cada qual possuidora de um conjunto de empresas, instituições, equipamentos e infraestruturas, cujo sentido de existência só pode ser apreendido pela análise conjunta com vários outros centros urbanos, com os quais estabelece interações, em um contexto regional ou nacional.

Analizada por esse viés, enquanto forma, processos e lógicas espaciais que favorecem as permanências podem ser apreendidos também no âmbito da rede urbana, visto que os fluxos que a compõem necessitam de pontos fixos para sua emissão e recepção. Esses constituem nós de sustentação das redes geográficas e sua implantação envolve custos variáveis, mais expressivos conforme as necessidades que visam responder. Desse modo, e em concordância com Milton Santos (2008)⁷⁴, os lugares são produzidos com enorme carga de intencionalidades e passam, concomitantemente, a atribuir valores às atividades que neles se localizam. As novas formas, que respondem às necessidades mais atuais da capital são, por conseguinte, as que geram maior carga de fixidez, que, em seu conjunto, repercute sobre a própria rede urbana, constituída pela soma das inúmeras redes geográficas.

Em tal contexto, as cidades classificadas nos níveis mais altos da hierarquia urbana, cujos processos de concentração e centralização espacial geraram estruturas modernas, diversificadas e caracterizadas por significativa interdependência entre seus elementos integrantes, apresentam-se como pontos de centralidade bastante estáveis no contexto da rede urbana, mantendo, desse ponto de vista, forte fixidez. Tal fato reflete-se na estabilidade que adquirem nesses níveis hierárquicos. A manutenção desses pontos de centralidade mais importantes, cidades com amplas áreas de influência, não caracteriza, entretanto, um processo de inércia, visto que a racionalidade econômica se mantém na preservação da localização de suas empresas e instituições e visto que foram, inclusive, refuncionalizados ao longo das últimas décadas. As estruturas e formas modernas também

⁷³ CORRÊA, R. L. *A rede urbana*, p.70.

⁷⁴ SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*, p.249-252

tornam o conceito de rugosidade inadequado. Diferentemente, tais localizações funcionam como economias de aglomeração, atraindo atividades específicas, cuja implantação é motivada por razões estratégicas. Esse processo espacial também foi abordado por Corrêa (2005), sob o nome *coesão*.⁷⁵

O fundamento estratégico também está presente quando se considera a desconcentração de atividades econômicas a partir da capital paulista, visto que sua realocação envolve não apenas o artifício de redistribuir unidades empresariais sobre um amplo território, mas também em pontos bastante específicos dele. Sendo assim, não ocorre apenas por uma questão de desvantagens apresentadas pela metrópole, as chamadas “deseconomias de aglomeração”. A reconcentração de unidades empresariais em determinadas cidades do interior do estado alterou a estrutura da rede urbana. Enquanto as cidades classificadas nos níveis intermediários da hierarquia - geralmente cidades de porte médio - sofreram consideráveis alterações em suas centralidades ao longo das últimas décadas, seja pelo reforço ou declínio das mesmas, afetando suas redes de influência; não houve significativas alterações na centralidade daquelas classificadas nos níveis mais baixos da hierarquia urbana. Essas cidades, desprovidas de empresas, infraestruturas e, muitas vezes, de localizações atrativas ao capital, mantiveram-se, em geral, estagnadas.

Podemos, por isso, afirmar que a forma da rede, em sua antiga estrutura piramidal, foi profundamente alterada no contexto da reestruturação produtiva, mas não teve a velha estrutura completamente abolida. A dialética entre o velho e o novo revela-se na manutenção dos principais pontos da pirâmide e de interações espaciais que acompanham, em fluxos ascendentes ou descendentes, esses diferentes níveis de centralidade; ao lado de outros fluxos que, ainda que claramente hierárquicos, ocorrem diretamente entre cidades de portes e importâncias completamente distintas e a despeito de uma obediência à gradualidade dos níveis; ou mesmo entre cidades classificadas no mesmo nível hierárquico da rede urbana.

As mudanças nas formas e nos fluxos indicam uma ruptura no processo de urbanização. Transcendem a escala local, envolvendo mudanças na própria rede urbana. Na medida em que as condições para a acumulação apoiam-se em novas maneiras de organizar o território, observa-se a redefinição das interações espaciais e um processo de dispersão e

⁷⁵ Cf. CORRÊA, R. L. *Trajetórias geográficas*, p.129-131.

reconcentração das formas em várias escalas, que na fase atual de reestruturação do sistema teve como elemento impulsionador a relocação da atividade produtiva.

A implantação de infraestruturas que acompanhou a dispersão de atividades econômicas a partir da capital foi, em grande parte, realizada pelo Estado e compreendeu elementos fundamentais ao desenvolvimento industrial. Elas interferem diretamente na mobilidade e nos fluxos em geral. Aos capitalistas, tais investimentos representam uma diminuição na margem de lucro, dado que, embora extremamente necessários, apresentam altos custos. O Estado atua sanando esse impasse, na medida em que assume a responsabilidade por tais gastos. Nesse contexto, investimentos nos setores de energia (elétrico, combustíveis e biocombustíveis), transporte (rodovias, portos, aeroportos e ferrovias) e telecomunicações (Tecnologias de Informação e Comunicação – TICs), além de infraestruturas urbanas - como habitação, redes de abastecimento de água e saneamento básico, coleta de lixo e mobilidade urbana - realizam-se com vistas a tornar as inversões privadas de grandes capitalistas consideravelmente mais lucrativas, facilitando interações necessárias ao prosseguimento das funções das empresas e reduzindo custos relacionados à comunicação e ao recebimento e escoamento de mercadorias e serviços.

2.1 Contexto político e investimentos em infraestruturas econômicas: as condições para as mudanças na rede

Arelados aos investimentos privados em capital produtivo, originários dos grandes centros de acumulação, os investimentos em infraestruturas acontecem viabilizando as condições necessárias à drenagem de valores excedentes para os principais centros da rede. Nos lugares onde eles são realizados, as mudanças envolvem, entre outras coisas, o deslocamento do poder de controle sobre as atividades econômicas, que vai do local para a metrópole, e a falência, decadência, ou perda de importância das empresas de capital local, que, em muitos casos, ficam subordinadas à grande empresa com sede na metrópole ou no exterior.

As infraestruturas econômicas - que correspondem às necessidades mais diretas do setor produtivo -, passaram a ter importância no direcionamento de recursos por

parte do governo principalmente a partir da segunda metade do século XX, visto que na primeira metade do referido século foram raras as ações de planejamento econômico, que passaram a ocorrer timidamente apenas com o governo de Getúlio Vargas (1937-1945), acompanhando uma tendência mundial do período. As responsabilidades do Estado no provimento de infraestruturas continuaram lhe sendo quase exclusivas até a década de 1990, quando uma nova tendência começa a passar essa responsabilidade também ao setor privado, através de privatizações, concessões e parcerias.

Em 1971, durante o governo Médici (1969-1974), investir em infraestruturas que garantissem maior desempenho da economia brasileira passou a ser o principal objetivo do I PND (I Plano Nacional de Desenvolvimento), cujos focos estiveram nos setores de transporte, energia e telecomunicações. As empresas estatais consolidam-se. No setor de telecomunicações, é criada a Telebrás em 1972, que passou a assumir paulatinamente os serviços de telefonia no Brasil, antes dispersos por várias empresas privadas. Embora alcançando resultados bastante positivos, a crise do petróleo, iniciada em 1973 arrefeceu as possibilidades de crescimento econômico do país, estimulando o lançamento do II PND, em 1974.

O II PND, lançado no contexto do governo do general Geisel (1974-1979), foi um programa ambicioso, que objetivava o crescimento de vários setores da economia e que necessitava, para sua concretização, de amplos recursos financeiros. Lançado em um contexto de crise e de incapacidade de financiamento a partir de recursos próprios, governo e empresas estatais aumentaram os empréstimos no exterior para realizarem os investimentos necessários, seguindo o modelo de substituição de importações. Esses compreenderam infraestruturas econômicas, principalmente no setor de energia, e a consolidação da industrialização por meio do desenvolvimento da produção de bens de capital e insumos básicos. Os aspectos positivos dessas inversões contrastaram com a explosão da dívida externa, fato que marcou a década de 1980. Nesse período, os elevados valores alcançados colocaram em dúvida a capacidade dos países subdesenvolvidos de arcarem com suas dívidas, gerando barreiras à concessão de novos empréstimos.

As dificuldades enfrentadas pelas empresas estatais, os cortes nos gastos públicos devido às dificuldades encontradas para estabilizar o balanço de pagamentos, geraram efeitos negativos sobre outros setores altamente dependentes dessas empresas, iniciando um período de recessão econômica.

Ferreira e Malliagros (2010) ⁷⁶, a partir de uma série de dados sobre a evolução das infraestruturas econômicas no Brasil no período de 1950 a 1995, estabelecem uma periodização em dois subperíodos: de 1950 a 1979, caracterizado por grandes investimentos públicos em infraestruturas e pelo desestímulo do setor privado em realizar tais investimentos - dado o controle do Estado sobre as tarifas, à antipatia da sociedade em relação ao capital estrangeiro e ao alto risco desses investimentos -, e de 1980 a 1995, quando o agravamento da crise econômica e as barreiras impostas à realização de empréstimos no exterior afetam severamente a capacidade do governo em investir em infraestruturas, acarretando na paralisação de diversas obras em andamento.

Embora os citados autores não distingam, em sua periodização, os anos a partir de 1990, outra realidade se impõe a partir daí. As graves deficiências enfrentadas pelas empresas estatais durante a década anterior, que afetaram diretamente a qualidade dos serviços prestados, facilitaram para que ocorresse um amplo processo de privatizações, no contexto das mudanças políticas de cunho neoliberal do período.

Desse modo, ao longo das últimas décadas houve uma diminuição dos investimentos em infraestruturas no Brasil, quando comparado aos dados da década de 1970, principalmente envolvendo recursos do setor público. Na década de 1990, a impossibilidade de retomar os investimentos de modo a recuperar as defasagens acumuladas na década anterior foi um elemento estimulador do processo de privatizações. Ainda assim, as empresas que se desconcentraram durante a reestruturação produtiva - processo iniciado ainda na década de 1970 com o lançamento de um projeto nacional que buscava incentivar a interiorização do desenvolvimento - se beneficiaram, mesmo nas décadas seguintes, das infraestruturas implantadas durante aquele período.

Em 1990, o presidente Fernando Collor (mandato de 1990-1992) adota um amplo programa econômico de privatizações, ao instituir o PND (Programa Nacional de Desestatização) que, de modo geral, recebeu continuidade pelos dois governos seguintes. No governo Itamar Franco (1992-1995), esse processo aconteceu de forma mais amena, sendo fortemente retomado durante o mandato de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), que criou, em 1997, o Conselho Nacional de Desestatização. As privatizações

⁷⁶ Cf. FERREIRA, P. C. G.; MALLIAGROS, T. G. Investimentos, fontes de financiamento e evolução do setor de infra-estrutura no Brasil: 1950-1996. In: *Ensaio econômico*, 2010.

aconteceram primeiramente no setor de siderurgia, ampliando-se, principalmente após 1995, para os setores de telecomunicações, energia e mineração.

As concessões realizadas pelo poder público possuem um caráter diferente das privatizações na medida em que delegam para setor privado a execução e gestão de determinada atividade por um período determinado, sob o controle do Estado, que mantém o poder de retirar a concessão quando as condições exigidas para sua realização forem descumpridas pelo concessionário. Elas foram realizadas principalmente no setor de transportes (malhas rodoviária e ferroviária e aeroportos) durante o governo Fernando Henrique Cardoso e os governos seguintes, de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010) e Dilma Rousseff (2011 até a atualidade).

Pela relevância que apresenta no contexto da reestruturação e do processo de metropolização do espaço, cabe destacar também que na década de 1990 o setor de telefonia teve grande expansão, tanto a convencional, quanto a telefonia celular, introduzida no início dos anos 90. A contenção do processo inflacionário, o reajuste de tarifas e a retomada dos investimentos tiveram papel fundamental para esse crescimento antes e após a privatização do setor, que aconteceu em 1998, com a venda da Telebrás.

No que se refere aos investimentos realizados no setor de telecomunicações – no caso, trata-se especificamente de informações relativas ao setor de telefonia –, o gráfico seguinte é indicativo do exposto.

Gráfico 1: Evolução dos investimentos em telecomunicações (1968-1994).

Fonte: Anuário Estatístico do IBGE 1967-1973 e Relatório Anual da Telebrás 1981/1995. *Apud* FERREIRA, P. C. G.; MALLIAGROS, T. G, 2010, p.16.

Diferentemente dos setores elétrico e rodoviário, que receberam grandes investimentos públicos durante a década de 1970, sofrendo uma queda significativa nos anos posteriores; o setor de telefonia não apresentou a mesma oscilação, com cortes menos significativos em seus recursos. O gráfico reflete claramente o crescimento dos investimentos realizados após o ano de 1972, com a criação da Telebrás, que passou a comprar uma série de empresas privadas, até então responsáveis pelo serviço no Brasil, empregando pesados recursos para isso. Também começou a investir na melhoria dos serviços prestados. Há queda dos investimentos no final dos anos de 1970, com retomada do crescimento na segunda metade da década de 1980, mas mantendo relativa estabilidade ao longo do período. Essa aplicação de recursos, entretanto, não foi acompanhada por significativa expansão do sistema, gerando sobrecarga nos terminais existentes. Os investimentos voltam crescer de maneira eficaz a partir de 1990, aumentado também o número de terminais fixos e móveis disponíveis.⁷⁷

⁷⁷ Cf. FERREIRA, P. C. G.; MALLIAGROS, T. G. Investimentos, fontes de financiamento e evolução do setor de infra-estrutura no Brasil: 1950-1996. In: *Ensaio econômico*, p.15-18.

A aplicação de recursos públicos ou privados em infraestruturas econômicas tem o poder de estimular novos investimentos, visto que há diminuição dos riscos às empresas e as perspectivas de retorno financeiro são melhores. A concentração desses investimentos acontece no estado de São Paulo e entorno metropolitano, gerando, conseqüentemente, maior atratividade dessa região sobre o capital privado em relação a outras áreas do estado ou país. A concentração de infraestruturas e empresas gera um ambiente favorável à crescente acumulação de capital.

Dentre as infraestruturas econômicas, os investimentos do governo no setor de transportes, particularmente no setor rodoviário, merecem destaque, dado à importância que tiveram no processo de interiorização da atividade produtiva e à dinâmica que impulsionaram, acelerando os fluxos e a vida regional, de modo a redefini-la. Além disso, considere-se que cerca de 65% da movimentação de cargas e 90% da movimentação de passageiros acontecem, no Brasil, por meio de rodovias, segundo informações da CNT (Confederação Nacional do Transporte).⁷⁸

A prioridade dada às rodovias inicia-se com o Plano de Metas, do governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), no intuito de estimular a indústria automobilística, implantada no Brasil em 1957, durante o processo de substituição de importações; decisão que foi seguida pelos seus sucessores acarretando em significativo prejuízo ao transporte ferroviário, que teve seus investimentos públicos reduzidos ao longo da segunda metade do século XX. De modo geral, com os cortes de gastos do governo, houve diminuição dos investimentos em transporte durante a década de 1980 e início dos anos 90, envolvendo todos os setores. Apesar disso, “a participação da rede pavimentada federal sobre o total federal aumentou de 26,7% em 1960 para 79% em 1990. Na rede estadual, aumentou de 5,3% em 1960 para 41,4% em 1990.”⁷⁹

Esse aumento das rodovias pavimentadas deveu-se aos vultosos investimentos aplicados durante as décadas de 1960 e 1970, visto sua drástica redução nos anos consecutivos, que geraram a deterioração do sistema viário e um crescimento pouco significativo em sua pavimentação. Nessas condições gerais desfavoráveis, as áreas melhores servidas de boa infraestrutura rodoviária apresentaram grandes vantagens em relação a

⁷⁸ <http://www.cnt.org.br>

⁷⁹ FERREIRA, P. C. G.; MALLIAGROS, T. G. Investimentos, fontes de financiamento e evolução do setor de infra-estrutura no Brasil: 1950-1996. In: *Ensaio econômico*, p.24. Fonte de dados: GEIPOP 1970, 1976, 1981, 1986, 1992.

outras porções do território brasileiro para a escolha locacional de atividades econômicas, pois o desenvolvimento de suas funções, principalmente no setor produtivo, requerem condições eficientes de transporte, de modo a potencializar o ciclo de reprodução do capital e as condições de acumulação.

No contexto de privatizações e concessões, em vigor partir da década de 1990, o melhoramento das infraestruturas do país através da inversão de recursos privados acontece muitas vezes por meio de empréstimos junto a BNDE (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico), bem como da cobrança pela utilização dos serviços sob responsabilidade do setor privado.

Segundo Antunes (2011), com base em dados da ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias), 9.834,10 quilômetros de rodovias foram concedidas, no Brasil, até o ano de 2007 ⁸⁰; em um total de aproximadamente 1,7 milhões de quilômetros de rodovias federais e estaduais, de acordo com informação da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Após 1998 esse processo tem acontecido em etapas. Em âmbito federal, 1.482,4 quilômetros compuseram a primeira etapa do programa. Em 2008 iniciou-se um novo ciclo, que compôs a segunda etapa das concessões, durante a qual 3.281,4 quilômetros de rodovias foram transferidas à iniciativa privada. Para a terceira etapa do processo, ainda em andamento, estabelece-se um total de 5.748,3 quilômetros de rodovias federais a serem concedidas.⁸¹ No âmbito estadual o processo aconteceu em duas etapas, também iniciadas em 1998 e 2008, durante as quais 3.600 e 1.715 quilômetros de rodovias estaduais foram concedidas, respectivamente.⁸²

De acordo com informações da ARTESP (Agência de Transporte do Estado de São Paulo), as doze empresas que receberam as concessões de rodovias estaduais por um período de 20 anos durante a primeira etapa do processo, investiram, desde o início o programa até setembro de 2013, R\$ 26,9 bilhões. A tabela seguinte retrata o teor desses investimentos até maio de 2012:

⁸⁰ ANTUNES, C. Infraestrutura de transportes: análise dos principais modais do Estado de São Paulo. In: *Revista Formação Online*, p.127.

⁸¹ <http://www.antt.gov.br>.

⁸² <http://www.artesp.sp.gov.br>.

Tabela 1: Investimentos por doze concessionárias estaduais até maio de 2012.

OBRAS	REALIZADO (QUILÔMETROS)
Duplicações	758,4
Novas rodovias	132,6
Recapeamentos	5.073,2
Marginais	185,9
Faixas adicionais	388,5
Acostamentos	2.081,7
Acessos (pontes, viadutos e retornos)	695 unidades
Passarelas	157 unidades

Fonte: ARTESP, 2013.

Sobre as empresas que operam os cinco lotes licitados em 2008, para um período de 30 anos, a ARTESP afirma que “ao todo as concessões viabilizarão 359 quilômetros de duplicações, 526 quilômetros de faixas adicionais e novos acostamentos, além da construção ou ampliação de 317 dispositivos de acesso, retorno, pontes e viadutos e mais 65 novas passarelas.”⁸³

A busca pela retomada do planejamento econômico por parte do governo federal estimulou o lançamento de uma importante iniciativa no intuito de melhorar as condições da economia brasileira, através do investimento em infraestruturas econômicas, urbanas e sociais. O lançamento do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) durante o governo Lula (2003-2010), em 2007, promoveu o aumento desses investimentos. Através da aplicação de pesados recursos, da ordem de meio bilhão de reais, buscou-se estimular as inversões privadas. Esse programa recebeu continuidade pelo governo Dilma, que lançou o PAC 2, em 2011, com os mesmos objetivos anteriores e a aplicação de recursos mais significativos, da ordem de um trilhão de reais.

Depois de uma severa queda entre meados da década de 1970 e o ano de 1990, quando os investimentos em infraestruturas de transporte caíram de 1,84 para 0,15% do PIB, houve um período de estagnação entre 1990 e 2005, aproximadamente, quando esses investimentos eram da ordem de 0,16% do PIB, no último ano. A partir de então tem havido uma tendência de aumento na inversão de recursos federais, mas que ainda estão longe de alcançar o patamar que tiveram durante a década de 1970. Em 2010, cerca de

⁸³ <http://www.artesp.sp.gov.br>.

0,40% do PIB eram investidos em infraestruturas de transporte no Brasil, percentual que não era atingido desde 1989.⁸⁴

Tratando-se especificamente das rodovias, os investimentos federais passaram de 0,9 bilhões correntes, em 2003, para 10,3 bilhões em 2010.⁸⁵ Atualmente, suas condições de qualidade são avaliadas pela CNT. O último relatório, publicado em 2013, apresenta os seguintes resultados para o Brasil e suas regiões⁸⁶:

Tabela 2: Classificação do estado geral de qualidade das rodovias, em quilômetros.

Estado Geral						
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
Brasil	9.895	25.107	33.302	20.676	7.734	96.714
Norte	43	1.289	3.463	3.766	2.334	10.895
Nordeste	518	6.248	11.437	5.951	2.803	26.957
Sudeste	6.685	7.267	7.605	4.530	1.078	27.165
Sul	2.402	6.913	5.296	1.902	507	17.020
Centro Oeste	247	3.390	5.501	4.527	1.012	14.677

Fonte: adaptado de Pesquisa CNT de rodovias, 2013, p.316.

As regiões Sudeste e Sul são as que apresentam, de longe, as melhores condições de rodovias, sendo as únicas que estão classificadas acima da média brasileira nas avaliações “ótimo” e “bom”. Na região Sudeste, esses percentuais são de 24,6 e 26,7, respectivamente; enquanto para o Brasil, são de 10,2 e 26,0%, na mesma ordem. Na região Sul 14,1% dos quilômetros avaliados são considerados ótimos e 40,6%, bons. Nordeste e Centro-Oeste se destacam na avaliação “regular”, com 42,4% para a primeira região e 37,5% para a última. No Norte, 34,6% dos quilômetros de rodovias pesquisados foram considerados ruins e 21,4%, péssimos. Em geral, essa é a região que apresenta as piores

⁸⁴ Análise feita a partir do gráfico “Evolução do investimento federal em infraestrutura de transporte (1975-2012)”. Fonte: Pesquisa CNT de rodovias 2013, p.327.

⁸⁵ Dados extraídos do gráfico “Evolução do investimento federal em infraestrutura rodoviária” Fonte: pesquisa CNT de rodovias 2013, p. 329.

⁸⁶ São avaliadas as condições do pavimento, da sinalização e da geometria da via, classificando suas condições como ótimas, boas, regulares, ruins ou péssimas. A pesquisa CNT de rodovias apresenta toda a metodologia utilizada e está disponível para download no site da CNT (<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/index.aspx>).

condições de qualidade das rodovias, com 56% dos quilômetros pesquisados classificados nesses dois níveis de avaliação. É também a região que apresenta menor percentual na avaliação “ótimo” de qualidade: apenas 0,4%. Por outro lado, Sudeste e Sul se destacam novamente, com os menores percentuais de quilômetros inseridos na classificação de qualidade “péssimo”: 4 e 3%, respectivamente.

O estado de São Paulo se distingue no contexto da região Sudeste, com as melhores classificações de qualidade. Aparece, com 57,3% de sua malha viária pesquisada classificada como apresentando ótimas condições gerais de qualidade; ao lado do Rio de Janeiro, em segundo lugar no contexto dos quatro estados da região, com um percentual de 34,3 no mesmo nível de avaliação. Como “regular” se destacam as rodovias de Minas Gerais e Espírito Santo, com 37,5 e 41%, respectivamente. Já na avaliação “péssimo” enquanto o primeiro apresenta os maiores índices, no contexto da região Sudeste, com 5,8% dos quilômetros pesquisados inseridos nessa avaliação, o segundo apresenta apenas 1,2%. O estado de São Paulo também é o que apresenta o menor percentual de quilômetros classificados no nível “ruim” de qualidade: 4,3%.⁸⁷ Pelo gráfico apresentado a seguir nota-se que o aspecto melhor avaliado foi as condições de pavimentação das vias, classificadas como ótimas em 76,1% dos quilômetros pesquisados.

De acordo com os dados divulgados pela pesquisa CNT de rodovias, constata-se que a malha rodoviária do estado de São Paulo é, dentre todos os estados da federação, a que possui as melhores condições de preservação. As inúmeras concessões realizadas no estado, que apresenta suas rodovias mais importantes e com maior fluxo de veículos sob o comando da iniciativa privada, relacionam-se diretamente a essas condições de qualidade.

Segundo o DER (Departamento de Estradas de Rodagem), do total de 22.096 quilômetros de rodovias pavimentadas e não pavimentadas existentes no estado de São Paulo no ano de 2012 (excetuando-se as estradas vicinais), 29,7% eram concedidas à iniciativa privada, enquanto 70,3% estavam sob a administração do DER. Se excluirmos, dentre as rodovias sob atribuição desse órgão, aquelas que não são pavimentadas (menos

⁸⁷ Os percentuais dos outros estados da região Sudeste foram contabilizados com base na quantidade de quilômetros inseridos em cada nível de avaliação. Fonte: Pesquisa CNT de rodovias, 2013, p.316.

importantes no contexto da malha rodoviária do estado e menos interessantes à iniciativa privada), o percentual de rodovias concedidas passa para 31,4%.⁸⁸

Contrastando esses dados com as informações apresentadas pela pesquisa CNT de rodovias (2013), que demonstra os resultados de qualidade de acordo com o tipo de gestão das mesmas, é possível induzir a relevância das concessões sob a qualidade das pistas no estado de São Paulo. Do total de 15.873 quilômetros de rodovias brasileiras concedidas, que foram pesquisados pela CNT em 2013, 84,4% apresentavam condições de qualidade entre “ótimo” e “bom” e apenas 1,3% entre “ruim” e “péssimo”. Tratando-se das rodovias sob gestão pública, 26,7% do total de 80.841 quilômetros pesquisados foram considerados em estado “ótimo” ou “bom” e 34,9% foram classificados com “ruim” ou “péssimo”.⁸⁹

Gráfico 2: Resumo das características das rodovias – estado de São Paulo⁹⁰.
Fonte: adaptado de Pesquisa CNT de rodovias, 2013, p.253.

⁸⁸ Percentuais calculados a partir da tabela “Evolução da malha rodoviária”, disponível no site do DER: http://www.der.sp.gov.br/website/Malha/malha_evolucao.aspx

⁸⁹ Cf. Pesquisa CNT de rodovias, 2013, p.78-80.

⁹⁰ Em 8.802 quilômetros pesquisados de um total de 17.256 quilômetros de rodovias federais e estaduais. Cf. Pesquisa CNT de rodovias, 2013, p.253. Lembrando que CNT não considera, em sua pesquisa, vias não pavimentadas e rodovias sob a atribuição dos municípios. Para informações sobre a metodologia: Cf. Pesquisa CNT de rodovias, 2013, p.16-29.

Desse modo, as concessões têm sido avaliadas como uma importante alternativa para suprir as deficiências do governo na alocação de recursos em infraestruturas de transporte. Por outro lado, observa-se que essa qualidade é conquistada através da cobrança de taxas de pedágio que, em geral, são consideradas abusivas por parte dos usuários. À atividade industrial que busca se localizar nas proximidades da capital paulista, a melhor qualidade das pistas torna sua utilização vantajosa pela rapidez e eficiência que proporciona em suas estratégias de logística, principalmente àquelas empresas orientadas pelo modelo administrativo *Just in time*. Em condições de boa qualidade à altos custos e da necessidade de deslocamentos constantes, o transporte rodoviário aparece como favorável à indústria em um raio de poucos quilômetros. Daí também – e reafirmando a tendência histórica de concentração industrial e de infraestruturas na área próxima à São Paulo – a necessidade de se manterem próximas à capital, com a qual as unidades empresariais aí localizadas mantêm interações constantes através dos eixos de desenvolvimento.

O traçado desses eixos, as mais importantes rodovias do estado, possui como centro a cidade de São Paulo e orientou o deslocamento das empresas que decidiram realocar suas unidades produtivas a partir da década de 1970. Com isso, os principais centros urbano-industriais do estado, que fortaleceram sua importância econômica no contexto do processo de desconcentração, também estão aí localizados, ao longo dessas rodovias de alta capacidade de circulação, que ligam a capital ao interior.

Essas autoestradas, duplicadas ou com muitas faixas para propiciar o rápido fluxo de veículos, associadas às infovias (redes de telecomunicações), compõem os eixos de desenvolvimento, cujo sentido conceitual e de existência está ligado principalmente à função de satisfazer as necessidades das indústrias por acessibilidade. No estado de São Paulo, consideram-se as rodovias Anhanguera (SP 330), Bandeirantes (SP 348), Washington Luiz (SP 310), Presidente Dutra (SP 116), Anchieta (SP 150), Imigrantes (SP 160), e Castelo Branco (SP 280) como tais eixos, capazes de facilitar e promover as interações necessárias à atividade produtiva, o que gera a redução de riscos e incertezas.

Os fluxos que se realizam por meio dessas redes infraestruturais acontecem ligando pontos importantes do território paulista: a capital com algumas centralidades em amplo desenvolvimento. Em direção às cidades de Campinas e Ribeirão Preto, estão as rodovias Anhanguera e Bandeiras. São José do Rio Preto e São Carlos são ligadas à capital através da rodovia Washington Luiz, que se forma por meio de um

prolongamento da rodovia Anhanguera. Em direção a São José dos Campos, está a rodovia Presidente Dutra. A Baixada Santista liga-se à capital pelas rodovias Anchieta e Imigrantes, e a rodovia Castelo Branco conduz às cidades de Sorocaba e Itu, entre outros exemplos. Ao mesmo tempo, a lógica estratégica refletida por meio dessas localizações, que permitem fácil acesso à capital, reafirmam a ideia de que a centralização dessa metrópole sobre fluxos oriundos de outras cidades do território paulista vem se fortalecendo ao longo das últimas décadas.

Os melhoramentos das telecomunicações, já abordados no caso do setor de telefonia, favorecem as interações e permitem um distanciamento maior das unidades empresariais em relação à capital e a outros centros de comando. A importância das distâncias, embora significativa, é relativizada pela fluidez que as redes de circulação materiais e, sobretudo, imateriais permitem. Desse modo, as redes de fibra ótica, instaladas ao longo dos eixos de desenvolvimento, acabam reiterando sua importância e ampliando os diferenciais que essas localizações atribuem aos capitais fixos aí localizados.

Em geral, os eixos de desenvolvimento são ponteados pelas centralidades mais significativas no contexto da rede urbana paulista, que se intercalam com outras centralidades menos importantes desse ponto de vista. Associe-se a isso a eficiência que a qualidade infraestrutural desses eixos proporciona à circulação e chegaremos a um interessante aspecto da realidade, que é a conexão direta entre cidades distantes, sem a necessidade de se considerar muitos pontos intermediários, como acontecia em períodos anteriores.

O maior dinamismo econômico dos principais centros urbanos localizados ao longo de tais eixos relaciona-se à presença de atividades produtivas modernas, com forte conteúdo tecnológico, e à atratividade que exercem sobre o capital privado; tanto devido à presença de infraestruturas adequadas e de boa qualidade, quanto devido à atratividade que as próprias indústrias instaladas desempenham sobre outras atividades econômicas, destacando-se, por exemplo, o desenvolvimento de serviços modernos que visam atender às crescentes exigências do capital produtivo. Por outro lado, a quantidade significativa de empresas e o destaque que proporcionam a essas áreas, bem como as pressões exercidas pelos próprios capitalistas, também acontecem potencializando a atração de capitais e investimentos públicos.

Muitos aspectos, portanto, contribuem no sentido de aumentar as funções desempenhadas por algumas cidades, sobretudo de porte médio, localizadas ao longo dos eixos de desenvolvimento, na configuração da rede urbana paulista. Ao lado das interações com a capital paulista, há também uma interdependência entre diferentes regiões e cidades do estado, que não estão ligadas apenas por fluxos, mas por uma infraestrutura física ao longo da qual inúmeras atividades econômicas se instalam.

Nesse mesmo sentido, Sposito (2007) afirma que

No plano teórico, o conceito [de eixos de desenvolvimento] abrange as mudanças que se dão na territorialização de novas dinâmicas direcionadas pelo paradigma dos eixos, que se sobrepõe ao modelo do paradigma das áreas ou das manchas de disseminação de novas tecnologias e de unidades de produção.⁹¹

Áreas e eixos se integram na atual fase de reconfiguração da rede urbana, compondo um novo espaço de fluxos, uma nova realidade territorial incorporada à dinâmica da capital paulista no contexto do processo de reestruturação produtiva. Às mudanças na estrutura urbana, nas relações entre cidades, associam-se mudanças na estrutura interna de cidades, cuja lógica de organização passa a ser ditada principalmente pelos interesses do grande capital. Aspectos sobre o contexto regional e as mudanças nas formas das cidades serão tratados nos próximos itens, com enfoque às realidades de Itu, Salto e Sorocaba.

2.2 Reestruturação espacial e o viés regional

A crise econômica e as profundas alterações por que passaram as economias ao longo das últimas décadas, que se associaram a redefinições nas formas de regulação e de acumulação capitalistas e à própria reestruturação produtiva, repercutiram

⁹¹ SPOSITO, E. S. Reestruturação Produtiva e Reestruturação Urbana no Estado de São Paulo. In: UNESP. *O mapa da indústria no início do século XXI: diferentes paradigmas para a leitura territorial e a dinâmica econômica no Estado de São Paulo*. [não paginado].

sobre as cidades, que também passaram por processos relacionados de reestruturação; os quais são fundamentais para compreender suas mudanças recentes, tanto no que se refere à morfologia, quanto à trama da rede urbana, que envolvem, obviamente, mudanças nas interações entre áreas, nos fluxos.

Embora componham aspectos de uma mesma realidade, portanto intimamente integrados, distingue-se o conceito de *reestruturação urbana*, que se refere a mudanças no contexto da rede urbana e das interações entre cidades, do conceito de *reestruturação da cidade*, que se refere a mudanças próprias aos espaços internos das mesmas.⁹² Em suas dimensões objetivas, ambos serão abordados. No capítulo 3 a reestruturação urbana será analisada em âmbito regional, remetendo, quando necessário, ao que pode ser apreendido com referência ao estado de São Paulo. Também é sob a perspectiva teórica levantada por esse viés de análise - o regional - que procuraremos analisar as recentes transformações na rede urbana. Já as discussões sobre as mudanças nos espaços internos das cidades serão abordadas com relação à Itu, Salto e Sorocaba, permitindo identificar a existência de dinâmicas indicativas de um período de rupturas com antigos padrões, devido à constituição de novas morfologias e a novas formas de articulação de seus elementos estruturantes.

Aspecto comum às cidades mais diretamente inseridas nas dinâmicas de reestruturação produtiva é que a reorganização de seus espaços internos aparece associada à introdução de elementos modernos, indicativos das necessidades de integração a uma economia globalizada. Nesse cenário, ações políticas surgem gerando os estímulos em tal sentido, favorecendo para que os processos econômicos sejam ainda mais embasados por estruturas espaciais correspondentes aos interesses do capital, o que também ocorre em outras escalas de análise.

A desconcentração da produção, as novas maneiras de organizá-la, os investimentos em capital fixo e infraestruturas econômicas que acompanharam o movimento da atividade produtiva e a concomitante centralização espacial ocorreram gerando alterações na estrutura da divisão territorial do trabalho, com significativa especialização de determinadas áreas e alteração de especializações. Isso acontece através

⁹² Segundo considera SPOSITO, M. E. B. Dentre os trabalhos da autora que explicitam essa distinção, veja-se: *Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista*. In: *Scripta Nova*, 2007, e *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, 2004; entre outros.

do desenvolvimento uma, ou de um conjunto de atividades, que lhe conferem importância e singularidade, modificando e potencializando suas interações.

As cidades tiveram suas funções diminuídas, redefinidas, ampliadas, ou reforçadas. O fato de algumas delas se manterem à margem dessas dinâmicas próprias da reestruturação produtiva estimulou a busca de alternativas, através do reconhecimento ou produção de vantagens comparativas, já que o ambiente econômico competitivo parece favorecer a valorização das singularidades dos lugares. Esse aspecto é abordado por Harvey (2007)⁹³, quando escreve que

Se os capitalistas se tornam cada vez mais sensíveis às qualidades espacialmente diferenciadas de que se compõe a geografia do mundo, é possível que as pessoas e forças que dominam esses espaços os alterem de um modo que os torne mais atraentes para o capital altamente móvel. As elites dirigentes locais podem, por exemplo, implementar estratégias de controle da mão de obra local, de melhoria de habilidades, de fornecimento de infraestrutura, de política fiscal, de regulamentação estatal etc., a fim de atrair o desenvolvimento para seu espaço particular. Assim, as qualidades do lugar passam a ser enfatizadas em meio às crescentes abstrações do espaço. A produção ativa de lugares dotados de qualidades especiais se torna um importante trunfo na competição espacial entre localidades, cidades, regiões e nações.

Com essa finalidade, a capacidade de perceber as transformações em curso e as potencialidades existentes impulsionou ações inovadoras, que renderam status a algumas cidades no âmbito da hierarquia urbana. Ao longo dos eixos de desenvolvimento, foram as cidades de porte médio as que, em geral, mais estiveram integradas a tais dinâmicas, embora algumas outras cidades, de diferentes portes, também tenham adquirido destaque no contexto da rede urbana e alcançado rápido desenvolvimento, o que podemos identificar no caso de Salto.

Na trama do processo de reestruturação urbana, mudanças gerais na dinâmica territorial do estado e da região de Sorocaba serão abordadas. Antes, porém, faz-se necessário um adendo, visto que a discussão sobre o conceito de região e sua aplicação em nossa pesquisa trará maior clareza ao que será exposto.

⁹³ HARVEY, D. *Condição pós-moderna*, p.266.

A discussão sobre os conceitos estruturantes do pensamento geográfico, como é o caso do conceito de região, implica em considerar as mudanças que eles sofreram durante a construção do pensamento desta ciência. Tal caminho foi e continua sendo permeado por dilemas em relação aos conteúdos que lhes são atribuídos, pois é imprescindível manter a coerência teórica.

A Geografia focaliza a sociedade por meio de vários conceitos estruturadores que, juntos, definem “*seu olhar*”. São eles, principalmente, *espaço*, *paisagem*, *território* e *região*. Observando-os, porém, poderemos perceber que todos eles remetem, de alguma forma, à ação humana sobre o meio físico, o que muitas vezes torna as fronteiras entre eles difíceis de serem distinguidas. Sendo a Geografia uma disciplina, como muitas outras, com enfoque à sociedade, é esse aspecto comum de seus conceitos estruturadores que acaba por atribuir-lhe identidade. Apesar disso, cumpre um esforço de precisão ao utilizá-los.

Entre os conceitos estruturadores do pensamento geográfico, o conceito de região torna-se particularmente importante ao desenvolvimento do tema proposto, pois traz à luz uma problemática fundamental na compreensão das diferenças espaciais, que são causa e resultado do estabelecimento das redes.

Dito isso, importa lembrar que todo conceito possui uma natureza subjetiva, ligada a nossa interpretação sobre a realidade e a nossa postura teórica, e uma natureza objetiva, que remete à realidade em si, ao lado prático dos mesmos. No pensamento geográfico, em suas diferentes correntes doutrinárias, o conteúdo dado a um conceito, como o de região, enfatizou-o ora como categoria de análise (em uma abordagem predominantemente teórica), ora como categoria da prática (como conceito definido predominantemente a partir da realidade objetiva), embora, do nosso ponto de vista, esses dois lados da natureza que os caracteriza devam ser tratados dialeticamente.

A região foi privilegiada nas abordagens durante o período subsequente à institucionalização da Geografia como disciplina. Apesar da origem etimológica do termo (do latim *regere*), que a identifica com uma área subordinada a um domínio central, ou de seu variado uso pelo senso comum, a adoção da região como um dos conceitos chave da disciplina atribuiu-lhe outra conotação e buscou maior rigor na sua aplicação. Assim, a região passou a ser identificada a porções do território, dotadas de certas singularidades, identificáveis pelas paisagens existentes.

Em geral, marcou esses primeiros estudos a concepção de região como um dado da realidade, empiricamente identificável pela observação direta. A essa concepção, mais objetiva ou realista do conceito, vinculou-se as concepções de espaço e território também em suas dimensões objetivas, dando coerência à ideia de “constelação de conceitos”⁹⁴, formada pela corrente filosófica.

A unidade da Geografia, expressa em suas primeiras correntes, foi proporcionada pela base filosófica assentada no positivismo, que reduziu a realidade ao que pode ser empiricamente comprovado pelos sentidos. Ainda assim, outra corrente filosófica influenciou autores como Hettner e Hartshorne, o que lhes proporcionou certo distanciamento das concepções adotadas pelo conjunto de pensadores da Geografia Tradicional. Tal corrente, que apregoava o retorno ao pensamento de Kant durante um período em que predominava o positivismo lógico, teve como objetivo revalorizar o racionalismo, a dedução e a atividade filosófica frente ao empirismo extremado do pensamento comteano, pois Kant pregava maior equilíbrio entre sentidos e razão como fontes de conhecimento.⁹⁵ Hartshorne, sob tal influência, apresentou outro ponto de vista em relação à região ao concebê-la como um produto mental, uma “forma de ver” a realidade buscando enfatizar suas características homogêneas, seus padrões internos. Isso também lhe permitiu conceber a ideia de regiões descontínuas.

Na Geografia, onde os debates foram mais profícuos, a busca por estabelecer um conceito de região incluiu uma série de adjetivações do termo, no sentido de torná-lo mais preciso. Variaram também as concepções sobre o elemento regionalizador mais apropriado nas delimitações. Na Geografia Tradicional, a região natural, calcada no determinismo, privilegiou o meio natural para explicar as diferenças entre áreas. A região seria o resultado da integração de elementos diversos da natureza, que geraria certa uniformidade singular na paisagem. Por outro lado, a região geográfica, de cunho possibilista, privilegiou os resultados do trabalho humano na adaptação ao meio e

⁹⁴ Essa expressão chama atenção para a conexão entre conceitos, onde o significado atribuído a um deles remete a outros conceitos e significados correspondentes a determinada base filosófica. Tivemos conhecimento dessa denominação por meio de Haesbaert (2010, p.157-179), que indica sua fonte em: DELEUZE, G. e GUATTARI, F. *O que é filosofia?* São Paulo: Ed. 34, 1992.

⁹⁵ É interessante registrar aqui a visão de Kant sobre tempo e espaço, que, para ele, não seriam dados da realidade, mas “formas de sensibilidade”, pois “essas duas formas existem em nossa consciência antes de qualquer experiência”, porque são propriedades da razão. (GAARDER, 1995, p.34)

modelação da paisagem: os gêneros de vida, peculiares a cada grupo e porção da superfície terrestre. Seguindo um caminho diferente e desconsiderando a ideia de região como uma realidade objetiva, Hartshorne define a unidade regional como uma síntese de elementos que revelariam a individualidade de cada porção do espaço.

Os debates em torno do conceito de região no período constituíram a essência do debate geográfico, e seus desdobramentos abalaram a credibilidade da Geografia como ciência.

Kant já havia chamado a atenção para o fato de haverem dois tipos de ciências: as baseadas em um modelo empírico e as baseadas em um modelo especulativo. Por suas naturezas diversas elas requereriam diferentes métodos de investigação. A Geografia, como ciência especulativa, teria como principal instrumento de investigação a razão, e não a empiria. Dando continuidade ao seu legado, a escola neokantista estabeleceu outra divisão das ciências: idiográficas e nomotéticas. A Geografia seria identificada como pertencendo primordialmente ao primeiro grupo, ou seja, o daquelas ciências que se ocupam com temas singulares, impróprios à criação de modelos ou generalizações. Essas ciências idiográficas estariam próximas ao modelo especulativo de ciência, proposto por Kant.

Entre as questões que se colocaram a seguir estava justamente a de saber se uma ciência que não aspira à criação de modelos universais mereceria o estatuto de ciência. Esses debates culminaram na renovação da própria Geografia, a fim de reafirmar, por meio do reforço ao empirismo, a sua validade como ciência, visto que as críticas à concepção hartshorniana de região apoiaram-se justamente na falta de critérios explícitos definidores da unidade regional.

No contexto da Geografia Teorético-quantitativa, a região perde importância. De produto, real ou mental, ela se converte em meio para a comprovação de hipóteses, uma simples questão de critério, definido conforme os objetivos de cada pesquisador. Adquire, com isso, um cunho instrumental, adaptável aos interesses da classe dominante. As raízes com a doutrina comteana se mantêm na medida em que o mundo exterior continua sendo considerado como fonte de todo conhecimento. Do empirismo baseado na observação direta dos estudos de campo, passa-se ao empirismo dado pelos

dados e estatísticas, que dispensa o estudo *in loco*.⁹⁶ As regiões são concebidas com base em uma variável (regiões simples) ou em muitas variáveis (regiões complexas), por meio das quais se busca alcançar padrões gerais capazes de defini-las, enquanto que os aspectos peculiares passam a ser ignorados como não científicos. Por outro lado, distinguem-se as regiões homogêneas das regiões funcionais. Essas últimas, consideradas com base nos fluxos, nas interações que se organizam em torno de um centro principal e conformam a área por ele polarizada, das quais os modelos de Christaller e Von Thunen são exemplificativos.

O espaço é promovido como conceito central da disciplina. Predomina nesses estudos a dimensão relativa do espaço – uma das dimensões apontadas por Harvey⁹⁷ – visto que a distância promove a relação entre objetos, uma relação de causa e efeito, já que o grau das diferenças espaciais é considerado como sendo diretamente proporcional à distância a ser percorrida a partir de um ponto central.

A crítica a essa geografia pela corrente da Geografia Nova adveio justamente de seu cunho ideológico, ao conceber o espaço como uma superfície homogênea sobre a qual atuariam os fluxos e se inclinaria o planejador, suprimindo assim da discussão qualquer resquício sobre as contradições sociais. Além disso, recusa-se a ideia até então predominante de uma suposta harmonia entre os elementos conformadores da região. A proposta que surge é, então, inteiramente nova, ao considerar que a origem das diferenças espaciais está não nas distâncias, mas na divisão territorial do trabalho, que, em última instância, seria o traço marcante da discussão regional.

Nessa corrente teórica, a região é vista como um dado concreto/abstrato, na medida em que é a razão que dará sentido às formas historicamente construídas. O movimento de apreensão do real desloca-se aí da aparência à essência, revelando, nesse movimento, o que as aparências ocultam. Entretanto, como enfatiza Lefèbvre, o procedimento próprio a tal apreensão é a indução, pois “a forma urbana assim revelada é uma abstração, porém concreta. [...] É o ponto de partida para a apreensão do conteúdo.”⁹⁸

⁹⁶ Cf. MORAES, A. C. R. *Geografia, pequena história crítica*, p.110.

⁹⁷ Harvey conceitua o espaço em três dimensões: espaço absoluto (que é o espaço em seus aspectos físicos, materiais), espaço relativo (considerado na relação entre objetos geograficamente distribuídos) e relacional (o espaço contido em cada objeto).

⁹⁸ LEFÈBVRE, H. *Espaço e política*, p.85-86.

Essa junção do conteúdo analítico e prático dos conceitos também permeará o entendimento acerca de outros conceitos da “constelação”, como o de espaço e território. Isso porque a Geografia Crítica, adotando a lógica dialética, não pode ser concebida sem a união dos pares, que o positivismo trabalhava separadamente e, nesse caso, descartando um dos lados do par, visto que se limitava ao nível do material, do aparente, não atingindo, pois, a essência, a teoria, por trás das formas. Os conceitos passam a ser considerados em sua dupla dimensão.

Nas palavras de Haesbaert (2010)⁹⁹,

Além disso, longe de ser visto como simples abstração, representação, generalização (condição fundamental, contudo, de nossas conceituações), um conceito é também, em si, uma realidade (um evento ou “acontecimento”, diria de forma mais provocativa Gilles Deleuze) no sentido de que ele não simplesmente “traduz” ou “representa”, como no positivismo clássico, mas, ao pretender “traduzir”, “reproduzir” ou “re-apresentar”, da mesma forma e concomitantemente produz realidades, ou seja, é também um instrumento de criação ou, como já dissemos, de devir, de abertura para a produção do novo.

Cada conceito, em sua dimensão objetiva e subjetiva, carrega uma problemática específica, teórica e prática¹⁰⁰. Entretanto, é através da dimensão prática, objetiva, dos conceitos que poderemos compreender seu conteúdo e apreender, especificar a lógica por trás das formas, pois “a abstração teórica já está no concreto. É preciso aí revelá-la.”¹⁰¹

Trata-se, então - como aponta Lefèbvre para o espaço¹⁰² e Haesbaert para o território¹⁰³ - de partir não de uma definição pronta e acabada de um conceito, mas de discuti-lo como categoria prática, partindo da problemática que o envolve (esteja ela ligada à dimensão política, à divisão territorial do trabalho ou à reprodução das relações de

⁹⁹HAESBAERT, R. *Regional-global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea*, p.158-9.

¹⁰⁰Cf. HAESBAERT, R. *Regional-global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea*, p.178.

¹⁰¹ LEFÈBVRE, H. *Espaço e política*, p.38.

¹⁰² *Ibid.*, p.39.

¹⁰³ HAESBAERT, R. *Op. cit.*, p.169.

produção), sob o risco de, fazendo o caminho inverso, o caminho que parte da dedução, por um lado, não conseguirmos “ler” o “real”, que “encontra-se no fim e não no início”¹⁰⁴, e, por outro, de compactuarmos com uma racionalidade segregadora dos homens e destruidora do urbano.

Resta dizer que, considerando, conforme nosso ponto de vista, que não há nem um método, nem um objeto exclusivamente geográfico, e que a Geografia se define a partir de temas e conceitos estruturadores; quando nos debruçamos sobre a realidade, olhando-a por meio desses conceitos que formam o pensamento geográfico (como território, espaço e região), é, em verdade, para uma problemática que estamos nos voltando, e tal problemática, muito mais do que uma definição pronta, acabada e limitadora, permitirá nos livrarmos das amarras da alienação. É, pois, partindo das formas da realidade, a fim de apreender seus conteúdos, e com enfoque na problemática trazida pela região que desenvolveremos nossas análises.

Contudo, para isso, será de ampla utilidade alguns recortes territoriais já definidos - como os municípios, aglomerações, regiões metropolitanas, regiões administrativas e de governo -, a fim de estabelecer uma base estatística homogênea. Apesar disso, não foi um objetivo, ao adotarmos essas referências territoriais, comprovar, contestar ou reafirmar sua validade, mas sim analisar uma dinâmica que integra cidade e região, pois aquela não pode ser pensada fora de seu contexto, como uma realidade isolada. A dinâmica que provoca a reestruturação no âmbito da rede urbana modifica também os espaços internos das cidades e as interações que cada uma delas estabelece com outros lugares, independentemente da região a qual eles integram.

A consideração do conceito de região e de diferentes recortes regionais, já amplamente adotados, permitirá compreender diferenças espaciais, que se refletem nos diferentes tipos de fluxos observados. Esse conceito estruturante aparecerá permeado por outros, também significativos no contexto do tema que estamos desenvolvendo.

Os questionamentos e contradições da realidade apresentados por cada conceito foram enfatizados pela corrente crítica da Geografia, profundamente interessada em compreender as razões que levavam aos desequilíbrios regionais. A região foi concebida como produto histórico gerado no contexto de determinada formação socioeconômica, cada

¹⁰⁴ LEFÈBVRE, H. *Espaço e política*, p.57.

qual apresentando aspectos comuns a determinado modo de produção, mas distinguindo-se entre si por suas particularidades, progressivamente aprofundadas e redefinidas pelas diferenças espaciais geradas pela divisão territorial do trabalho. Embora espaço e tempo estejam atrelados nessa concepção, a consideração da existência de relações de poder, de conflitos de interesses nessas porções do espaço, mostra que não se trata mais da região harmoniosa que fundamentou os estudos da Geografia Tradicional.

O processo de regionalização acontece vinculado à história, através da qual a ação humana se desenvolve acarretando diferenciações espaciais no âmbito de um modo de produção específico. O ritmo dessas diferenciações acompanhou o desenvolvimento das sociedades, das forças produtivas, culminando em sua aceleração e complexificação durante o capitalismo. Segundo Corrêa (1986), sob esse modo de produção, os mecanismos de diferenciação de áreas seriam: a divisão territorial do trabalho, que passaria a definir o que seria produzido em cada lugar; os meios e técnicas de produção, que definiriam como a produção seria realizada; a ação do Estado e da ideologia, que estabeleceria novos modos de vida e atuaria no sentido de perpetuá-los; a articulação entre regiões criadas ou transformadas pelo capital, através dos meios de comunicação¹⁰⁵. Em resumo, através do avanço e intensificação do processo de acumulação do capital - tendência inerente a esse modo de produção – não só a diferenciação, mas também as disparidades entre regiões seriam produzidas, compreensão essa fundamental para a apreensão do processo de urbanização.

As diferenças espaciais, originadas ao longo da história em um contexto definido de desenvolvimento das forças produtivas e de organização das atividades econômicas e da sociedade, dado por cada formação socioeconômica, relacionam-se cada vez mais à divisão territorial do trabalho na medida em que, no modo de produção capitalista, elas são convertidas em vantagens locacionais para determinadas atividades econômicas, definindo, em cada caso, a maneira como as distintas porções do território inserem-se na dinâmica de acumulação.

No final do século XX, com o desenvolvimento de novas tecnologias de comunicação, características da Terceira Revolução Industrial, e com a inserção do sistema econômico em uma nova etapa de desenvolvimento, marcada pela integração do mercado

¹⁰⁵ CORRÊA, R. L. *Região e organização espacial*, p. 44-45.

mundial, podemos afirmar que o ritmo e a complexidade do processo de diferenciação regional são ainda maiores. Acrescente-se aí o fato de que o capital torna-se mais seletivo em relação às áreas onde os investimentos são aplicados, e de que os meios e técnicas de produção mais modernos tendem a acompanhar tais investimentos e vice versa. A consequência disso é o aprofundamento das desigualdades entre regiões, que marcam o espaço nesse modo de produção.

As mudanças nos territórios, dadas pelo avanço da economia-mundo, aliam-se ao aumento da fluidez, espelhando e influenciando os processos de regionalização em andamento. As novas tecnologias, decorrentes da Terceira Revolução Industrial, incluíram novos conteúdos ao espaço, de modo que a teorização não pode deixar de considerá-los. A região é atualmente um espaço articulado, de intensas relações internas e externas.

Em tal contexto, a rede torna-se fundamental para compreender a organização regional, dado que a região não é estática, imutável, estando também integrada em escalas mais amplas; fato que coloca a “articulação” como um dos elementos de regionalização apontados por Corrêa, como visto anteriormente. A rede não anula a região, não elimina a necessidade de espaços contínuos que a caracteriza. Nas novas formas de organização espacial estão presentes continuidades e descontinuidades. É justamente a concentração de elementos em uma determinada porção do espaço (meios de produção, insumos, matérias-primas, infraestruturas, mão de obra etc) e as características dessa concentração que irão definir a forma como ele se insere nas redes globais. Em outras palavras, é a maneira como o a região se estrutura e reestrutura ao longo do tempo que define sua importância no contexto de outras escalas.

Os discursos atuais sobre globalização incidem sobre o debate regional de variadas maneiras. É comum o entendimento de que um processo de homogeneização do espaço pelo grande capital anunciaria o fim das regiões. Sob esse ponto de vista, os movimentos regionalistas atuariam em resistência à homogeneização em curso. Trata-se, contudo, de uma verdade parcial, uma postura que contém um traço ideológico, já que essa dinâmica de expansão do capital globalizado sobre novos territórios fere, em primeiro lugar, os interesses de parcelas das elites regionais, que veem seus interesses econômicos prejudicados com a chegada de grandes empreendimentos. Esse conflito revela uma

problemática, ao lado problemática dada pela oposição de classes sociais no interior de cada região.

A fim de preservar o conceito, fadado a desaparecer sob a ótica anterior, Corrêa (1986) propõe inseri-lo no quadro teórico da lei do desenvolvimento desigual e combinado, que, através dos mecanismos de diferenciação de áreas já citados, “traduz-se, assim, no processo de regionalização que diferencia não só países entre si como, em cada um deles, suas partes componentes, originando regiões desigualmente desenvolvidas, mas articuladas.”¹⁰⁶ Dessa perspectiva, os processos de diferenciação de áreas sobressaem-se diante da homogeneização em marcha gerada principalmente por grandes grupos econômicos, que tendem a instalar unidades padronizadas de equipamentos e empresas e oferecer os mesmos produtos e serviços, através dos mesmos apelos de propaganda em ambientes culturais extremamente distintos.

Como outra face desse processo, a produção da diferença também acontece como uma imposição que se faz seletivamente e adaptando, remodelando as estruturas locais à uma lógica global; mas também inserindo-as nas redes integrantes da divisão territorial do trabalho em várias escalas e criando, concomitantemente, hierarquias através da quantidade, qualidade e diversidade dos fixos instalados, ou seja, através da produção da desigualdade. Os elementos da história, características naturais e culturais parecem ser ofuscados como elementos regionalizadores na trama das dinâmicas econômicas recentes, mas tais elementos ainda são válidos e importantes para a definição e análise das regiões. Fato é, como mencionamos, que essas diferenças também são apreendidas e frequentemente mantidas ou ressaltadas pelo capital como possibilidade e estratégia de ampliação de rendimentos, o que pode acontecer tanto através de sutis adaptações de produtos e serviços às características culturais e naturais existentes em determinadas áreas, quanto da valorização dessas diferenças – sobretudo através do marketing – como forma de atrair mais rendimentos.

Para os capitais de diferentes origens, a crescente configuração e importância das redes acontecem junto à necessidade de inserção ou manutenção em uma economia globalizada, que passa a ser, em muitos casos, uma questão de sobrevivência diante da acirrada concorrência existente. Regionalizar, nesse contexto, significa centralizar

¹⁰⁶ CORRÊA, R. L. *Região e organização espacial*, p.45.

poder, concentrar capital no âmbito de um território imediato de atuação. Configuram-se, assim, uma série de estratégias de variados agentes econômicos, que passam a constituir alianças e hierarquias para a concentração de capital em âmbito regional, visando, com isso, maior inserção nas redes globais. Longe de explicar-se por si mesma, a região passa a ser compreendida em um quadro maior, no qual diferentes ações lançam mão das possibilidades dadas pelo desenvolvimento dos fluxos, liberando-a não só da necessidade de produzir “de tudo um pouco”, mas também de ser gerida a partir de centros de comando localizados em seu interior, o que se traduz em perda de autonomia.

Desse modo, na região estão presentes elementos originados de espaços e tempos distintos, seletivamente considerados e valorizados pelo capital, resultando, pois, na singularidade frente a outras áreas e na integração interna que a caracteriza. Nesse mesmo sentido, Corrêa (1986)¹⁰⁷ a considera como

a especificação de uma totalidade da qual faz parte através de uma articulação que é, ao mesmo tempo, funcional e espacial. Ou, em outras palavras, é a realização de um processo geral, universal, em um quadro territorial menor, onde se combinam o geral – modo dominante de produção, o capitalismo, elemento uniformizador – e o particular – as determinações já efetivadas, elemento de diferenciação.

A concepção de região como espaço de fluxos, de movimento unindo elementos diversos, permite a busca e a compreensão da unidade que a integra, geradora de mais redes e hierarquias. Embora seja uma análise possível - conforme os objetivos e recortes de cada estudo e o grau de profundidade na análise que cada utilização do conceito lhe permite alcançar - a região concebida apenas como unidade estática dificulta essa compreensão.

Foi no âmbito da Geografia Quantitativa, que o movimento foi incorporado ao conceito, por meio da concepção e análise das regiões funcionais. Através delas buscava-se identificar sistemas urbanos configurados hierarquicamente, no contexto dos quais cada cidade apresentaria uma posição e funções específicas. Embora com outra abordagem, estudos desse tipo também adquiriram grande importância na produção científica francesa,

¹⁰⁷ CORRÊA, R. L. *Região e organização espacial*, p.46.

onde a Escola de Geografia Ativa desenvolveu essa temática através de uma abordagem crítica aos pressupostos da corrente neopositivista. O avanço representado por essas contribuições permitiu um novo passo nesses estudos, reconsiderados com base nos pressupostos da corrente crítica da Geografia. Nela, buscou-se apreender a essência evocada pelo movimento através da análise das contradições, da dialética existente nos processos em curso. Desse modo, se no paradigma da Nova Geografia as razões das desigualdades regionais eram percebidas como resultantes de anomalias causadas pela distância em relação a determinados centros difusores de desenvolvimento - aspecto que tenderia a desaparecer por meio da prática do planejamento, que permitiria equalizar os diferentes estágios de desenvolvimento regional -, a Geografia Nova teve outra percepção, ao conceber os mesmos desequilíbrios como inerentes ao processo de expansão capitalista. Assim, embora seu foco principal não esteja na identificação e análise de hierarquias, suas preocupações com as dinâmicas do sistema econômico e com as relações que, pela sua lógica, são estabelecidas em espaços e tempos diversos, convergindo em realidades espaciais particulares na atualidade, permite entender a importância dada aos fluxos por essa corrente de pensamento, no processo de regionalização e organização espacial. Além disso, ao questionar as visões parcelares do ciclo de produção, concebendo sua análise como inseparável dos processos de distribuição e consumo, a configuração espacial que se estabelece aproxima-se da análise dos centros urbanos e dos espaços que eles articulam, dado as diferenças e complementaridades existentes entre espaços de produção e reprodução das condições de produção.

Além desses, outro aspecto torna a consideração dos fluxos nos estudos regionais ainda mais necessária: o fato de que a teorização não deve ficar apartada das mudanças na realidade. No contexto recente, o mais lógico é que haja uma reconsideração de conteúdos conceituais e dos critérios na definição de regiões.

Diferentes redes, com diferentes sentidos e movimentos, integram uma unidade, que se apresenta em âmbito regional por meio das diferenças espaciais geradas no contexto da divisão territorial do trabalho. Por meio dessa, de sua acentuação, novas regiões se esboçam formadas através de uma unidade que lhes é imposta pelos interesses mercantis do capital. São esses interesses, os conflitos e dinâmicas a eles associados, que reafirmam ou redefinem as regiões, aprofundando as diferenças entre elas, hierarquizando-as.

Fica claro, diante do exposto, o cunho ideológico do discurso governamental que apregoa a necessidade de ações políticas no sentido de reestabelecer o equilíbrio nas condições de desenvolvimento econômico entre distintas regiões dos países; fato verificável nos países desenvolvidos, mas particularmente presente no caso dos países subdesenvolvidos, onde os recursos, equipamentos e infraestruturas dinamizadores da economia são escassos e concentrados em espaços bastante restritos do território nacional. Isso por que a diferença e a desigualdade fazem parte da própria dinâmica de organização espacial e social definida pelo modo de produção capitalista, podendo ser alteradas ou amenizadas a partir de tais intervenções, mas não suprimidas.

Voltamos, com isso, à concepção do termo relacionada à sua origem etimológica (do latim *regere*), referindo-a como domínio de um poder central sobre um espaço diverso, uma ação política com vistas a controlar uma área. As regiões administrativas ou de planejamento possuem esse sentido, gerando, em muitos casos, maior integração dos recortes territoriais definidos à dinâmica capitalista, ou o desenvolvimento pontual de cidades ou áreas em seu interior, que reforçam influência sobre o entorno. Frequentemente, nesse processo de divisão regional estabeleceu-se uma hierarquia de poderes, vinculada à própria hierarquia da rede urbana. Por outro lado, as regiões administrativas também influenciaram a instalação de equipamentos e empresas, que, em suas estratégias de localização, estabeleceram redes que seguiram os mesmo moldes definidos pelos governos, através de suas instituições.

A questão da adequação dos limites regionais encontra, em cada recorte estabelecido, maior ou menor correspondência com a realidade, visto que essas regionalizações podem ser realizadas com base nos mais diferentes critérios e respaldadas, quando for o caso, por diferentes bases filosóficas e teóricas. É preciso considerar, contudo, que os mais diferentes critérios idealizados para estabelecer esses limites carregam maior ou menor grau de arbitrariedade, na medida em que nunca coincidem completamente com a realidade, de modo que toda tentativa de defini-los é uma forma de generalização, de imposição, que cria a região, ao mesmo tempo em que nela se baseia.

No contexto da Nova Geografia, as mencionadas regiões funcionais surgiram vinculadas à consideração do sistema de planejamento como instrumento de progressiva diminuição das diferenças regionais. O cunho ideológico também estava presente ao se considerar, como mencionamos, que as distâncias explicariam as diferenças

espaciais e que a grande cidade seria um foco de difusão de desenvolvimento para as áreas por ela polarizadas. Tratava-se, desse modo, como etapa natural do desenvolvimento econômico uma dinâmica que, na verdade, perpetua as diferenças através da centralização e concentração espacial da riqueza. Em tal contexto, a teoria dos polos de desenvolvimento, de François Perroux, encontrou terreno fértil, pois apregoava que o crescimento econômico surge, primeiramente, em determinados pontos do território, expandindo-se a partir daí para as áreas circundantes, sob sua influência. Seguindo essa teoria, as metrópoles regionais adquiriram papel importante nas políticas governamentais, visto que ao Estado coube a responsabilidade de reestabelecer o equilíbrio na promoção do desenvolvimento econômico. Hierarquia urbana e estrutura regional foram definitivamente vinculadas nessas concepções.

No mesmo período, a escola geográfica francesa também desenvolveu muitos de seus estudos partindo dessa relação, embora seguindo outro paradigma, visto que ela não foi fortemente abalada pelos princípios da revolução teórico-quantitativa, como aconteceu em países como Inglaterra e Estados Unidos. A influência de Pierre George se manteve e autores como Michel Rochefort e Raymond Dugrand estudaram a rede urbana sob o enfoque de sua hierarquia e áreas de influência. Em seus trabalhos - respectivamente “L’organisation urbaine de L’Alsace”(1960) e “Villes et campagnes das le Bas Languedoc” (1963) -, eles evidenciaram a tendência em curso, de convergência entre esses estudos e os esforços de reformulação da Geografia Regional. Desvinculado da doutrina neopositivista, Bernard Kayser também tralharia no sentido de relacionar redes de cidades e estudos regionais.¹⁰⁸

A influência filosófica neopositivista perdurou fortemente até a década de 1970, quando novos acontecimentos no cenário mundial e as contradições que já vinham se evidenciando desde o pós-guerra alertaram para os limites do método e exigiram uma postura mais crítica sobre a realidade e sobre a forma de apreendê-la. Isso porque as opções em relação ao método têm repercussões sobre a forma de enxergar e de fazer enxergar o real, de aceitá-lo ou de revelar suas potencialidades de transformação. A retomada dos textos de Marx possibilitou assim o surgimento de uma postura mais engajada e também mais consciente sobre as razões do “fazer ciência”.

¹⁰⁸ CAPEL, H. Una mirada histórica sobre los estudios de redes de ciudades y sistemas urbanos. In: *GeoTrópico*, 2003 [não paginado].

Com a renovação da Geografia pela corrente crítica, a linguagem matemática perde seu reconhecimento como *verdadeira linguagem científica* e difunde-se a preferência pela adoção de análises qualitativas, em detrimento das quantitativas. Descontentes com a maneira utilitária de se conceber a região, como área de atuação do planejador, e com o empobrecimento da reflexão geográfica causado pela análise matemática de seus elementos e interações, os adeptos da Geografia Nova conceberam a região como resultado de múltiplas relações, para a apreensão das quais a análise histórica do movimento de expansão da acumulação capitalista sobre cada porção do espaço seria imprescindível.

Assim, coincidindo com as mudanças que se processavam em âmbito mundial e com as transformações no capitalismo, que acarretavam no aumento das diferenças espaciais e na reconfiguração da rede urbana - com o aumento da hierarquização e modificação das relações entre seus níveis -, passou-se a repensar conceitos e teorias, como a teoria dos lugares centrais de Walter Christaller (1933). Em seu modelo de centralidade, de âmbito regional, cada cidade estabeleceria relações com outras, de níveis hierárquicos imediatamente superior e inferiores a ela, na busca e fornecimento de produtos e serviços. Esse modelo tradicional de rede urbana configuraria, assim, uma pirâmide com vários níveis de hierarquia, cuja estrutura foi profundamente abalada pelas mudanças no significado das distâncias, diante das novas possibilidades alcançadas pelo desenvolvimento nos sistemas de transporte e telecomunicação, pois elas permitem que as interações aconteçam eliminando etapas da hierarquia. Também as mudanças e intensificação das estratégias capitalistas, como resultado de um mercado mais concorrente, desenvolveram e deram destaque a redes geográficas cujo movimento não acompanha os níveis da hierarquia urbana, compondo frequentemente relações de complementaridade ou cooperação. Essa situação, caracterizada pela sobreposição de fluxos com diversos sentidos, tornou a teoria de Christaller bastante limitada ao longo das últimas décadas.

A dinâmica de constituição de aglomerações, de espaços polarizados, devido ao crescente processo de centralização da riqueza em poucas cidades levou Yves Lacoste a referir-se à existência de “polos de subdesenvolvimento”, em uma alusão à teoria de Perroux. Isso devido ao fato de muitas vezes “um polo surgido em determinada região –

muito frequentemente subdesenvolvida – se desenvolver à custa da região sem lhe devolver em recursos as riquezas que dela retira.”¹⁰⁹

Postura semelhante é apresentada por Corrêa (1989)¹¹⁰, para quem a ampliação territorial da vida de relações econômicas e sociais - paralela ao progresso tecnológico - foi incorporada pelo capitalismo, verificando-se também a ampliação das especializações produtivas regionais. Situação que supera em muito a antiga condição em que a vida social e econômica podia ser realizada no contexto da cidade e suas imediatas adjacências, composta por áreas agrícolas. Assim, o ciclo de exploração da grande cidade dá-se não apenas sobre o campo, mas sobre toda uma região, no contexto da qual “as relações que se estabelecem no âmbito da rede urbana são assimétricas, traduzindo-se na exploração da região pela grande cidade. A tese da complementaridade de relações simétricas, implicando equilíbrio, não é verdadeira.”¹¹¹

É principalmente com base nos interesses que emanam a partir da grande cidade que a dinâmica regional é configurada. Dela partem processos que geram mudanças nas áreas circundantes, pois as ações que nela se desenvolvem acontecem no sentido de estruturar e reestruturar a região por meio dos fluxos que emite. Sobre isso, Corrêa (1989)¹¹² explica a existência de dois ciclos de exploração da cidade sobre sua região:

No primeiro ciclo, a grande cidade, cabeça da rede urbana, extrai do campo e das cidades menores, via migrações, força de trabalho. Extrai também produtos alimentares, matérias-primas, lucros comerciais e renda fundiária. No segundo ciclo, que realimenta o primeiro, tratando-se, portanto, do mesmo processo, a cidade exporta – para o campo e centros menores – capitais, bens e serviços, ideias e valores.

Constata-se, por meio dessa postura, que a teoria de Perroux foi bastante questionada pela corrente crítica da Geografia, e que ganharam espaço novas teorias e maneiras de abordar o tema.

¹⁰⁹ ANDRADE, M. C. de. O problema da polarização. Características e aspectos dos polos de crescimento e de desenvolvimento. In: *Espaço, polarização e desenvolvimento: uma introdução à economia regional*, p.60.

¹¹⁰ CORRÊA, R. L. *A rede urbana*, p.51-56

¹¹¹ *Ibid.*, p.54.

¹¹² *Ibid.*, p.56.

As empresas, ao estabelecerem suas localizações baseadas em padrões definidos pela racionalidade capitalista, reforçam a tendência de valorização de certos lugares em detrimento de outros. Nesse processo, a concentração espacial, sobretudo nas metrópoles e capitais regionais, gera uma difusão de fluxos a partir desses nós de centralidade e direcionados a eles, que aumenta intensiva e extensivamente na mesma medida da centralização econômica das empresas que eles comportam. A especialização funcional caracterizada por esse processo é ressaltada por Santos (1985), para quem a região “se definiria, assim, como o resultado das possibilidades ligadas a uma certa presença, nela, de capitais fixos exercendo determinado papel ou determinadas funções técnicas e das condições do seu funcionamento econômico, dados pela rede de relações”¹¹³

A importância e as características das atividades desenvolvidas por determinado centro são essenciais na configuração da extensão de sua área de influência. No contexto de fortalecimento de núcleos secundários, como se tem verificado no estado de São Paulo com os processos de reestruturação produtiva e urbana, o aumento da influência de cidades como Sorocaba não acontece pela redução da área subordinada à capital. Diferentemente, acontece um aumento e intensificação dos fluxos, aumentando também sua centralidade dentro da vasta área que comanda. Desse modo, a hierarquia se reforça, pelo reforço de determinadas centralidades, tanto no contexto da região polarizada pela capital, quanto, sob outro recorte, daquela polarizada pela cidade de Sorocaba.

No universo das mudanças geradas com o processo de reestruturação produtiva; que reconfiguraram toda estrutura urbano-regional a partir de transformações emanadas pela capital paulista, tendo no deslocamento da indústria o seu carro-chefe; a regionalização pode ser analisada também como decorrente da difusão do processo de metropolização do espaço, que “imprime ao território *características que até então eram exclusivas da região metropolitana*”¹¹⁴. Dentre essas características se destacam a implantação das condições gerais de produção, a fim de produzir espaços passíveis de serem apropriados pelos grandes capitalistas; os altos investimentos de capital público e privado; o surgimento de atividades mais sofisticadas para uma clientela de alto padrão, que se associa à difusão de modos de vida metropolitanos; e as mudanças na morfologia das cidades,

¹¹³ SANTOS, M. *Espaço e método*, p.67.

¹¹⁴ LENCIONI, S. Uma nova determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: Carlos, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (orgs.) *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*, p.35.

vinculadas à redefinição da dinâmica de preços do solo e ao surgimento de novas centralidades.

Esse processo de difusão de características metropolitanas, como sabemos, não é homogêneo, tendo gerado regiões mais e menos dinâmicas no estado de São Paulo, bem como áreas, pontos e eixos de grande industrialização no interior de cada uma delas. Uma configuração territorial marcada pela fragmentação e pelas discontinuidades em várias escalas, cujas principais características serão aqui trabalhadas. Assim sendo, nossa abordagem analítica procura destacar o processo de metropolização do espaço, que, sendo fruto do processo de reestruturação produtiva, torna-se bastante adequado a tal compreensão.

3. ITU, SALTO E SOROCABA NO ÂMBITO DA REESTRUTURAÇÃO URBANA

O desenvolvimento dos fluxos e suas características em cada lugar acontecem como decorrência da maneira como os diferentes espaços se integram à dinâmica de expansão capitalista. Onde há maior integração, esse desenvolvimento atrela-se à melhorias nos sistemas técnicos e tecnológicos, à novas formas, que revelam e induzem mudanças nos próprios fluxos, nos processos e conteúdos do espaço. As formas construídas, a paisagem, como aparência, constituem-se apenas no primeiro momento da análise, mas estão tão profundamente atreladas aos fluxos que em seu contexto são emitidos e recebidos, que torna possível mesmo inferi-los.

Partindo da aparência, nos limites de alguns recortes territoriais já estabelecidos, pretendemos, através da análise, chegar aos conteúdos vinculados a um processo – o processo de metropolização -, que, tendo se desenvolvido ao longo das últimas décadas, no contexto da reestruturação produtiva, extrapola as próprias formas constituídas. Esse é o movimento de apreensão do real proposto por Lefèbvre - do observável em direção à essência, buscando a teoria contida e revelada pelas formas -, caminho que seguiremos orientados pelos questionamentos que os problemas e contradições vinculados ao conceito de região evocam: as diferenças e disparidades espaciais, os conflitos de interesses em determinadas porções do espaço. Alguns dos recortes territoriais a que nos referimos são oficialmente concebidos, correspondendo a iniciativas de regionalização adotadas pelo setor público paulista e amplamente utilizadas nas pesquisas geográficas: as regiões administrativas e de governo, além das aglomerações urbanas em seus limites jurídicos; que, para referências estatísticas gerais, comporão nossos recortes analíticos. Na apreciação dos fenômenos geográficos, buscando abarcar toda sua complexidade, outros limites territoriais são ainda mais válidos: os centros urbanos, de maneira isolada e em suas múltiplas interações, configurando aglomerações com diferentes características. A seguir, apresentamos um quadro com as regionalizações consideradas neste capítulo para Sorocaba.

Quadro 2: Regionalizações de Sorocaba.

	RA de Sorocaba	RM de Sorocaba	Unidade Regional: AU de Sorocaba – EMLASA	RG de Sorocaba	Rede urbana: AU de Sorocaba - EMLASA
Alumínio	X	X	X	X	X
Araçoiaba da Serra	X	X	X	X	X
Iperó	X	X	X	X	X
Itu	X	X	X	X	X
Porto Feliz	X	X	X	X	X
Salto de Pirapora	X	X	X	X	X
Salto	X	X	X	X	X
Sorocaba	X	X	X	X	X
Votorantim	X	X	X	X	X
Jumirim	X	X	X	X	
Tietê	X	X	X	X	
Boituva	X	X	X		X
Capela do Alto	X	X	X		
Cerquilha	X	X	X		
Cesário Lange	X	X	X		
Tatuí	X	X	X		
Mairinque	X	X	Microrregião de São Roque	X	X
São Roque	X	X	Microrregião de São Roque	X	X
Araçariguama	X	X	Microrregião de São Roque	X	
Ibiúna	X	X	Microrregião de São Roque	X	
Piedade	X	X	Microrregião de São Roque	X	
Tapiraí	X	X		X	
Pilar do Sul	X	X		X	
Alambari	X	X			
São Miguel	X	X			
Arcanjo					
Sarapuí	X	X			
Quadra	X		X		
Conchas	X		X		
Laranjal Paulista	X		X		
Pereiras	X		X		
Porangaba	X		X		
Torre de Pedra	X		X		
Guareí	X				
Itapetininga	X				
Anhembi	X				
Areiópolis	X				
Bofete	X				
Botucatu	X				
Itatinga	X				
Pardinho	X				
Pratânia	X				
São Manuel	X				

Águas de Santa Bárbara	X
Avaré	X
Cerqueira César	X
Iaras	X
Manduri	X

Fontes: EMPLASA. *Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo*, 2011, e SEADE. *Estado de São Paulo e suas regionalizações*, 2014.

A partir da análise com enfoque nessa escala, o estudo recairá sobre as cidades de Itu, Salto e Sorocaba, que integram a Aglomeração Urbana de Sorocaba, e sobre as redes de que participam, enfoque principal de nossa pesquisa. Diante de tantas possibilidades, uma advertência se faz necessária, pois “não menos importante é lembrar que, em diferentes níveis de profundidade, há que se considerar que recortes estabelecidos devem considerar a indivisibilidade da base material que dota de funcionalidade econômica um dado território.”¹¹⁵

O remetimento ao todo, como aspecto importante da análise, constitui-se em um exercício de indução, cujo procedimento indissociável é a realização do movimento do pensamento em sentido contrário, buscando a dedução. Se, por um lado, cada parte analisada compõe uma realidade passível de ser observada através de recortes mais amplos e apresenta em si aspectos integrantes do todo, por outro, a análise do todo ajuda a compreender cada uma de suas partes. Ajuda, porque o todo é muito mais que a soma das partes e a parte é muito mais que um fragmento do todo. Constituem-se em realidades mais complexas do que isso, muito embora possamos afirmar que *a parte* está presente no *todo* e o *todo* está presente em cada *parte* que o compõe.

No âmbito dos dados estatísticos compilados pelo IBGE, por exemplo, temos o município como uma das principais unidades quantificáveis, sendo que nessa unidade aspectos de outras unidades maiores estão presentes, por meio das características que se apresentam. Os elementos que o município integra, suas características, ajudam a compreender a realidade existente além de seus próprios limites; no caso de Itu, Salto e Sorocaba, ajudam a compreender a própria região de Sorocaba, a Macrometrópole e o estado de São Paulo, entre outros recortes. Do mesmo modo, a consideração do estado ou

¹¹⁵ SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.18.

da Macrometrópole revela o contexto no qual esses municípios estão inseridos e, conseqüentemente, aspectos que compõe suas formas e suas dinâmicas. O importante é que o espaço seja considerado em sua totalidade, a despeito das partes em que necessitamos dividi-lo para processar a análise.

Dito isso, as mudanças na esfera econômica, no sistema produtivo, expressam-se espacialmente através de processos e formas relacionadas, que em conjunto geram mudanças correspondentes na estrutura da rede urbana e das cidades, conformando regiões e redefinindo morfologias. O movimento do capital induz o movimento espacial. Alguns aspectos da reestruturação urbana já foram por nós discutidos, como os processos de desconcentração, reconcentração e centralização espacial, todos eles muito importantes para a compreendermos as mudanças espaciais durante a conjuntura dada pela reestruturação produtiva a partir dos anos de 1990. Nesse ponto, centrar-nos-emos primeiramente nos aspectos presentes que assinalam a difusão do processo de metropolização do espaço e nas formas urbanas desenvolvidas ao longo das últimas décadas. No âmbito das cidades de Itu, Salto e Sorocaba os mesmos elementos serão abordados, visto que o desenvolvimento das forças produtivas e das condições gerais de produção, que comparecem através de mudanças em suas morfologias, equipamentos e infraestruturas, enlaçam-se a significativas alterações na centralidade desses núcleos, permitindo que essa análise complemente as informações sobre fluxos, que serão abordadas no capítulo 5, quando analisaremos os dados primários e secundários levantados sobre a temática.

Aqui o enfoque estará sobre as características socioeconômicas, bem como sobre as formas presentes e ausentes aos recortes territoriais definidos. As funções que eles congregam explicam e são explicadas pelos fluxos, pelas interações espaciais que a cidade estabelece com outros lugares, por meio de seus agentes. O desenvolvimento dessas funções não acontece, em cada cidade, de maneira independente. Elas se processam de maneira articulada, configurando, concomitantemente, a própria rede urbana.

A maneira como a rede urbana incorpora as transformações econômicas, afeta na maneira como as diferentes regiões se articulam entre si e com o exterior, e seus fluxos internos, as interações entre cidades próximas. Isso pode ser analisado pela associação entre o desenvolvimento econômico das últimas décadas, as características demográficas e os fixos que são implantados ao longo desse processo, sempre condizentes

com o progresso econômico alcançado. Não se trata, entretanto, de um determinismo econômico, embora já tenhamos explicitado nossa postura que considera, no âmbito do modo de produção capitalista, o maior peso dessa sobre outras esferas socioeconômicas. Embora com tal predominância, o movimento da dialética se mantém. Ao mesmo tempo em que as mudanças econômicas possuem um papel importante, induzindo mudanças na rede urbana, nas formas espaciais que a envolvem, na estrutura demográfica; esses mesmos elementos também induzem transformações econômicas. Além disso, existe a influência de muitos outros fatores desenvolvidos ao longo da história na configuração da rede urbana, que está em constante transformação.

Áreas urbanas de diferentes dimensões têm sido reestruturadas ao longo das últimas décadas. As mudanças que têm ocorrido relacionam-se às novas maneiras de produzir, consumir e morar. Envolvem novos empreendimentos de médio e grande porte, marcados por novas localizações, que redefiniram a centralidade intra e interurbana, na medida em que a localização estratégica, marca desses equipamentos, visa sobretudo a mobilidade e a facilidade de acesso à grandes centros. A escala dos investimentos e dos fluxos se amplificou, assim como a abrangência dos mercados consumidores. Os elementos espaciais, cuja integração define a estrutura urbana e das cidades, se modificaram, configurando processos de reestruturação.

Os diferentes usos do solo integram, pois, um mosaico, que é expressão de processos mais amplos, marcados por interesses e contradições. O local insere-se no global e o global se expressa no local. Como já mencionamos, a reestruturação não acontece como uma completa ruptura com a estrutura preexistente, mas a integra, ao mesmo tempo que é fortemente influenciada por ela.

No âmbito dessas discussões, a palavra *estruturação* denota transformação, buscando expressar a ideia de mudanças constantes, muito embora o processo apresente ritmos espacial e temporalmente variáveis. É esse o sentido que traz quando aplicada à rede urbana ou às cidades. Essa distinção, contudo, possui fins primordialmente didáticos, visto que o processo não se limita a um ou outro recorte. Já a palavra *reestruturação*, ainda que se assemelhe à primeira e seja aplicada em circunstâncias semelhantes, dela se distingue por sua maior especificidade, na medida em que a variabilidade temporal das mudanças envolve a possibilidade de inflexão. A esses períodos históricos de mudanças profundas, de alteração no rumo dos acontecimentos, cabe a

utilização desse termo. Conforme esclarece Sposito (2004), “a expressão ‘reestruturação’ deve ser, a nosso ver, guardada para se fazer referência aos períodos em que é amplo e profundo o conjunto das mudanças que orienta os processos de estruturação urbana e das cidades.”¹¹⁶

Se, conforme mencionamos, as últimas décadas do século XX foram marcadas pela transição e efetivação de um novo momento histórico, no qual o processo de urbanização atinge novos termos, impulsionado por vultosas modificações na economia mundial, que se implantaram no Brasil acompanhadas de mudanças nas formas de fazer política; espacialmente, sua expressão é enorme no estado de São Paulo, onde essas novas dinâmicas econômicas aparecem acompanhadas de mudanças na dinâmica populacional, além de novas formas urbanas, que se implantaram e desenvolveram a partir de então. Esses aspectos são reveladores do momento histórico em que vivemos e ajudam a compreender as mudanças por que passaram a rede urbana do estado, na medida em que estão associados a mudanças em suas centralidades.

Foi a partir da cidade de São Paulo que o processo de reestruturação produtiva engendrou novas estruturas espaciais, que afetaram significativamente esse estado, com efeitos mais intensos sobre as cidades do entorno metropolitano. A desconcentração das atividades produtivas, iniciada já na década de 1970, ganhou novos contornos a partir da adoção de políticas neoliberais e do processo de abertura da economia brasileira, nos anos de 1990, quando uma nova postura do poder público e o acirramento da concorrência impulsionaram a busca de alternativas por parte dos capitalistas, que multiplicaram estratégias locacionais fundamentadas exclusivamente em interesses privados. Muitas empresas buscaram se orientar pelos padrões internacionais difundidos no contexto da Terceira Revolução Industrial, de modo que a necessidade de um ambiente adequado ao desenvolvimento de atividades modernas; envolvendo infraestruturas, mercado consumidor, mercado de trabalho com abundância de profissionais qualificados e serviços de apoio; impôs restrições à liberdade de localização da indústria, que tendeu a se reconcentrar em determinadas áreas do estado, para as quais novos investimentos foram direcionados.

¹¹⁶ SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.312.

Convém, deste modo, chamar a atenção para importância que a localização adquire no contexto das estratégias empresariais, revelando o potencial do interior, para onde os fluxos de investimentos anunciados para o estado de São Paulo têm se dirigido de forma significativa, conforme é possível visualizar no Gráfico 3, a seguir.

Gráfico 3: Distribuição regional dos investimentos anunciados, por setor de atividade. Estado de São Paulo, 2013 (%)

Fonte: SEADE. Pesquisa de investimentos anunciados no estado de São Paulo – PIESP, 2013, p.14.

Muito embora a maioria dos investimentos anunciados para o estado de São Paulo em 2013 tenham se dirigido à Região Metropolitana de São Paulo, que concentrou 52,2% do total investido – ou seja, 14,5 bilhões de dólares do total de 27,7 bilhões -; observa-se que houve predominância desses recursos no setor de infraestrutura, com destaque aos transportes, aos quais foram dirigidos mais de 70% dos investimentos anunciados nesse setor, totalizando 12,9 bilhões de dólares. No setor industrial e no comércio, a aplicação de recursos acontece privilegiando o interior do estado, sobretudo a

Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte e as Regiões Administrativas de Campinas e Sorocaba.¹¹⁷ Para a indústria foram anunciados investimentos da ordem de 5,4 bilhões de dólares, que correspondiam a 19,6% do total investido no estado. Destacaram-se aí as indústrias de equipamentos de transporte, automotivas e metalúrgicas, que captaram 69,2% dos recursos.¹¹⁸

Contudo, como fica claro, a propensão ao aumento da participação do interior na atividade produtiva, iniciada na década de 1970, não correspondeu a sua distribuição homogênea no estado durante as décadas seguintes. As vantagens locacionais geradas pela concentração de externalidades positivas em determinadas áreas favoreceu a grande seletividade no processo de definição das empresas que nelas se implantariam. E mesmo nas regiões administrativas onde houve grande concentração industrial, somente alguns centros urbanos desenvolveram as condições necessárias para atrair investimentos.

Houve, assim, expressivas mudanças na estrutura do parque industrial paulista e do entorno metropolitano, variando sua composição conforme as diferentes áreas do estado. Na capital e sua região metropolitana observa-se uma maior participação na produção de bens duráveis e de alto valor agregado, bem como na região metropolitana de Campinas, que é a mais industrializada do estado, depois da região metropolitana de São Paulo. De modo geral, o processo de desconcentração favoreceu as regiões de Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Baixada Santista, além de se orientar pelos eixos de

¹¹⁷ Dentre as regionalizações adotadas por órgãos setoriais, objetivando ações descentralizadas de planejamento e gestão, temos a divisão político-administrativa do estado em Regiões Administrativas (RAs), Regiões de Governo (RGs) e Regiões Metropolitanas (RMs), utilizada pela Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional do Estado de São Paulo. Essa estrutura político-administrativa permite que decisões sejam operacionalizadas em todo território estadual por meio de escritórios regionais. O Estado de São Paulo congrega, além da Região Metropolitana de São Paulo, 15 Regiões Administrativas (Araçatuba, Barretos, Bauru, Campinas, Central, Franca, Itapeva (criada em fevereiro de 2014 e composta por 32 municípios que antes pertenciam à Região Administrativa de Sorocaba), Marília, Presidente Prudente, Registro, Ribeirão Preto, Santos, São José do Rio Preto, São José dos Campos e Sorocaba), divididas em 42 Regiões de Governo.

Com estrutura de planejamento e gestão diferenciada, as Regiões Metropolitanas possuem Conselhos de Desenvolvimento formados por representantes do Estado e dos municípios que as integram. São assessoradas pelas agências de desenvolvimento das RMs, que são entidades autárquicas. Considera-se oficialmente a existência de cinco Regiões Metropolitanas no estado: a região metropolitana de São Paulo (1976), Baixada Santista (1996), Campinas (2000), Vale do Paraíba (2012) e Sorocaba (2014).

¹¹⁸ Fonte: SEADE. *Pesquisa de investimentos anunciados no Estado de São Paulo* – PIESP, 2013, págs.04-05, 10, 13-14.

desenvolvimento, que possibilitam rápidas conexões com a capital. Empresas que se reestruturaram a partir de estratégias de enxugamento de custos e cuja realocação de unidades teve como critério a busca por mão de obra não qualificada e por incentivos fiscais direcionaram-se, em muitos casos, para fora do estado de São Paulo, como foi o caso de inúmeras plantas da indústria têxtil, que rumaram principalmente para a região Nordeste.

A dinamicidade da economia paulista tornou-a mais susceptível às transformações que se impunham a partir do panorama internacional. Mais sensível aos períodos de crise econômica, também foi a que respondeu mais rapidamente às novas exigências para a retomada do crescimento, baseadas nos novos padrões internacionais de competitividade.

Algumas informações retratam essa dinamicidade: em 2010, o estado de São Paulo respondia por 42% do valor adicionado da indústria de transformação brasileira, correspondendo a cerca de 219 bilhões de reais. Aí se observa também a maior concentração de estabelecimentos de grande porte (500 ou mais empregados formais) da indústria de transformação, que em 2011 era de 36,9% ¹¹⁹. Esse estado congrega a maior região metropolitana do Brasil, a Região Metropolitana de São Paulo. Segmentos dinâmicos da indústria nacional estão aí concentrados, como o de produtos químicos, que teve 26,3% das intenções de investimento na indústria paulista, no período de 1997 a 2005. Outros segmentos importantes foram os de veículos automotores, com 19,7% das intenções de investimento, de autopeças (6,1%), material eletrônico e comunicações (6%) e informática (5,9%); todos eles com percentuais maiores que os existentes para o Brasil, no mesmo período, onde se destacaram as intenções de investimento nos segmentos de extração mineral (11,7%), papel e celulose (10,1%) e bebidas (9,2%) ¹²⁰. Daí é possível depreender o fato de que o estado de São Paulo dispõe de uma das melhores infraestruturas físicas do país. Sua principal cidade, a capital, aparece com nível máximo de centralidade no Brasil, segundo a classificação do REGIC e respondeu, no ano de 2010, por 35,5% do PIB do estado, segundo dados da Fundação SEADE. Ela centraliza parcela importante da gestão do capital e, juntamente com outras metrópoles e centros urbanos, comanda o processo de criação, apropriação e circulação do valor excedente.

¹¹⁹ FIESP/CIESP. *Panorama da indústria de transformação brasileira*, p. 13 e 27.

¹²⁰ Fonte dos dados: Ministério da Indústria, Comércio e do Turismo/Secretaria de Política Industrial. *Apud* IPEA, IBGE, UNICAMP, 2001, p. 155.

Também no que se refere à participação da indústria no total do valor adicionado ¹²¹, no período de 2000 a 2010, observa-se que o movimento de desconcentração da atividade produtiva vem ampliando a participação do interior, especialmente de algumas de suas regiões administrativas.

Tabela 3: Participação da indústria no total do valor adicionado (%)

RAs ¹²²	2000	2005	2010
Metropolitana de São Paulo	29,44	28,67	24,47
Registro	22,54	18,18	14,8
Santos	30,52	31,65	28,66
São José dos Campos	47,53	45,47	46,49
Sorocaba	33,74	36,7	36,96
Campinas	35,1	38,44	36,86
Ribeirão Preto	24,49	29,2	29,21
Bauru	27,04	28,11	27,26
São José do Rio Preto	23,94	26,3	24,9
Araçatuba	39,45	37,41	34,1
Presidente Prudente	25,9	29,29	28,48
Marília	21,98	24,03	26,92
Central	38,23	37,4	38,87
Barretos	37,46	30,66	32,72
Franca	25,19	26,71	28,11

Fonte: SEADE, 2014.

Org.: Andréia de C da S. Ajonas.

Houve diminuição na participação da indústria da Região Metropolitana de São Paulo, assim como de outras regiões administrativas que congregam aglomerações metropolitanas, como é o caso de Santos e São José dos Campos. Embora com percentual de participação ascendente, na Região Administrativa de Campinas a indústria apresentou modesto crescimento em sua participação no total do valor adicionado da região, no período de 2000 a 2010; de 35,1 para 36,8%; ainda que de 2000 a 2005 o crescimento tenha sido

¹²¹ Conforme definição apresentada pela Fundação SEADE, “Valor adicionado do setor industrial é o valor que a atividade das indústrias agrega aos bens e serviços consumidos no seu processo produtivo”. Cf. <http://produtos.seade.gov.br/>

¹²² Além das regiões administrativas apresentadas no quadro, em 2014 foi criada a Região Administrativa de Itapeva, por meio do decreto nº 60.135, que também alterou as composições da RA de Sorocaba e das RGs de Avaré, Itapetininga e Itapeva.

mais significativo, chegando a 38,4% de participação. Dentre as áreas em que, como na região de Campinas, a atividade apresentou expansão de sua participação, destacam-se as regiões de Marília, cujo crescimento foi de 21,9 para 26,9%; Ribeirão Preto, de 24,4 para 29,2%; Sorocaba, cuja participação da indústria foi de 33,7%, em 2000, para 36,9%, em 2010; e Franca, com acréscimo de cerca 3% em sua participação no mesmo período. Evidencia-se, portanto, a tendência de perda de participação da indústria na Região Metropolitana de São Paulo e de aumento de sua importância no interior; embora em algumas regiões onde a participação industrial no total do valor adicionado tem apresentado crescimento considerável, ela ainda seja, em termos absolutos, pouco representativa. Esse é o caso das regiões de Marília e Presidente Prudente, com respectivamente 26,9 e 28,4% de participação da atividade industrial no total do valor adicionado de suas regiões.

Por outro lado, a despeito do declínio na participação da atividade industrial na Região Administrativa de São José dos Campos, ou da pouca expressividade no crescimento de sua participação nas Regiões Administrativas Central e de Campinas, são algumas das regiões onde a indústria apresenta os maiores percentuais de participação no total do valor adicionado: 46,4% na região de São José dos Campos, 38,8% na Região Administrativa Central e 36,8% na região de Campinas. Na Região Metropolitana de São Paulo, o destaque é apresentado pelo setor de serviços, que tem se desenvolvido muito nas últimas décadas. A Região Administrativa de Sorocaba, além de apresentar significativo crescimento nos percentuais de participação da indústria - 3,2% no período de 2000 a 2010 - é também a terceira região administrativa em participação da indústria no total do valor adicionado em 2010, com 36,9%.

Considerando que grande parte do desempenho atual da economia é resultado de processos há muito em curso, o choque sofrido pelo setor secundário no Brasil a partir da crise dos anos de 1980 e, particularmente, a partir das mudanças econômicas dos anos 90 pode ser observado quando se considera a diminuição do peso da indústria de transformação no total de estabelecimentos empresariais brasileiros. Se em 1987 ela representava 14,3% deles, o declínio foi acentuado ao longo dos anos, com maior queda entre 1990 e 2005. Em 2011 essa participação era de 9,9%. No estado de São Paulo, onde historicamente a atividade industrial se concentrou, 27,4% dos estabelecimentos

empresariais correspondiam à indústria de transformação em 2011.¹²³ A tabela seguinte registra a participação das regiões administrativas no total desse tipo de estabelecimento no estado de São Paulo.

Tabela 4: Estabelecimentos da indústria de transformação por regiões administrativas do estado de São Paulo (2012).

Regiões Administrativas	Nº de estabelecimentos	Participação
Região Metropolitana de São Paulo	41.213	44,9%
Campinas	19.028	20,7%
Sorocaba	5.687	6,2%
São José do Rio Preto	4.090	4,5%
Franca	3.459	3,8%
Central	3.033	3,3%
Ribeirão Preto	2.786	3,0%
São José dos Campos	2.714	3,0%
Bauru	2.694	2,9%
Araçatuba	2.060	2,2%
Marília	1.929	2,1%
Presidente Prudente	1.401	1,5%
Santos	960	1,0%
Barretos	570	0,6%
Registro	219	0,2%
Total do Estado	91.843	100%

Fonte: RAIS/TEM. *Apud* Panorama da indústria. FIESP/CIESP, p.49.

A importância que a Região Metropolitana de São Paulo ainda apresenta na concentração de atividades produtivas se expressa no fato de que ela detinha em 2012 quase 45% de todos os estabelecimentos da indústria de transformação do estado, ainda que a participação da indústria no total do valor adicionado da região tenha declinado ao longo dos últimos anos. A região administrativa da capital paulista é, pois, dentre todas as outras, aquela onde há maior concentração de atividades produtivas, colocando por terra a ideia de que a desconcentração aconteceu gerando desindustrialização, haja vista que nem a região metropolitana de São Paulo, nem a capital perderam o seu caráter industrial, aspecto que caracterizaria esse processo. Essa concentração também era a maior do estado quando se considera os empregados formais na indústria de transformação (ver Tabela 5, a seguir), embora ela fosse cerca de quatro pontos percentuais menor que a concentração de

¹²³ Fonte: RAIS/MTE, *apud* FIESP/CIESP. *Panorama da indústria de transformação brasileira*, p.10 e 24.

estabelecimentos, o que representa a maior disparidade entre a participação no total de estabelecimentos e no total de empregos formais dentre as regiões administrativas.¹²⁴ A compreensão desse fato está nas características das indústrias aí presentes, com níveis tecnológicos, padrões organizacionais e ramos de atividade que requerem menor uso de mão de obra.

Tabela 5: Empregados formais da indústria de transformação por regiões administrativas do estado de São Paulo (2012)

Regiões Administrativas	Empregos formais	Participação
Região Metropolitana de São Paulo	1.094.514	41,1%
Campinas	614.800	23,1%
Sorocaba	207.838	7,8%
São José dos Campos	127.954	4,8%
São José do Rio Preto	99.445	3,7%
Ribeirão Preto	87.447	3,3%
Central	86.942	3,3%
Bauru	81.714	3,1%
Franca	62.528	2,3%
Araçatuba	57.607	2,2%
Marília	51.813	1,9%
Presidente Prudente	41.015	1,5%
Barretos	26.141	1,0%
Santos	23.322	0,9%
Registro	3.154	0,1%
Total do Estado	2.666.234	100%

Fonte: RAIS/MTE, *apud* Panorama da indústria. FIESP/CIESP, p.47.

Diferentemente, a Região Administrativa de Campinas era a que apresentava a maior participação de empregados formais em relação à participação de estabelecimentos em 2012. Enquanto possuía 20,7% dos estabelecimentos da indústria de transformação do estado, o percentual de empregados era de 23,1%. O percentual de empregados também era maior que o percentual de estabelecimentos nas Regiões Administrativas de São José dos Campos (1,8% superior) e Sorocaba (1,6%). As variações apresentadas por todas as demais regiões foram menores que as variações das quatro

¹²⁴ Observe-se que, dentre os diversos setores da economia brasileira, o setor industrial é o que apresenta a maior taxa de formalidade de empregos, 73%, segundo dados do IBGE para 2011. Em contrapartida temos o comércio, com 59%; a construção, com 46% e os serviços com 67% de formalidade. Cf. FIESP/CIESP. *Panorama da indústria de transformação brasileira*, 2013, p. 17.

regiões por nós mencionadas. A primeira, a Região Metropolitana de São Paulo, foi a grande dispersora de atividades econômicas no contexto do processo de desconcentração, enquanto que as regiões de Campinas, Sorocaba e São José dos Campos são regiões privilegiadas por esse mesmo processo. Considerando-se que, em 2011, do total de 719 estabelecimentos de grande porte da indústria de transformação no estado (500 ou mais empregados), 254 concentram-se na Região Metropolitana de São Paulo, 180 na região de Campinas, 60 em Sorocaba e 36 em São José dos Campos¹²⁵, infere-se que as diferenças na relação entre a participação dessas regiões no número de empregados e de estabelecimentos devem-se, em grande parte, às diferenças existentes na organização do processo produtivo e de gestão das empresas nelas existentes, considerando-se também aí a distinta composição do parque industrial de cada região do estado. Esses dados são significativos, pois revelam que embora em termos absolutos a Região Metropolitana de São Paulo apresente maior quantidade de empregos industriais, sua importância em relação ao total de estabelecimentos é maior no interior do estado.

A importância da indústria na geração de empregos formais também é maior no interior quando aí se considera a participação do emprego industrial em relação aos outros setores de atividade: construção civil, comércio, serviços e setor primário. Em 1995 a indústria era responsável por 30,29% dos empregos formais existentes no interior; enquanto na Região Metropolitana de São Paulo, ela era responsável por 27,36% deles. Os serviços, setor com maior peso relativo nas duas áreas, representavam 53,1% do total de empregos formais na Região Metropolitana e 40% no interior do estado.¹²⁶

A análise individual dessas regiões no que se refere ao contexto recente e às tendências relacionadas à atividade produtiva indicam aspectos importantes da evolução econômica de cada uma delas, a qual possui estreita relação com o desenvolvimento recente da rede urbana. Dados sobre a participação da indústria de transformação no total de empregos formais também apontam para o crescimento da importância de regiões do interior do estado, onde a maior propensão ao crescimento está nas Regiões Administrativas de Presidente Prudente e São José do Rio Preto. Na primeira, o aumento foi de 16,5% para 22,3% de participação da indústria de transformação no total de empregos da região, um

¹²⁵ Fonte: RAIS/MTE, *apud* FIESP/CIESP. *Panorama da indústria de transformação brasileira*, p.55.

¹²⁶ Fonte: RAIS/MTB, *apud* IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*. Redes Urbanas Regionais: Sudeste, vol.5, p. 109.

crescimento de 5,8% no período de 1992 a 2012. A região de São José do Rio Preto teve crescimento mais modesto, de 1,6% no mesmo período, passando de 23,8% para 25,5% a participação desse tipo de indústria no total de empregos. Todas as demais regiões tiveram diminuição nesses percentuais. As maiores quedas ocorreram nas Regiões Administrativas de Registro, onde a indústria de transformação diminuiu em 14% a sua participação no total de empregos formais, chegando, no ano de 2012, a apenas 7,4%; São José dos Campos, com menos 13,7% de participação no mesmo período (de 1992 a 2012); e Região Metropolitana de São Paulo, com a maior queda: -14,2%, passando de 30 para 15,8% a participação da indústria de transformação no total de empregos da região.¹²⁷

Por um lado, os dados indicativos de diminuição na participação da indústria de transformação no total de empregos formais, observados para a maioria das regiões do estado, referem-se a uma tendência geral no Brasil e no mundo. No Brasil, enquanto 27,1% de pessoas formalmente empregadas estavam na indústria de transformação, no ano 1986, em 2011 essa participação foi de 17,5%.¹²⁸ Além da mencionada diminuição do peso da indústria de transformação no total de estabelecimentos empresariais (ver p.115), a queda vincula-se ao processo de centralização econômica gerado pelo acirramento da competitividade entre empresas, que tem configurado grandes capitais privados. Suas iniciativas vão no sentido de diminuir despesas com mão de obra, seja pela utilização de máquinas em substituição aos trabalhadores, seja pela reorganização do processo produtivo em moldes mais flexíveis, através do estímulo ao desenvolvimento do trabalhador polivalente. Esse aspecto afeta diretamente a qualidade de vida do trabalhador e a dinâmica migratória, porque, sendo a indústria o setor econômico com maiores índices de formalidade de emprego, a diminuição do emprego industrial implica, consequentemente, na perda de direitos trabalhistas.

Por outro lado, as empresas não estão homogeneamente distribuídas pelas diversas regiões do estado, tanto no que se refere aos seus portes, quanto no que se refere aos diferentes ramos da atividade produtiva, requerendo mais ou menos emprego de mão de obra. Alguns ramos inovadores tendem a necessitar de menor quantidade de empregados, como é o caso da indústria química. Assim, é previsível que se observe diferenças na importância da indústria de transformação no total de empregos formais de

¹²⁷ Fonte: RAIS/MTE, *apud* FIESP/CIESP. *Panorama da indústria de transformação brasileira*, p.33.

¹²⁸ Fonte: RAIS/MTE, *apud* FIESP/CIESP. *Panorama da indústria de transformação brasileira*, p.09.

uma região para outra. Isso, entretanto, não invalida a relevância dos dados, que não só podem ser associados à tendência de aumento da importância da atividade produtiva em algumas regiões do interior e diminuição de sua importância relativa em outras, a exemplo da Região Metropolitana de São Paulo; como também à dinâmica populacional vinculada ao acréscimo, ou menor diminuição da oferta de empregos industriais formais em algumas regiões do interior do estado. Esse vínculo entre dinâmica econômica e populacional também é observável no âmbito do processo de desconcentração que marcou a metrópole paulistana.

Em termos absolutos, a população da Região Metropolitana de São Paulo passou de 12.588.749 habitantes em 1980, para 20.284.891 habitantes em 2014, mas seu ritmo de crescimento tem diminuído ao longo das últimas décadas; ao passo que tem aumentado a participação do interior na população do estado. Sua taxa geométrica de crescimento populacional foi de 0,78% ao ano, no período de 2010 a 2014; enquanto que a média do estado de São Paulo foi de 0,87%, segundo dados da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). Nesse processo de arrefecimento das taxas de crescimento populacional, assim como no processo de desconcentração industrial, o município de São Paulo vem apresentando as maiores perdas.

A dinâmica de redistribuição da população no estado possui relação direta com a seletividade dos novos investimentos, que tem privilegiado determinadas cidades e regiões. Novos investimentos previstos tendem a reforçar a importância econômica das áreas mais bem localizadas e servidas de infraestruturas e equipamentos. Logo, o movimento de desconcentração ocorre gerando reconcentração onde há maior potencial econômico e maior peso industrial no interior do estado, que coincide, por isso, com as áreas onde há grande concentração populacional, ou propensão a isso.

Na estrutura da rede urbana, reforçam-se as disparidades espaciais ao longo das últimas décadas. Assim, havia nove municípios com mais de 100 mil habitantes fora da Região Metropolitana de São Paulo em 1996; enquanto que, por outro lado, 47 municípios possuíam população inferior a 50 mil habitantes; o que em seu total correspondia a apenas 7% da população estadual.¹²⁹ E ainda que esse cenário tenha se modificado, as disparidades continuam a caracterizar fortemente o processo de urbanização.

¹²⁹ IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*. Redes Urbanas Regionais: Sudeste, p. 330.

Isso tem acontecido com o rápido acréscimo no número de cidades de médio porte na estrutura da rede urbana; haja vista que, segundo projeções da Fundação SEADE, o número de municípios fora da Região Metropolitana com população superior a 100 mil habitantes já era de 46 em 2009 ¹³⁰, contrastando, pois, com os nove existentes em 1996.

Na morfologia da rede urbana estadual identificada pela EMPLASA no ano de 2009 (apresentada na Tabela 6, a seguir), constatou-se que os 151 municípios que conformavam regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no estado comportavam a grande maioria de sua população, 78%; ao passo que a concentração econômica era ainda maior, registrando-se que esse mesmos municípios participavam com 86,6% do PIB paulista no ano de 2007. Os 11 centros regionais isolados comportavam 4,3% da população em 2009; e os 483 municípios restantes possuíam o equivalente a apenas 17,7% dela. Esses mesmos recortes espaciais concentravam em 2007 respectivamente 2,6 e 10,8% do PIB estadual.¹³¹ São, em geral, os centros regionais – isolados ou conformando aglomerações - que têm se destacado na nova configuração da rede, muito embora se verifique uma diminuição no ritmo de crescimento populacional no estado e, particularmente, da Região Metropolitana de São Paulo, cuja taxa geométrica de crescimento populacional passou de 2,59%, entre 1990 e 2000, para 1,22% entre 2000 e 2009¹³², chegando a 0,78% em 2014, conforme já mencionado. Diferentemente, os centros regionais têm apresentado crescimento superior à média do estado, o que pode ser verificado pela Tabela 6, a seguir.

¹³⁰ EMPLASA. *Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo*, p.25.

¹³¹ *Ibid*, p.45-47.

¹³² *Ibid*, p.48.

Tabela 6: Número de municípios, população, taxas de crescimento populacional e de urbanização e densidade urbana. Estado de São Paulo (2000 e 2009).

Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Grupos de Municípios	Nº de Municípios	População 2000		População 2009		Taxa de Crescimento 2000/09 (%)	Taxa de Urbanização 2009 (%)	Densidade Urbana 2003 (hab/ha)
		Nº Abs.	%	Nº Abs.	%			
ESTADO DE SÃO PAULO	645	36.974.378	100,0	41.633.802	100,0	1,33	93,76	32,76
Regiões Metropolitanas	67	21.659.537	58,6	24.357.695	58,5	1,31	95,3	35,72
RM de São Paulo	39	17.852.637	48,3	19.917.608	47,8	1,22	94,58	44,64
RM Baixada Santista	9	1.473.912	4	1.687.096	4,1	1,51	99,68	27,96
RM Campinas	19	2.332.988	6,3	2.752.991	6,6	1,86	97,51	15,6
Aglomerações Urbanas	84	7.023.436	19	8.106.265	19,5	1,61	95,8	26,78
AU Araçatuba	3	292.007	0,8	316.792	0,8	0,91	97,25	23,84
AU Araraquara	7	513.082	1,4	586.928	1,4	1,51	96,55	29,43
AU Bauru	5	450.030	1,2	513.056	1,2	1,47	97,53	30,49
AU de Ribeirão Preto	8	733.492	2	841.302	2	1,54	98,91	39,6
AU de Jundiaí	7	578.901	1,6	682.836	1,6	1,85	94,09	18,4
AU de Mogi	4	277.418	0,8	315.625	0,8	1,44	93,91	26,24
AU de Piracicaba	14	1.054.989	2,9	1.208.797	2,9	1,52	96,55	32,88
AU de S. José dos Campos	19	1.595.041	4,3	1.825.357	4,4	1,51	95,78	28,61
AU de S. José do Rio Preto	5	438.152	1,2	511.599	1,2	1,74	95,67	31,73
AU de Sorocaba	12	1.090.324	2,9	1.303.973	3,1	2,01	93,41	19,39
Centros regionais	11	1.557.451	4,2	1.780.514	4,3	1,5	96,56	32,06
Demais municípios	483	6.733.954	18,2	7.389.328	17,7	1,04	85,83	31,74

Fonte: EMPLASA. *Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo*, p.46.

Observe-se que, em conjunto, as regiões metropolitanas possuíam taxa de crescimento populacional inferior à média do estado.¹³³ Isso se deve, entretanto, ao baixo

¹³³ Embora na tabela apresentada a EMPLASA considere uma abordagem das aglomerações determinada pelo estudo da rede, que é mais específica que a abordagem sob a perspectiva da regionalização, pois considera apenas os municípios mais fortemente ligados ao polo, devemos destacar que recentemente a legislação passou a considerar a existência de cinco regiões metropolitanas no estado, incluindo-se aí a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (institucionalizada em 2012) e a Região Metropolitana de Sorocaba (2014). Conforme já mencionamos, os limites legalmente definidos com vistas à organização regional nem sempre coincidem com as características e processos de integração que marcam os limites espaciais dos fenômenos geográficos e, embora o ideal seja que haja convergência entre os dois, ocorrem conflitos entre as duas maneiras de delimitar as aglomerações, pois o ponto de partida e os critérios para a consideração das mesmas divergem.

Assim, do ponto de vista da regionalização, o Estado de São Paulo foi dividido, pela mencionada proposta, nas três regiões metropolitanas oficialmente delimitadas na época da publicação (RMSP, RMBS, RMC), em nove aglomerações urbanas (Araçatuba, Araraquara/São Carlos, Bauru, Jundiaí, Piracicaba, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, São José dos Campos e Sorocaba) e 22 Microrregiões (Bragantina, Mantiqueira, Estâncias, Andradina, Avaré, Barretos, Botucatu, Catanduva, Dracena, Franca, Itapetininga, Lins, Marília, Ourinhos, Presidente Prudente, São João da Boa Vista, São Roque, Alto Paraíba, Litoral Norte, Vale do Ribeira, Mogiana e Votuporanga) – que, como

desempenho da Região Metropolitana de São Paulo, haja vista que as Regiões Metropolitanas de Campinas e da Baixada Santista cresceram acima da média estadual, assim como os centros regionais, em seu conjunto, e as aglomerações urbanas; à exceção da Aglomeração Urbana de Araçatuba, que teve a menor taxa de crescimento entre as aglomerações urbanas, apenas 0,91%. Entre as que tiveram grande crescimento populacional, merece destaque a Aglomeração Urbana de Sorocaba, com taxa de 2,01% no período de 2000 a 2009.

Diante disso, cabe considerar que o aumento da importância econômica de cidades do interior do estado de São Paulo e o processo de interiorização dos empregos industriais – intimamente relacionados com as melhorias nos sistemas de transporte e comunicação – competem para uma nova realidade no que se refere à dinâmica migratória. Constata-se a diminuição das perdas populacionais de áreas tradicionalmente de emigração, como o oeste do estado, e diminuição dos ritmos de crescimento das áreas mais dinâmicas, como a Região Metropolitana de São Paulo. Por outro lado, as migrações pendulares são cada vez mais frequentes e abarcam áreas cada vez mais amplas. Elas não apenas se concentram na Região Metropolitana de São Paulo, como também acontecem tendo ela como principal destino dos fluxos provenientes de outras regiões metropolitanas e aglomerações próximas.¹³⁴

O fato é que nesse processo, o aumento da importância do interior não diminuiu a importância da capital e sua região metropolitana. E enquanto algumas regiões e

unidades regionais propostas com vistas a fornecer subsídios às políticas públicas e fundamentar a institucionalização de unidades regionais no estado, não correspondem às 63 *microrregiões homogêneas* estabelecidas pelo IBGE para o Estado de São Paulo, criadas em 1968 com fins estatísticos.

Já no que se refere à morfologia e hierarquia da rede urbana, considerava-se três regiões metropolitanas, dez aglomerações urbanas (Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Araraquara/São Carlos, São José dos Campos, Sorocaba, Bauru, Araçatuba, Jundiaí, Mogi Guaçu/Mogi Mirim e Piracicaba) e um conjunto de onze centros regionais (Barretos, Franca, Marília, Presidente Prudente, Atibaia, Botucatu, Bragança Paulista, Catanduva, Itapetininga, Jaú e Ourinhos), conforme a mesma proposta (EMPLASA, 2011).

Com as recentes mudanças legais e as rápidas transformações na estrutura da rede urbana, estudos são necessários para verificar o grau de integração de todos os municípios que compõem as novas regiões metropolitanas do estado. Vale lembrar que, mesmo quando considera a perspectiva da morfologia e hierarquia da rede urbana, a EMPLASA afirma que seu estudo não tem o objetivo de “redefinir a configuração de regiões metropolitanas institucionalizadas, mas sim identificar mudanças ocorridas nas aglomerações urbanas não metropolitanas, definidas no estudo de 1999, assim como o surgimento de novas espacialidades e novos centros regionais e sub-regionais.” (p.35)

¹³⁴ Cf. EMPLASA. *Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo*, p.25 a 28.

centros urbanos se destacam no interior, outros permanecem estagnados, ou entram em declínio econômico e populacional, gerando diminuição de sua importância no contexto da rede. Essa dupla face dos processos de reestruturação urbana e de metropolização do espaço imprime mudanças na rede urbana. Sua hierarquia é modificada, mas também reforçada, na medida em que, por um lado, inúmeras e intensas articulações multidirecionadas passam a conectar espaços construídos para atender os altos padrões de exigência dos grandes capitalistas; e, por outro, aumenta a lentidão e escassez de fluxos, que caracterizam as áreas desprovidas desses investimentos, cada vez mais dependentes das principais centralidades do estado.

Dentre as regiões cuja importância econômica se destaca está a Região Administrativa de Campinas. Ela é a segunda região mais industrializada do estado, onde respondia por 20,7% dos estabelecimentos da indústria de transformação em 2012 (Ver Tabela 4, p.116). O desenvolvimento de outras áreas industriais no interior não diminuiu o seu potencial produtivo, que se apoia em setores industriais modernos e empresas que utilizam alta tecnologia em seus processos produtivos. Elas estão concentradas na Região Metropolitana de Campinas, atraídas não apenas pela localização privilegiada no contexto de uma densa malha viária e pela vantagem de se instalarem próximas a um dos principais aeroportos do estado: o Aeroporto Internacional de Viracopos. Buscam também, entre outras vantagens, a competência gerada por um conjunto de instituições de ensino e pesquisa concentradas principalmente na cidade de Campinas, que oferecem a mão de obra qualificada necessária aos seus padrões produtivos.

A diversidade existente no fornecimento de produtos e serviços oferecidos por Campinas possibilita-lhe o atendimento de uma série de demandas da população regional ou mesmo de outras regiões, inclusive por produtos e serviços especializados. O serviço de educação superior, por exemplo, atrai estudantes de áreas polarizadas por outras cidades, que realizam movimento pendular diário ou semanal.

Em 2011, essa região metropolitana respondeu por 7,81% do PIB estadual. A concentração populacional passou de 6,3% em 2000 para 6,6% da população paulista em 2009, uma das maiores taxas de crescimento do estado e a maior entre as regiões metropolitanas existentes no período, 1,86% (ver Tabela 6, apresentada anteriormente).

Atualmente, com 2.976.433 habitantes, ela concentra 6,97% da população do estado, o que indica que a tendência de crescimento se mantém.¹³⁵

A institucionalização da Região Metropolitana de Campinas foi aprovada no ano 2000, quando então reunia cerca de 2.753.000 habitantes em 19 municípios. Recentemente (2014) foi adicionado o município de Morungaba a essa região metropolitana, que passou a contar com 20 municípios. Assim, o rápido aumento populacional da aglomeração e os intensos fluxos que conectam Campinas com as cidades vizinhas, favorecidos por uma rede viária densa e articulada, estimulam o crescimento da área territorialmente contínua à metrópole e da própria região metropolitana, pela maior articulação com outros municípios próximos. As rodovias que servem a essa aglomeração integram diversas cidades economicamente importantes e integram-na com outras importantes aglomerações do estado, como São Paulo e Sorocaba, com as quais mantém significativas interações. No caso de Sorocaba, a rodovia Santos Dumont constitui-se atualmente em importante eixo de integração com Campinas, ao longo do qual muitas atividades econômicas têm se implantado, sobretudo em Salto, Itu e Indaiatuba.

Mais fortemente relacionada ao nosso recorte territorial, além dessa grande centralidade exercida por Campinas e sua região metropolitana no interior do estado, temos a própria Região Metropolitana de São Paulo, centro difusor dos processos que reconfiguraram a rede urbana paulista nas últimas décadas. Ambas exercem grande influência sobre as cidades de nossa pesquisa. Trata-se, em geral, de uma porção do estado bastante dinâmica e com grande importância econômica e industrial, e a Região Metropolitana de Sorocaba faz limite com cidades pertencentes a essas duas regiões metropolitanas, conforme é possível observar no mapa a seguir.

¹³⁵ Fonte: SEADE, 2014.

Mapa 2: Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas e Sorocaba, Aglomeração Urbana de Jundiaí e principais rodovias.

Org.: Vítor Koiti Miyazaki, 2014.

A tendência de arrefecimento da participação industrial no valor adicionado e nos empregos formais da Região Metropolitana de São Paulo e a diminuição de suas taxas de crescimento populacional acontecem concomitantes ao aumento da importância econômica e populacional de cidades do interior paulista. Ainda assim, ela concentrava 56,3% do PIB estadual em 2011 e concentra 47,5% da população em 2014¹³⁶. Sua primazia no contexto da rede urbana brasileira é reforçada - e não diminuída - a partir dos processos de desconcentração e reestruturação produtiva, pois eles aconteceram como parte de mudanças econômicas mais amplas, que acarretaram na complexificação e ampliação de suas funções urbanas. A Região Metropolitana de São Paulo é ainda a maior concentração industrial do país, comportando 44,9% dos estabelecimentos da indústria de transformação e 41,1% dos empregados formais do estado, em 2012 (ver Tabelas 4 e 5, p.116 e 117). Como principal centro financeiro do país, a capital sedia a BOVESPA, que é uma das maiores bolsas de valores do mundo; e seu setor de serviços é o mais amplo e diversificado do país, apresentando alto grau de especialização. Tudo isso tem lhe permitido

¹³⁶ Fonte: SEADE, 2014.

ampliar suas funções, tanto no contexto regional, quanto por sua maior inserção na rede mundial de cidades.

Dentre as infraestruturas de transporte que permitem as interações da região metropolitana da capital paulista com outras escalas, destacam-se os aeroportos de Cumbica, em Guarulhos, e de Congonhas, em São Paulo, que estão entre os três principais aeroportos brasileiros em movimento de passageiros. Da capital também partem ônibus intermunicipais, interestaduais e com destino a outros países da América do Sul. Suas linhas de ônibus integram-na com todas as principais cidades do estado, por meio dos sistemas Anhanguera-Bandeirantes, Dutra-Ayrton Senna e Anchieta-Imigrantes, além das rodovias Castelo Branco, Raposo Tavares, Marechal Rondon e Régis Bittencourt. O transporte rodoviário é o grande responsável pelas migrações pendulares que se realizam entre a extensa área do entorno metropolitano e a capital. Área que é polarizada, em menor escala, por centros e metrópoles regionais.

Classificada no REGIC (2007) com grande metrópole nacional, a capital teve sua região metropolitana instituída em 1973. Além dela, muitas outras regiões metropolitanas foram instituídas no Brasil, sobretudo a partir da Constituição de 1989, mas, em muitos casos, estudos constatarem situações em que o núcleo não apresenta nível metropolitano, bem com outras em que cidades do entorno não apresentam integração significativa com o núcleo principal e, por isso, não poderiam ser consideradas como integrantes da aglomeração.

Como unidades regionais, a institucionalização de Regiões Metropolitanas (RMs) e Aglomerações Urbanas (AUs) obedece a normas legais e, a partir da Constituição de 1989, passou a ser de competência dos estados e feita através de lei complementar. Segundo consta na Constituição - capítulo III, artigo 25, §3º -, os estados da federação podem, “mediante lei complementar, instituir órgãos metropolitanos, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, visando integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”. Assim, é necessário o seu reconhecimento jurídico, mas a falta de critérios a nível nacional para a definição de regiões metropolitanas traz à luz uma série de divergências¹³⁷ envolvendo a

¹³⁷ Além da Constituição Federal, a Lei Complementar nº 760/1994 estabelece diretrizes para a organização regional no estado de São Paulo. No entanto, indefinições persistem em ambos os níveis. Uma tentativa de solucionar esse problema tem sido o Estatuto da Metrópole, Projeto de lei

consideração a respeito das motivações que levam à criação de regiões metropolitanas, que em muitos casos não está ancorada na realidade de uma efetiva integração entre municípios. Questões políticas e a busca por favorecimento nos fluxos de recursos públicos federais estão entre as principais questões levantadas.

A autonomia dada aos estados da federação e a falta de parâmetros orientadores em nível nacional para a institucionalização dessas unidades regionais resultaram no fato de que realidades muito díspares no Brasil foram juridicamente reconhecidas sob a mesma denominação: *metropolitanas*. Por outro lado, conforme apontam MOURA e CARVALHO (2012), a não previsão de recursos federais para as Aglomerações Urbanas gerou pouca repercussão e interesse por esse tipo de unidade regional na política urbana dos estados.¹³⁸

Em âmbito científico busca-se superar essas limitações, tanto na definição dos núcleos urbanos centrais e dos outros municípios que compõem a aglomeração, quanto na identificação de aglomerações urbanas metropolitanas e não metropolitanas. No primeiro caso, além da utilização de critérios econômico-sociais e demográficos, existe a valorização da análise acerca do nível de integração entre municípios. Na distinção entre aglomerações urbanas metropolitanas e não metropolitanas, os aspectos considerados envolvem o seu nível de centralidade (área de influência relacionada aos bens e serviços oferecidos), a existência ou tendência à continuidade territorial, as interações espaciais, a integração de atividades e funções no interior do aglomerado. São características importantes na definição das metrópoles, a complexidade de suas funções urbanas, a diversificação do setor terciário, a grande concentração populacional e a presença e intensidade de elementos relacionados às atividades de gestão do território.¹³⁹

A análise apurada da rede urbana e sua compreensão por meio de uma série de características relacionadas às formas, aos fluxos e à população, considerando aí o grau de interação estabelecido entre diferentes espacialidades, permitem que se realizem

nº 2.460/2004, aprovado pela Câmara em dezembro de 2013 e atualmente em tramitação no Senado. Mas a eficácia de seu conteúdo na orientação para a criação e gestão de regiões metropolitanas tem sido objeto de muitas críticas de especialistas sobre o tema. Cf. MOURA, R., CARVALHO, I. *Estatuto da metrópole: onde está a região metropolitana?* In: <http://observatoriodasmetropoles.net>.

¹³⁸ Cf. MOURA, R., CARVALHO, I. *Estatuto da metrópole: onde está a região metropolitana?* In: <http://observatoriodasmetropoles.net>.

¹³⁹ Cf. IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil: configuração atual e tendências da rede urbana*, p.47-49, e IBGE. *Regiões de influência das cidades*, p.10.

delimitações mais acertadas das regiões metropolitanas e aglomerações, pois ampliam a percepção acerca dos processos que as envolvem. Esses, de modo geral, se constituem nos melhores parâmetros para orientar as propostas de regionalização, que devem ter como objetivo último as práticas de intervenção. E para que estas sejam efetivas, devem ser fundamentadas no conhecimento da realidade enquanto processo.

Com a interiorização da indústria e sua reconcentração espacial, aglomerações urbanas se desenvolveram com rapidez, além de ter aumentado a importância de alguns centros urbanos, cuja área de influência foi ampliada a partir desse período. Nessas cidades houve crescimento econômico e populacional devido à implantação de novas empresas e ao desenvolvimento de ramos de atividade até então pouco comuns para suas realidades. Tudo isso repercutiu sobre as condições de vida da população, na medida em que gerou o aprofundamento das disparidades espaciais, aspecto da qual pôde ser observado pelos dados que indicam a concentração do PIB estadual nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e centros regionais isolados do estado (89,2% em 2007). A desconcentração de atividades econômicas também aumentou as desigualdades no interior das regiões, modificando e intensificando os fluxos através do fortalecimento das principais centralidades do estado, o que têm ampliado a importância e a abrangência das migrações pendulares. Desse modo, os espaços que concentram recursos e equipamentos articulam as regiões, contrastando com outros onde eles são escassos. Adicionalmente, observa-se que alguns pontos do território que concentram empresas mais modernizadas, sobretudo de capital internacional, estão, por meio delas, fortemente integrados com o exterior.

Ao longo dos últimos anos, o aumento da importância econômica e populacional do interior do estado modificou as interações estabelecidas por muitas cidades e aglomerações urbanas aí existentes, modificando, assim, a própria rede urbana. Esse aspecto é refletido nas rápidas e significativas modificações visando à atualização das propostas de caracterização da morfologia e hierarquia da rede urbana paulista. A proposta da EMPLASA, de 2011, atualiza aquela apresentada pelo IPEA, IBGE, UNICAMP em 2001. Novos municípios foram incorporados a antigas aglomerações e outras surgiram, ou tiveram seu status elevado na hierarquia da rede. Tome-se o caso da Aglomeração Urbana de Guaratinguetá, que foi incorporada à de São José dos Campos; ao passo que a Aglomeração Urbana de Piracicaba foi criada, passando a incorporar a de Limeira Rio Claro. A grande

maioria das aglomerações não metropolitanas do estado teve acréscimo no número de municípios no período de 1999 a 2009. As únicas exceções foram as Aglomerações Urbanas de Mogi Mirim/Mogi Guaçu e Ribeirão Preto, que mantiveram o mesmo número deles. Isso fez com que os estratos superiores da rede urbana paulista (aglomerações urbanas metropolitanas e não metropolitanas e centros regionais isolados), que antes contavam com 137 municípios, passassem a incluir mais 25 municípios em 2009.¹⁴⁰

O mencionado estudo do IPEA/IBGE/UNICAMP classificou a rede urbana em seis categorias: Metrópoles globais, nacionais e regionais; Centros regionais e Centros sub-regionais 1 e 2. No nível metropolitano, o estado de São Paulo apresentava São Paulo e Campinas, como metrópole global e regional, respectivamente. Dentre os centros regionais estavam Ribeirão Preto, São José dos Campos e Santos. Sorocaba aparecia nessa classificação na categoria imediatamente inferior, como centro sub-regional 1, ao lado de São José do Rio Preto, Jundiaí, Limeira, Presidente Prudente, Araraquara/São Carlos e Bauru.¹⁴¹ Segundo o estudo, “Estes centros sub-regionais polarizam apenas os municípios de seu entorno, desempenhando o papel de centros locais.”¹⁴² Uma década depois, entretanto, a EMPLASA passou a classificar esses centros urbanos como centros regionais, com exceção de Limeira e São Carlos, que se mantiveram classificadas como centros sub-regionais 1.¹⁴³

Sorocaba passou a contar com 12 municípios em sua aglomeração, em contraste com os dez existentes em 1999. No âmbito da legislação vigente, ela, em 2014, e São José dos Campos, em 2012, passam a ser consideradas metrópoles, o que indica o reconhecimento oficial de que os municípios que participam dessas aglomerações possuem nível de integração e complexidade das funções urbanas característicos de uma realidade metropolitana.

É certo que a rede urbana apresenta-se em constante transformação e que qualquer tentativa de caracterizar sua morfologia e hierarquia resultará em um retrato provisório da realidade. Conforme indicado na Tabela 6, apresentada na página 122, a rede urbana do estado de São Paulo congregava, em 2009, três aglomerações metropolitanas,

¹⁴⁰ EMPLASA. *Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo*, p.36 e 44.

¹⁴¹ Cf. IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil*: configuração atual e tendências da rede urbana, p.56, 59, 60, 79 e 80. Lembrando que esse trabalho não inclui em sua classificação os centros urbanos com menos de 100 mil habitantes.

¹⁴² IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil*: configuração atual e tendências da rede urbana, p.56.

¹⁴³ EMPLASA. *Op. cit.*, p.39 e 44.

dez aglomerações não metropolitanas e onze centros urbanos que não constituem aglomerações.

Embora recentemente outras duas regiões metropolitanas tenham integrado oficialmente a rede urbana paulista, não podemos afirmar que isso teve, do modo como foi definido, correspondência proporcional às mudanças na realidade entre 2009 e 2014, haja vista que, embora a EMPLASA identifique Sorocaba como centro regional que conforma aglomerado, em seu estudo *Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo*, com dados de 2009, a tramitação do processo para a institucionalização da Região Metropolitana de Sorocaba existia desde 2005 (projeto de lei 33/2005). Além disso, a Região Metropolitana de Sorocaba é composta atualmente por 26 municípios, enquanto que, considerando-se os estudos do IPEA, IBGE, UNICAMP e da EMPLASA, a Aglomeração Urbana de Sorocaba passou a integrar apenas dois municípios a mais em 2009, em relação aos resultados da pesquisa de 1999, totalizando, a partir de então, 12 municípios (ver QUADRO 2, p.136).

Assim, a constituição dessa região metropolitana se aproxima muito mais de uma perspectiva que busca a organização do território paulista em sentido amplo, na qual se procura fazer com que os limites da aglomeração de Sorocaba envolvam todos os municípios definidos pela área de influência de seu polo, mesmo que não estejam fortemente integrados a ele.

Essa característica atual, de configuração de extensas regiões metropolitanas compostas por municípios que, muitas vezes, apresentam pouca integração com a metrópole, acaba por gerar dificuldades para que se realize o objetivo último de criação dessas unidades regionais, que é garantir o desenvolvimento de ações de gestão “de funções públicas de interesse comum”, conforme estabelece a Constituição. Nosso recorte territorial não enfoca todas as cidades aí envolvidas, e nossa análise não se propõe a abordar todos os indicadores necessários para a identificação de uma aglomeração metropolitana, mas pode contribuir na medida em que aborda as interações espaciais de Itu, Salto e Sorocaba; com enfoque a fluxos vinculados às indústrias de médio e grande porte, impulsionadoras do processo de reestruturação da rede urbana e das dinâmicas que caracterizam o processo de metropolização do espaço. Consideramos, por isso, a necessidade de outras pesquisas, que busquem analisar o nível de integração entre os

diversos municípios que fazem parte desse recorte, a fim de que se possa constatar o grau de relevância de seus limites oficiais para as práticas de planejamento e gestão.

Para além da dimensão legal da institucionalização da Região Metropolitana de Sorocaba (Lei complementar nº 1.241 de 08 de maio de 2014), interessa destacar o significado econômico do feito e o que isso expressa a respeito de uma realidade em intensas transformações, na qual nos chama a atenção o surgimento de novas aglomerações, o rápido desenvolvimento de outras e o aumento da importância de determinadas cidades e regiões. Pertinente a isso, a mencionada propensão ao aumento das diferenças econômicas entre distintas áreas do estado também pode ser percebida pelo desenvolvimento de formas espaciais associadas. Economia e formas espaciais, ao lado da demografia e das infraestruturas são importantes fontes de dados e de informações capazes de mediar o entendimento das mudanças na rede.

A nova forma urbana que se define para o estado de São Paulo estrutura-se a partir dos eixos de desenvolvimento, que convergem para a capital paulista; e ao longo deles estão as cidades que mais tem recebido investimentos privados, com destaque aos capitais produtivos. De importância fundamental nas dinâmicas que envolvem as cidades de nossa pesquisa, é a rodovia Castelo Branco, que interliga Itu, Salto e Sorocaba com São Paulo, em sentido leste, e com o interior do estado, à oeste. Considerada a primeira via expressa brasileira, ela é o principal eixo de ligação entre a capital e o oeste paulista e teve seu primeiro trecho, entre São Paulo e Torre de Pedra, concluído em 1968. Nas décadas seguintes, a continuidade das obras - que a estenderam à oeste até o entroncamento com a SP225, em Santa Cruz do Rio Pardo - e as melhorias implantadas otimizaram sua importância no contexto do processo de desconcentração produtiva, possibilitando grande integração entre Itu, Salto e Sorocaba e a capital paulista. Observa-se, contudo, que a implantação de indústrias em Itu e Sorocaba acontece principalmente em vias transversais, que, a partir da rodovia Castelo Branco, se dirigem ao centro dessas cidades. Ao longo da rodovia Castelo Branco, o uso do solo industrial é pouco significativo no trecho dos mencionados municípios. Sobre isso, Miyazaki (2013) escreve que “o traçado da rodovia Presidente Castelo Branco foi projetado para não cortar centros urbanos. Isso explica a tímida presença de estabelecimentos industriais ao longo de muitos trechos da via, principalmente no interior.” Situação que se modifica conforme nos aproximamos da capital do estado. Ainda segundo o mencionado autor, “atualmente a malha urbana de muitas cidades tem se aproximado do

traçado desta rodovia, o que tem intensificado a ocupação de suas margens, inclusive com a instalação de grandes fábricas, como é o caso da nova unidade da Toyota no município de Sorocaba.”¹⁴⁴

Figura 1: Trecho da rodovia Castelo Branco.

Fonte:http://www.fatonotorio.com.br/upload/dn_noticia/1359461361.jpg

Figura 2: Rodovia Raposo Tavares, no bairro Campolim, zona sul de Sorocaba.

Fonte:<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=729844>

A rodovia Raposo Tavares também se destaca, no caso de Sorocaba. Ao sul do município, ela possibilita acesso à capital, por um sentido, e ao interior, por outro, além de definir parte do limite entre os municípios de Sorocaba e Votorantim, cujas malhas urbanas são territorialmente contínuas. Inaugurada em 1922 apenas com o trecho entre São Paulo e São Roque, ela foi a primeira pista a fazer essa interligação. Partindo do distrito Butantã, em São Paulo, chega atualmente ao rio Paraná, no extremo oeste do estado. Foi pavimentada na década de 1950 e sofreu outras modificações e melhorias, como alterações em seu percurso de modo a evitar algumas áreas densamente urbanizadas.

Desde 1998 - e com previsão até 2022 -, o trecho da rodovia Castelo Branco entre a capital e os municípios de Itu e Sorocaba está sob administração da concessionária *CCR ViaOeste*, o mesmo acontecendo no que se refere à rodovia Raposo Tavares. Além delas, essa concessionária administra a rodovia Senador José Ermínio de Moraes (trecho da SP-75 também denominado *Castelinho*), que faz a ligação entre a rodovia Castelo Branco (no limite com o município de Itu) e a cidade de Sorocaba. Também a rodovia

¹⁴⁴ MIYAZAKI, V. K. *Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista*, p.165.

Dr. Celso Charuri, que interliga a *Castelinho* com a rodovia Raposo Tavares, cortando o município de Sorocaba fora de sua área intensamente urbanizada, está concedida à mesma empresa. Juntas elas compõem o sistema Castelo-Raposo, que numa extensão de 168,62 quilômetros de rodovias, comportam um fluxo diário de 600 mil veículos.¹⁴⁵

Além dessas, as mudanças na estrutura das cidades de Itu, Salto e Sorocaba e nas redes em que elas estão inseridas vinculam-se à importância assumida pela continuidade da SP-75, que interliga Itu à Campinas. Ela recebe o nome de rodovia Deputado Archimedes Lammoglia, em seu trecho até o município de Salto, e a partir daí, rumando para nordeste do estado, passa a se chamar rodovia Santos Dumont. Dá acesso ao município de Indaiatuba e ao aeroporto internacional de Viracopos, entre Salto e Campinas, sendo administrada pela concessionária *Colinas*. No âmbito da Aglomeração Urbana de Sorocaba, essa rodovia assume importância, destacando-se na conformação de suas formas, que apresentam grande tendência à continuidade territorial, integrando vários municípios entre Sorocaba e Campinas, como é possível observar através da Figura 4, na página 137.

A SP-79 interliga as áreas centrais de Itu, Salto e Sorocaba, recebendo várias denominações ao longo de seu percurso, como Av. Independência e Av. Paraná, em Sorocaba. Ao cruzar com a rodovia Castelo Branco, mantém a denominação Av. Paraná, no trecho do distrito de Pirapitingui, ou rodovia Waldomiro Corrêa Camargo, que ruma em direção ao centro tradicional da cidade de Itu como Av. Tiradentes. A partir do entorno da área central de Itu, a SP-79 dirige-se ao município de Salto como Via Expressa Itu-Salto, onde passa a ser chamada de Rodovia Convenção Republicana. Sob responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), a SP-79 tem recebido a partir de 2012 uma série de melhorias, sendo a duplicação e a implantação de ciclovias as principais delas. Esses aspectos são bastante ilustrativos do grau de integração entre as três cidades e dos intensos fluxos pendulares que as envolvem.

¹⁴⁵ Fonte: <http://www.viaoeste.com.br/institucional/>

Figura 3: trecho duplicado da SP-79 (*Via Expressa Itu-Salto*) no sentido Salto – Itu. Destaque para a cidade de Itu, ao fundo.

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Autora: Andréia de C. da S. Ajonas

As discontinuidades presentes na configuração territorial do estado de São Paulo, geradas por uma realocação espacialmente heterogênea das atividades produtivas ao longo das últimas décadas, são vencidas através dos eixos de desenvolvimento, que interligam a capital com as áreas mais dinâmicas de seu entorno. Outras rodovias, como as estradas vicinais, também assumiram grande importância na estruturação das cidades cuja economia foi ampliada pelo processo de reestruturação produtiva. Orientadas por tais eixos, as empresas que ao longo deles se instalam buscam, principalmente, contiguidade espacial com grandes centros urbanos, sobretudo com a capital paulista.

Como pudemos notar, a aglomeração de Sorocaba é servida de uma ampla rede rodoviária que, possuindo ótimas condições de conservação, permite intensos fluxos entre cidades próximas e com outras regiões metropolitanas, particularmente a de São Paulo e de Campinas. Sua posição privilegiada envolve também a proximidade em relação ao aeroporto de Viracopos e o fato de se constituir em rota de passagem para o oeste paulista.

De 1999 a 2009, as seguintes mudanças foram identificadas na Aglomeração Urbana de Sorocaba, conforme os estudos do IPEA/IBGE/UNICAMP e da EMPLASA, respectivamente:

Quadro 2: Aglomeração Urbana de Sorocaba – 1999 e 2009.

Rede Urbana 1999		Rede Urbana 2009	
Municípios	Classificação	Municípios	Classificação
Sorocaba	Centro sub-regional 1	Sorocaba	Centro regional
Salto		Salto	
São Roque		São Roque	
Itu		Itu	
Votorantim		Votorantim	
Mairinque		Mairinque	
Alumínio		Alumínio	
Salto de Pirapora		Salto de Pirapora	
Iperó		Iperó	
Piedade			
		Araçoiaba da Serra	
		Boituva	
		Porto Feliz	
Nº de municípios	10	Nº de municípios	12

Fonte: EMPLASA, p.41

Identificou-se, em 2009, que a baixa integração estabelecida pelo município de Piedade com o restante da aglomeração não lhe permitia integrá-la, ao passo que outros municípios foram inseridos nesse recorte: Araçoiaba da Serra, Boituva e Porto Feliz. Já a atual Região Metropolitana de Sorocaba, com 1.805.473 habitantes, comporta 4,2% da população do estado e é, como mencionamos, constituída por 26 municípios. Veja-se o Mapa 2, na página 126.

Internamente à aglomeração observam-se diferenças econômicas e no nível de industrialização dos municípios. Esse aspecto pode ser verificado pelos dados do valor adicionado na indústria, entre outras variáveis cujas análises serão feitas tomando-se o recorte territorial da aglomeração estabelecido pela EMPLASA (2011), bem como se considerando o recorte estabelecido através da Região de Governo de Sorocaba, que, composta por 18 municípios, aproxima-se mais da proposta da EMPLASA do que as divisões territoriais estabelecidas por meio das Regiões Administrativas - a de Sorocaba, composta por 47 municípios a partir de fevereiro de 2014 - ou da Região Metropolitana.

Obs: Em vermelho, estão as cidades que compõem a aglomeração de Sorocaba (segundo EMPLASA, 2011), com exceção de Salto de Pirapora, localizada a sudoeste de Votorantim.

Figura 4: Imagem de satélite: Itú, Salto, Sorocaba e cidades do entorno. Destaque para a tendência de continuidade territorial no eixo Sorocaba-Campinas, ao longo da rodovia SP-75.

Fonte: Google Earth, 2013.

De acordo com o Gráfico 4, a seguir, na Aglomeração Urbana de Sorocaba, o valor adicionado na indústria destaca-se nos municípios de Sorocaba, Itú e Salto, além de Alumínio, Boituva e Votorantim, que, assim como os primeiros, também são beneficiados com importantes vias de transporte. O município de Boituva localiza-se ao longo da rodovia Castelo Branco, e Alumínio e Votorantim, ao longo da rodovia Raposo Tavares. Esse último município foi emancipado de Sorocaba em 1963, quando a forte integração entre eles já era explicitada pela existência de pontos de conurbação. Alumínio, por sua vez, foi emancipado de Mairinque em 1991.

Gráfico 4: Valor adicionado na indústria (2011) – em milhões de reais correntes.

Fonte: SEADE, 2014.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

A produção industrial, aliada às atividades desenvolvidas por outros setores da economia, reflete-se também no desempenho desses municípios sobre o PIB do estado. Além das indústrias, empresas de outros setores encontram neles as condições favoráveis ao desenvolvimento de suas atividades. Elas são atraídas, entre outros fatores, pelas mencionadas vantagens logísticas e pelas características funcionais dos municípios e da região, onde a presença fabril se destaca e permite o desenvolvimento de uma estrutura econômica complexa, formada por empresas que se conectam em relações de complementaridade através do desenvolvimento de serviços especializados.

Considerando-se a participação desses municípios no PIB do estado, um indicador mais abrangente sobre suas economias, é possível notar o mesmo desenho já expresso pelos dados referentes ao valor adicionado da indústria, com destaque para os mesmos municípios anteriormente citados; quais sejam: Sorocaba, Itu e Salto, seguidos por Votorantim, Alumínio e Boituva.

Gráfico 5: Participação no PIB do estado (2011) – percentual.

Fonte: SEADE, 2014.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

Sede da aglomeração, o município de Sorocaba possui 615.955 habitantes. Itu possui 160.608 habitantes e Salto, 109.496 habitantes (2014). A maior taxa de crescimento populacional entre os três municípios também acontece em Sorocaba, com 1,26% ao ano entre 2010 e 2014, seguida por Itu (1,06% ao ano) e por Salto (0,96% ao ano). Todas maiores que a média do estado de São Paulo, que foi de 0,87% no mesmo período. Lembrando que no período de 2000 a 2009 a Aglomeração Urbana de Sorocaba foi, segundo a EMPLASA, aquela que apresentou a maior taxa geométrica de crescimento populacional do estado: 2,01% (ver Tabela 6, p.122). Apesar disso, o percentual de 1,11 para o crescimento anual recente da população na Região de Governo de Sorocaba mostra que outros municípios do entorno têm apresentado taxas maiores de crescimento que Itu, Salto e Sorocaba. É o caso do município de Iperó, com crescimento populacional de 2,26% ao ano, entre 2010 e 2014. Boituva e Araçoiaba da Serra também se destacam, com taxas de 2,01% e 1,90%, respectivamente. Por outro lado, os menores desempenhos acontecem em Porto Feliz (0,60%), Alumínio (0,69%) e Mairinque (0,76%).

A elevada taxa de aumento da população regional mascara, portanto, as diferenças observáveis no crescimento de cada município, da mesma forma como se identifica para os dados econômicos. Dentre os aspectos que ajudam a entender a relação entre suas dinâmicas demográficas, mencionamos a lógica gerada pelo mercado imobiliário, que faz com que, muitas vezes, seja mais vantajoso adquirir uma moradia de melhor

qualidade em uma cidade pequena, próxima a Sorocaba, do que pagar um alto preço para viver precariamente nesse município; fato também observável para Itu e Salto, que, embora apresentando desempenho maior que a média estadual, têm seu crescimento populacional contido pelo rápido aumento do preço do solo, que se relaciona à importância econômica que conferem em âmbito regional. Disso resulta certa seletividade de seus moradores e um distanciamento maior no perfil socioeconômico daqueles que vivem em áreas bem servidas de equipamentos e serviços urbanos e daqueles que estão precariamente instalados nesses municípios.

Iperó, município com maior crescimento populacional da aglomeração (2,26% a.a.), possui 30.835 habitantes; e Araçoiaba da Serra, que também se destaca (1,90% a.a.), possui 29.351 habitantes. A primeira cidade localiza-se a cerca de oito quilômetros de Boituva, cujo município tem 52.177 habitantes e apresenta bom desempenho econômico relativo, o que impulsiona os movimentos pendulares entre as duas cidades. Boituva, por sua vez, dista 57 quilômetros de Itu e 46 quilômetros de Sorocaba. Já Araçoiaba da Serra está a apenas 23 quilômetros de Sorocaba e apresenta crescimento populacional maior que ela, muito embora participe com apenas 0,030% do PIB estadual, valor próximo ao de Iperó, que participa com 0,035%. No recorte territorial definido para a Aglomeração de Sorocaba pela EMPLASA, são dessas cidades também os menores valores adicionados na indústria: 94,21 milhões de reais correntes em Araçoiaba da Serra e 190,06 milhões em Iperó em 2011. Na lógica de decisão por se instalarem nessas cidades, importa às pessoas as vantagens geradas pelo preço do solo, pela proximidade dos centros urbanos com maior quantidade e diversidade de equipamentos, serviços e oportunidades de emprego e as vias de acesso e meios de transporte que levam a tais centros.

O baixo crescimento populacional de Alumínio (0,69% a.a. entre 2010 e 2014), que possui 17.296 habitantes, e Mairinque (0,76% a.a. no mesmo período), com 44.522 habitantes, localizadas respectivamente a cerca de 20 e 30 quilômetros a leste de Sorocaba, pode estar relacionado, entre outros fatores, à proximidade de São Roque. Essa cidade, com 82.528 habitantes e crescimento populacional de 1,19% a.a. entre 2010 e 2014, possui razoável desempenho econômico relativo. Sua participação no PIB estadual - que é de 0,11% - é semelhante à de Alumínio (0,10%) e maior que a de Mairinque (0,07%); esta última, localizada a apenas oito quilômetros de distância. Sposito (2004) também adverte,

para os casos de São Roque e Mairinque, municípios mais próximos de São Paulo, a necessidade de se considerar o

aumento da procura das terras daqueles municípios, com topografia bastante acidentada, para a implantação de loteamentos voltados à construção de segunda moradia para os habitantes da área metropolitana de São Paulo. Como o levantamento censitário contabiliza o habitante no local de seu domicílio principal, o crescimento territorial propulsionado pela segunda moradia não tem correspondência na mesma proporção, com o demográfico.¹⁴⁶

O PIB de Alumínio, por sua vez, se destaca na região principalmente devido ao seu desempenho industrial, de modo que o valor adicionado de sua indústria é de 922,24 milhões de reais correntes.¹⁴⁷ Daí também se explica o baixo crescimento populacional da cidade. A maior parte do território do município pertence à *Cia Brasileira de Alumínio* (CBA), empresa do grupo *Votorantim* que possui quase 700 mil metros quadrados de área construída no município. Trata-se da maior indústria integrada de alumínio do mundo, que emprega grande parte dos moradores locais.¹⁴⁸ Além disso, localizada entre morros, não há muito espaço para a cidade crescer, o que encarece o preço dos terrenos e gera desinteresse para que empreendimentos imobiliários sejam implantados. Associado a isso, o porte de São Roque, comparado à Alumínio e Mairinque, e a maior quantidade e diversidade de atividades econômicas acabam por incentivar aí um maior crescimento populacional, de 1,19% ao ano; maior, portanto que a média do estado (de 0,87%) e da Região de Governo de Sorocaba (1,11%).

Em valores absolutos, o PIB da Região de Governo de Sorocaba¹⁴⁹ era de 38.794,48 milhões de reais correntes em 2011 e sua população era de 1.467.369 habitantes.

¹⁴⁶ SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.144.

¹⁴⁷ De acordo com a Fundação SEADE, a participação da indústria no total do valor adicionado do município de Alumínio era de 80,17% em 2011.

¹⁴⁸ Cf. www.vmetais.com.br/

¹⁴⁹ A Região de Governo de Sorocaba é composta por 18 municípios. São eles: Alumínio, Araçariguama, Araçoiaba da Serra, Ibiúna, Iperó, Itu, Jumirim, Mairinque, Piedade, Pilar do Sul, Porto Feliz, Salto de Pirapora, Salto, São Roque, Sorocaba, Tapiraí, Tietê e Votorantim (ver QUADRO 1, p.106).

Sorocaba participava com 46,17% desse valor e com 40,4% da população. Itu com 12,8% do valor e com 10,6% da população, e Salto com 7% do valor e 7,2% da população. Juntos, esses três municípios concentravam 65,97% do PIB da Região de Governo de Sorocaba, ficando, os outros 15 municípios, com 34,03% do total do PIB regional. A concentração populacional era de 58,2% do total da Região de Governo, o que demonstra a maior expressividade da concentração econômica em relação à concentração populacional, também expressiva. Por conseguinte, a participação desses municípios no PIB do estado revelava a mesma sequência que a verificada em âmbito regional. Sorocaba, Itu e Salto concentravam 1,89% do PIB do estado, enquanto que o total de participação da Região de Governo de Sorocaba era de 2,87%. No âmbito estadual, entretanto, observa-se que a concentração populacional é maior que a concentração econômica, já que os três municípios abrigavam, em 2011, 2,0% da população do estado, o que indica que sua participação no PIB foi ofuscada pela existência de outros municípios mais dinâmicos e concentradores de riquezas do que eles próprios, como são os casos de São Paulo e Campinas.

Tabela 7: Sorocaba, Itu e Salto: PIB, participação no PIB da Região de Governo e do estado e participação nas exportações da Região e Governo e do estado (2011).

Municípios	PIB *	Participação no PIB da R.G. (%)	Participação no PIB do estado (%)	Participação nas exportações da R.G. (%)	Participação nas exportações do estado (%)
Sorocaba	17.911,98	46,17	1,32	70,7	2,06
Itu	4.966,37	12,80	0,37	6,39	0,18
Salto	2.717,49	7,00	0,20	5,6	0,16
Total	25.595,84	65,97	1,89	82,69	2,41
Restante da RG	13.198,64	34,03	0,98	17,31	0,50
R.G.	38.794,48	100	2,87	100	2,91

* Em milhões de reais correntes.

Fonte: SEADE, 2014.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

O percentual de 2,06 das exportações do estado também dá destaque ao município polo do aglomerado, Sorocaba. Valor esse que representa 70,7% das exportações da região. Junto com Itu e Salto, tem-se uma concentração de 82,69% da exportação

regional em apenas três municípios, ao passo que os outros quinze municípios da Região de Governo de Sorocaba geram apenas 17,31% de sua exportação.

O PIB per capita da Região de Governo de Sorocaba era de 26.438,12 reais em 2011, valor aproximado ao de Salto (25.536,97 reais). Sorocaba e Itu apresentavam valores maiores que a média da região: respectivamente 30.196,39 e 31.915,3 reais. Os outros municípios que se destacavam em relação à média regional eram Boituva (31.685,54 reais) e Alumínio. Este último, com o maior PIB per capita da Aglomeração de Sorocaba: 87.265,68 reais; fato que se relaciona, com mencionamos, à presença da CIA Brasileira de Alumínio em seu território, cujos salários oferecidos estão entre os melhores da região. Em 2012, a remuneração média dos empregados formais da indústria nesse município era de 3.999, 21 reais correntes, enquanto que os salários médios da Região de Governo para os trabalhadores do mesmo setor giravam em torno de 2.661,17 reais correntes.¹⁵⁰

Gráfico 6: PIB per capita (2011)

Fonte: SEADE, 2014.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

Os menores PIBs per capita eram os de Salto de Pirapora, correspondente a 14.709,00 reais, de Araçoiaba da Serra, com 14.859,90 reais, e de Iperó, de 16.732,68 reais

¹⁵⁰ Fonte: SEADE, 2014.

em 2011; cidades que, de modo geral, são as que apresentam os piores indicadores econômicos do aglomerado. Por outro lado, as cidades que correspondem ao recorte territorial dessa pesquisa - Itu, Salto e Sorocaba - se destacam nesses indicadores e sua importância regional tem sido crescente ao longo dos últimos anos. Como locais privilegiados à implantação de novas plantas industriais, interessa observar a evolução, em um período de dez anos, da participação da indústria no total do valor adicionado municipal, conforme apresentado no gráfico a seguir.

Gráfico 7: Participação da indústria no total do valor adicionado (%)

Fonte: SEADE, 2014.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

Todos eles apresentaram aumento da participação da indústria no total do valor adicionado, sendo que Salto foi o município onde esse acréscimo se fez mais presente: 6,0%. Em Sorocaba a participação industrial sobre o valor adicionado passou de 32 para 37%, e em Itu, município com os maiores percentuais – acima de 40% –, o aumento foi de 1,0% entre 2000 e 2010.

Refletindo essa situação, observa-se que o estudo *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*, em seu volume *Redes Urbanas Regionais: Sudeste*, identifica Sorocaba em oitavo lugar no ranking dos principais municípios do interior do estado de São Paulo a receber investimentos privados entre 1995 e 1998. Foram 1.244,37 milhões de dólares investidos, o que representou uma participação do município de 2,37% nas inversões privadas no estado. À sua frente estavam São Paulo, São José dos Campos,

Campinas/Região, São Bernardo do Campo, Tubaté, Cubatão e Jacareí. Salto e Itu também comparecem nessa listagem ocupando o 58° e o 63° lugares, nessa ordem. Salto recebeu, naquele período, investimentos da ordem de 66 milhões de dólares, e Itu, 50 milhões de dólares.¹⁵¹

A dimensão e as características do processo de urbanização de que Itu, Salto e Sorocaba participam nas décadas recentes, bem como a ênfase adquirida por suas centralidades nesse contexto, também podem ser percebidas através de dados demográficos dos municípios.

Tabela 8: População e taxa de crescimento populacional (1991–2010)

	1991	2000	Taxa de Crescimento Anual (1991-2000)	2010	Taxa de Crescimento Anual (2000-2010)
Itu	106.506	135.069	2,67	153.980	1,32
Salto	71.513	92.933	2,95	105.407	1,27
Sorocaba	376.513	492.245	3,02	585.780	1,75
RG	971.434	1.247.741	2,82	1.451.252	1,52

Fonte: SEADE, 2014.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

Suas dinâmicas demográficas são marcadas por taxas significativas de crescimento populacional, mais expressivas no município de Sorocaba, onde elas comparecem bem acima da média da Região de Governo. O crescimento em Salto foi maior que em Itu entre 1991 e 2000 e também acima da média regional, mas foi superado por esse último município entre 2000 e 2010. Essas mesmas tendências se mantêm atualmente, com destaque ao município de Sorocaba, cuja taxa de crescimento (1,26% a. a. entre 2010 e 2014) supera tanto a do estado (0,87% a. a. no mesmo período), quanto a da Região de Governo (de 1,11% em 2014). Itu e Salto também apresentam taxas relevantes de crescimento populacional (1,06 e 0,96% a.a., entre 2010 e 2014); acima da média do estado, mas abaixo da média regional, pois a taxa de crescimento da região é empurrada para cima

¹⁵¹ Com base em dados da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico, e SEADE (1999). Cf. IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*. Redes Urbanas Regionais: Sudeste, vol.5, p.153-154.

pelo comportamento demográfico de alguns poucos municípios, como Iperó, Boituva e Araçoiaba da Serra, conforme já explicitamos. Além disso, observa-se continuidade na tendência geral de declínio das taxas de crescimento anual da população; comportamento que tem sido observado em todo Brasil.

Também acompanhando uma tendência geral, tanto em Itu, Salto e Sorocaba, quanto na própria Região de Governo, houve diminuição absoluta nas taxas de crescimento da população rural, diferentemente do que era observado entre 1991 e 2000, quando apresentavam valores positivos, apesar do declínio. Entre esses anos, a população rural da Região de Governo aumentou 2,43% ao ano; enquanto que entre 2000 e 2010 a taxa de crescimento foi de -0,12%. Em Itu, Salto e Sorocaba, de 2000 a 2010, as reduções foram de -1,43, -3,79 e -1,2, na mesma ordem.¹⁵²

Os três municípios apresentam índices também elevados de urbanização (ver GRÁFICO 8, a seguir), acima da média da Região de Governo (88,83% em 2010). O comportamento de Sorocaba novamente chama atenção, pois ao lado de seu rápido crescimento populacional, observa-se pouca variação em seus índices de urbanização, que foram de 98,70% em 1991 para 98,98% cerca de 20 anos depois. Trata-se de um município extremamente urbanizado, mas que, nesse quesito, é superado por Salto, cujas taxas de urbanização variaram de 100,0 para 99,3% entre 1991 e 2010, o que se relaciona a pouca expressividade de sua área rural; exatamente o oposto do que se observa em Itu. Apesar de ser, esse último, o município cujo grau de urbanização cresceu de forma mais expressiva no período (de 90,16 para 93,59%), Itu ainda é o menos urbanizado entre os três, devido à grande expressividade de sua área rural em relação ao tamanho da cidade.

Isso fica transparecido também pela análise comparativa de dados referentes à densidade demográfica, que são sempre menores em Itu do que nos outros dois municípios - atualmente, a densidade demográfica de Itu é de 251,11 hab./km². Em contraponto, o município de Salto, mesmo tendo 31,5% a menos de população que o município de Itu em 2014, apresenta densidade demográfica 227,3% maior que ele no mesmo ano (ou seja, de 821,98 hab./km²).

¹⁵² Fonte: SEADE, 2014.

Gráfico 8: Grau de urbanização (%)

Fonte: SEADE, 2014.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

Uma importante consideração vinculada ao grau de urbanização e à relativamente baixa densidade demográfica em Itu refere-se à existência de muitos espaços residenciais fechados de alto padrão, que, visando atender uma população regionalmente dispersa, localizam-se ao longo de importantes eixos de circulação e, em sua maioria, dentro do perímetro urbano. São empreendimentos bastante extensos e que contam com grande percentual de domicílios destinados a uso ocasional. A título de exemplo e conforme MIYAZAKI (2013), no *Terras de São José* 57,14% dos 904 domicílios contabilizados durante o Censo 2010 eram de uso ocasional. No *Fazenda Vila Real de Itu* – esse fora do perímetro urbano – 75,30% de seus 421 domicílios também eram utilizados apenas ocasionalmente naquele ano.¹⁵³

O aumento mais significativo das densidades entre 1991 e 2000 e a subsequente diminuição na década seguinte vinculam-se à mencionada tendência geral de arrefecimento das taxas de crescimento da população. Vale notar também que, embora a densidade demográfica de Itu seja sempre menor que as observadas para os dois municípios vizinhos, ela sempre se manteve maior que a média da Região de Governo, e é atualmente 31,5% maior que a média do estado (171,92 hab./km² em 2014). Também em Sorocaba, as elevadas taxas de densidade demográfica apresentadas têm sido sempre maiores que as das outras cidades e muito acima da média da Região de Governo ou do estado, o mesmo se

¹⁵³ Cf. MIYAZAKI, V. K. *Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidade de porte médio da rede urbana paulista*, p.137 e 138.

dando em relação ao seu aumento percentual, de 30,73 entre 1991 e 2000, e de 18,82 entre 2000 e 2010. Todos esses aspectos são indicativos da dimensão da centralidade adquirida por Sorocaba e do processo de concentração populacional que a acompanha, assim como também acontece, em menor escala, com Itu e Salto.

Tabela 9: Densidade demográfica (habitantes/km²)

Localidade	1991	2000	Aumento (%)	2010	Aumento (%)
Itu	166,42	211,05	26,81	240,75	14,07
Salto	532,65	692,2	29,95	791,28	14,31
Sorocaba	838,33	1.096,02	30,73	1.302,31	18,82
Região de Governo	136,62	175,48	28,44	203,88	16,18

Fonte: SEADE, 2014.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

Outra variável, a participação dos empregos formais em atividades urbanas¹⁵⁴, também salienta a dimensão do processo de urbanização desses municípios. Em 2012, o maior percentual se dava em Sorocaba, onde 99,34% dos empregos formais eram atividades urbanas. Em Salto, eles contabilizavam 99,32% dos empregos, e em Itu 97,79%; valor próximo à média da Região de Governo e do estado, que era de 97,40% e 97,46%, respectivamente.

O que se observa por meio dos dados, é a existência de um processo de urbanização que, já consolidado, se apresenta agora em uma nova dimensão, difícil de ser apreendida e compreendida pela análise isolada dos municípios. A dimensão territorial da Região de Governo permite apreender muitos de seus aspectos e, concomitantemente, vislumbrar particularidades de nosso recorte territorial e a forma como eles se integram em uma dinâmica que é mais ampla que a própria Região de Governo ou Administrativa.

Nas formas espaciais identificadas para a rede urbana brasileira pelo IPEA/IBGE/UNICAMP em 1999, observa-se que, entre os núcleos das Aglomerações Urbanas

¹⁵⁴ Conforme a SEADE (2014), considera-se “atividades urbanas” as atividades da indústria, da construção e dos serviços, além do comércio atacadista e varejista e comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas. Não estão aí incluídas as atividades de agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura.

do estado, Sorocaba era o quinto em população, com 431.561 habitantes, logo após São José dos Campos e Ribeirão Preto, ambos também na faixa dos 400.000 habitantes. Campinas, em segundo lugar no ranking, possuía 908.906 habitantes e São Paulo, em primeiro lugar, 9.839.436 habitantes. Entre os centro sub-regionais 1 da proposta de classificação da rede urbana apresentada pelo mesmo estudo¹⁵⁵, Sorocaba era o primeiro do estado em população, seguido por São José do Rio Preto com 326.315 habitantes.¹⁵⁶ Considerando-se os limites estabelecidos para a Aglomeração Urbana de Sorocaba, sua população passou de 541.298 habitantes, em 1980, para 782.405 habitantes em 1991, e 889.538 habitantes em 1996. As taxas de crescimento de 3,41% ao ano para o primeiro período e de 2,60% ao ano para o segundo só foram menores que as apresentadas pela aglomeração de São José do Rio Preto (respectivamente 3,73 e 2,85% a. a.), no contexto das aglomerações urbanas não metropolitanas do estado naquele período.¹⁵⁷

Esse crescimento populacional de Sorocaba, assim como de algumas cidades de seu entorno, afetou sobremaneira as formas urbanas através do rápido crescimento de sua malha construída e do desenvolvimento de novos elementos na paisagem, que estimularam e foram induzidos pelo rápido desenvolvimento de fluxos integrando os diferentes centros urbanos da região, que, em um contexto de fortalecimento da centralidade de Sorocaba, ampliaram sua dependência em relação a esse polo. O nível de centralidade desse município pode ser observado no fato de que ele concentra atualmente 40,4% da população de sua Região de Governo e 34,1% da população de sua Região Metropolitana. Itu concentra 10,5% da população da Região de Governo e 8,9% da Região Metropolitana, e Salto 7,2% da Região de Governo e 6,0% da Região Metropolitana, o que ainda indica significativa concentração, se considerarmos que esse último recorte é composto por 26 municípios e a Região de Governo por 18 municípios.

A centralidade que se verifica nessas cidades fica indicada através da importância populacional das mesmas no contexto da região em que estão inseridas e do crescimento demográfico que se verifica nelas e em pequenas cidades próximas, que estabelecem com elas - sobretudo com Sorocaba - fortes relações. Todas as dinâmicas

¹⁵⁵ Os escalões hierárquicos definidos por essa proposta foram expressos na página 130.

¹⁵⁶ De acordo com dados de 1996. Cf. IPEA/IBGE/UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana*, p.79.

¹⁵⁷ Cf. IPEA/IBGE/UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana*, p.131.

espaciais atualmente em curso; que incluem mudanças funcionais nas cidades, reconfiguração das redes estabelecidas com espaços próximos e distantes, mudanças nas formas e paisagens; acontecem de maneira imbricada e movendo-se sutilmente de uma escala a outra, do regional ao local e vice versa.

4. ASPECTOS DA MORFOLOGIA E REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE

Como foi possível notar, a importância econômica e o grau de urbanização se mantêm espacialmente diferenciados no estado e indicam, junto com outros dados, a importância da região de Sorocaba no âmbito da reestruturação produtiva. Configura-se nas proximidades da metrópole de São Paulo uma área urbana marcada pela importância da atividade produtiva e por forte integração entre centros urbanos, o que se reflete em formas urbanas estendidas e, no espaço interno das cidades, no surgimento de áreas que apresentam descontinuidade em relação ao centro tradicional. Embora presentes no contexto anterior à década de 1980, essas descontinuidades foram sendo reforçadas a partir desse período, atestando que suas lógicas estão inseridas em uma nova fase do processo de urbanização. A partir daí, mudanças mais significativas são notadas, pois a rapidez e a profundidade das mudanças geradas no processo de urbanização resultaram em uma configuração morfológica bastante diferente, na qual essas descontinuidades são evidenciadas.

Esse aspecto, abordado por Sposito (2004)¹⁵⁸, resulta, segundo a autora, não apenas de uma tendência de estruturação vinculada aos principais eixos de circulação, mas – e não excluindo esse primeiro aspecto – à própria dinâmica de produção do espaço urbano no período atual, que se fundamenta na contínua extensão do tecido urbano, valorizando os lotes de modo comparativo. Assim, os preços de terrenos e lotes antigos são reajustados à medida que outros, mais distantes do centro tradicional e menos equipados, vão surgindo.

Assim, após considerarmos a inserção de Itu, Salto e Sorocaba em um arranjo territorial mais amplo, cabe agora voltar a atenção para essas três cidades de modo particular e a aspectos presentes e ausentes em cada uma delas. Ao lado das transformações geradas no âmbito da rede urbana através de sua reconfiguração e da conformação de áreas marcadas, por um lado, pela concentração econômica e populacional e, por outro, pelo desenvolvimento de aglomerações; observam-se tendências de reestruturação das cidades, através da imposição de novas formas sobre antigas estruturas e

¹⁵⁸ Cf. SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, 2004.

da redefinição de suas centralidades. Acompanhando as dinâmicas populacionais e econômicas mais amplas, houve rápidas modificações no espaço interno das cidades e o processo revelou também aí a desigualdade que lhe é inerente.

A observação das formas de Salto, Itu e Sorocaba e de algumas cidades do entorno em diferentes momentos permite vislumbrar a dimensão das transformações.

Mapa 3: Aglomeração urbana não metropolitana de Sorocaba¹⁵⁹ (1954).

Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico do estado de São Paulo – IGC

Org. Maria Aparecida da Silva / Ed. Gráfica: Flora Sato. *Apud* SPOSITO, 2004, p.96

¹⁵⁹ Considerando-se os limites estabelecidos pelo estudo do IPEA, IBGE, UNICAMP *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*: configuração atual e tendências da rede urbana. Em seu volume 5, entretanto, intitulado *Redes urbanas regionais*: Sudeste, incorpora-se também o município de Piedade à aglomeração. Publicado em 2001, esse estudo foi atualizado pela EMPLASA em 2011, que novamente exclui Piedade e passa a incluir Araçoiaba da Serra, Boituva e Porto Feliz.

Mapa 4: Aglomeração urbana não metropolitana de Sorocaba¹⁶⁰ (1983).

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE

Org. Maria Aparecida da Silva / Ed. Gráfica: Flora Sato. *Apud* SPOSITO, 2004, p.97

Figura 5: Imagem de satélite de Itu, Salto, Sorocaba e algumas cidades do entorno (2014).

Fonte: Google Maps.

¹⁶⁰ Idem nota anterior.

As manchas urbanas de Salto, Itu e Sorocaba eram, até o início da década de 1980, marcadas pela continuidade territorial em relação a seus respectivos centros tradicionais. Essa característica se manteve mesmo com o notável crescimento da malha urbana em um período de quase 30 anos (de 1954 a 1983). Nota-se, entretanto, que o aumento da complexidade no processo de urbanização já apontava, nos últimos anos desse período, para a tendência de configurações territorialmente descontínuas; ainda que Sorocaba e Votorantim já estivessem aglomeradas em 1983. A imagem de satélite de 2014 – também com um intervalo de tempo aproximado de 30 anos – demonstra a efetivação desse processo, através de uma configuração territorial marcada pela conurbação entre as três cidades.

À dinâmica de preços do solo baseada na comparação entre tempo de lançamento e localização dos lotes urbanos, associa-se, no contexto do processo de metropolização, o crescimento territorial orientado por lógicas que têm na capital do estado e nos importantes eixos de circulação suas principais referências. Nessa lógica, além do contexto de lançamento de outros lotes no espaço intraurbano, importa, sobretudo, a proximidade em relação à São Paulo, ou a localização dos lotes em eixos que dão acesso a essa cidade. Isso têm sido, ao longo dos últimos anos, fatores de grande valorização dos terrenos. Assim, a produção do espaço urbano nessas cidades une lógica fundamentas em aspectos próprios ao crescimento de cada um delas e lógicas geradas a partir do processo de metropolização do espaço, cujas referências não podem ser encontradas localmente.

Procurando realizar a necessária articulação entre escalas, nos interessa, nesse ponto, a análise das formas, a consideração da paisagem, e a partir daí chegar à compreensão das dinâmicas vigentes na rede urbana. As mudanças observadas na escala da rede urbana se expressam também no espaço interno das cidades, gerando formas semelhantes: formas estendidas ao lado de outras compactas, e o desenvolvimento de novas centralidades. Sobre essa correlação entre escalas, Whitacker (2007) escreve que “os fluxos intra e interurbanos possuem padrões formais semelhantes que redundam em desenhos semelhantes, pois são resultantes de um mesmo processo socioeconômico, que organiza a produção, daí a indução de formas urbanas semelhantes.”¹⁶¹ Trata-se, portanto, de um processo geral, que associado às particularidades locais gera diversidade de

¹⁶¹ WHITACKER, A. M. Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locacionais e na configuração da centralidade em cidades médias. In: *Scripta Nova*, p.04.

características de um lugar para outro, mas mantendo sempre aspectos gerais semelhantes em suas formas e conteúdos, o que confere unidade ao processo.

Em nossas análises, pudemos observar que há diferenças na dimensão do processo de urbanização, que marca a produção do espaço, de uma cidade para outra, tanto no que se refere à Região de Governo de Sorocaba, quanto no âmbito das três cidades por nós consideradas. Mas o processo de urbanização está, de modo geral, consolidado nessa região, e atinge atualmente um novo estágio no qual a produção do espaço metropolizado gera os contornos, ainda imprecisos, da cidade-região.

Devido à importância da dimensão temporal da análise para a compreensão da consolidação das formas em diversas escalas, os estudos de morfologia urbana envolvem também os processos na abrangência de seu conteúdo conceitual. A análise dialética da realidade prescinde da forma, mas não pode se limitar a ela, que se constitui apenas em ponto de partida. Ela a imbuirá de conteúdo teórico adequado. É a dimensão processual da realidade, necessária à análise das contradições espaciais, que oferece os recursos para a compreensão das formas, permitindo sua consideração como *formas-conteúdo*, no sentido atribuído por Milton Santos.

Assim, pode-se compreender que o espaço intraurbano que se produz atualmente é fortemente marcado não apenas por descontinuidades e por formas espacialmente diferenciadas, mas também por desigualdades, já que, superando o imediato, chega-se aos conteúdos atribuídos às formas que vão se agregando ao espaço ao longo de seu processo de produção. Os processos em curso, fundamentados em interesses vinculados a forças dominantes em nossa sociedade, consolidam-se em formas espaciais diferenciadas, que, por isso, refletem não apenas as mudanças de caráter natural, vinculadas ao sítio urbano, mas também aspectos sociais, culturais e econômicos, expressados em diferentes interesses que se consolidam através de parcerias e conflitos entre agentes e na complexidade das dinâmicas que geram os fluxos e a produção do espaço urbano.

A configuração de formas urbanas marcadas pela descontinuidade tem sido uma característica fortemente presente em cidades diretamente ligadas ao processo de reestruturação produtiva, onde as lógicas ditadas por tal processo reforçam, ou se sobrepõem, à descontinuidade gerada por dinâmicas de crescimento referenciadas em aspectos locais. Aí, elas se relacionam muito mais à participação nas dinâmicas e lógicas relacionadas ao mencionado processo, do que ao tamanho demográfico ou territorial das

idades, haja vista que, no caso de nossa pesquisa, essa característica é observada em todas elas, ainda que possuam tamanhos populacionais e territoriais distintos. Orientado por importantes eixos de circulação que fazem ligação com São Paulo, ou que dão acesso às principais autopistas que levam a essa cidade, o crescimento descontínuo de Itu, Salto e Sorocaba revela a existência de uma estrutura urbana pautada pelo processo de metropolização.

Na escala local, “os fragmentos das redes ganham uma dimensão única e socialmente concreta” ¹⁶², manifestada nas formas urbanas. As mudanças nas estratégias capitalistas e nas lógicas de localização das atividades econômicas, que reconfiguraram as redes no atual período de reestruturação, são, desse modo, marcadas também pela difusão de formas espaciais características, presentes de modo significativo nas cidades que tiveram suas economias impulsionadas ao longo das últimas décadas. As especificidades resultam de combinações complexas. Estão relacionadas às características naturais do sítio, às características econômicas, às tradições culturais, à história local e às políticas públicas, entre outros aspectos que conferem singularidade a cada uma, mas a produção do espaço parte de lógicas semelhantes, resultando em formas espaciais também semelhantes.

Dentre os aspectos comuns, além da mencionada descontinuidade territorial, é possível destacar também a configuração de novas centralidades e a difusão de novas formas de *habitats* urbanos. Embora funcionalmente distintas, a relação entre áreas onde há concentração de atividades econômicas e áreas residenciais passa a ser dada pelos seus conteúdos socioeconômicos e pelo fato de que as novas lógicas com que são produzidas promovem as descontinuidades no tecido urbano, aspectos que integram a própria dinâmica recente da urbanização. Desse modo, morfologia e estrutura da cidade se imbricam entre si e com a estrutura urbana, na medida em que a produção do espaço e das diferentes atividades no espaço configura formas e paisagens diferenciadas e descontínuas, que se relacionam através dos fluxos e a partir das quais a cidade se insere em múltiplas redes e escalas.

Capel (2002) escreve que os aspectos fundamentais do estudo da morfologia urbana para os geógrafos têm sido “el plano, los edificios, los usos del suelo y el estudio morfológico integrado de áreas concretas de la ciudad” ¹⁶³, aproximando-se, nesse

¹⁶² SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*, p.270.

¹⁶³ CAPEL, H. *La morfología de las ciudades: sociedad, cultura y paisaje urbano*, p.22.

último caso, do estudo da estrutura. Esse pressupõe atenção a seus elementos básicos, mas que também se integram conformando redes e conferindo um sentido de totalidade ao espaço. Soma-se a isso a atuação dos agentes, que dão forma e movimento à estrutura, gerando reestruturações.

No que se refere à evolução do pensamento geográfico, a consideração dos agentes como forças atuantes na produção do espaço, responsáveis pela morfologia urbana, acontece sob influência da corrente crítica, quando

Frente a una aproximación en la que el hombre era en cierta manera un sujeto pasivo que se movía en un espacio ya edificado, se llega a otra en que pasa a ser un agente activo en la construcción de la morfología, que aparece ahora como el resultado de la acción de esos grupos sociales, y de los técnicos.¹⁶⁴,

Abordaremos, de forma breve, aspectos das morfologias de Itu, Salto e Sorocaba, ao que incluiremos considerações acerca de suas estruturas, que são tratadas aqui como caminhos para se compreender as mudanças geradas pelo processo de reestruturação urbano-industrial; particularmente as mudanças nas interações espaciais interurbanas dessas cidades, em seus fluxos, objetivo principal de nossa pesquisa.

O crescimento territorial dessas cidades é marcado por contrastes, que ficam indicados, logo em um primeiro momento, pela configuração dispersa de seus tecidos urbanos, pelo nível de integração das áreas que vão sendo constituídas à malha urbana previamente existente e pela comparação entre distintas áreas das cidades, suas características paisagísticas, socioeconômicas, os equipamentos e infraestruturas presentes ou ausentes em cada uma delas, bem como as funções predominantemente desenvolvidas.

Se, partindo da escala regional, as formas que se configuram apresentam-se como tendências à contiguidade territorial, através de processos de conurbação de diferentes cidades, a perspectiva do espaço intraurbano revela as discontinuidades, os vazios indicativos de um processo de crescimento que sofre poucas intervenções e regulações por parte do poder público no sentido de orientar o crescimento limitando configurações baseadas exclusivamente em interesses particulares. Os espaços residenciais

¹⁶⁴ CAPEL, H. *La morfología de las ciudades: sociedad, cultura y paisaje urbano*, p.35.

são um bom exemplo disso, pois as três cidades têm desenvolvido áreas com características bastante contrastantes.

Loteamentos populares e espaços residenciais fechados são duas faces do processo de urbanização recente, que crescem de modo concomitante. Dado a grande expressividade que ambos apresentam em Itu, Salto e Sorocaba - o que atesta a amplitude das mudanças em suas morfologias, já que esses empreendimentos se difundiram principalmente a partir dos anos de 1990 - não iremos abordá-los de maneira exaustiva, visto que esse também não é um objetivo de nossa pesquisa. Buscando compreender a importância desses espaços para o estabelecimento do atual nível de integração entre cidades por meio de suas localizações estratégicas, das formas estendidas e do modo como eles se integram a outros espaços, abordaremos apenas alguns deles, a título de exemplo, que consideramos significativos pelas características que apresentam.

A presença de empreendimentos voltados às camadas mais ricas da população - os condomínios e loteamentos fechados - não é recente em Itu. Dentre os primeiros a surgirem no município estão o Terras de São José, o Fazenda Vila Real de Itu e o City Castello, todos lançados em meados da década de 1970 e destinados a um público de altos rendimentos. Nas décadas seguintes, muitos outros empreendimentos dessa natureza surgiram, de modo que Miyazaki (2013) identifica mais de 30 deles em sua tese de doutorado¹⁶⁵. Essas implantações marcaram a cidade com contrates, expressados pelos próprios muros que separam estes empreendimentos do restante dela.

Figura 6: Entrada do City Castello, na avenida Paraná - SP-79 -, em Itu.

Fonte: Google Street View, 2014.

¹⁶⁵ Cf. MIYAZAKI, V. K. *Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidade de porte médio da rede urbana paulista*, p.133.

LEGENDA:

Limites do Centro

Av. Paraná (SP-79)

Rod. Presidente Castelo Branco (SP-280)

Rod. Waldomiro Corrêa Camargo, Av. Tiradentes e Av. Prudente de Moraes (SP-79)

Rodovia Dep. Archimedes Lamoglia (SP-75)

Rod. Marechal Rondon, Av. 9 de julho e Av. da Saudade (SP-300)

Av. Dr. Ermelindo Maffei e Rod. Marechal Rondon (SP-300)

Via Expressa Itu-Salto (SP-79)

Escala Gráfica

Mapa 5: Principais vias e limites do Centro de Itu.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

Base cartográfica: Prefeitura Municipal.

Geralmente distantes do centro tradicional da cidade, foram elementos que promoveram a configuração territorial descontínua, que tem se fortalecido nas últimas décadas. Dentre os últimos empreendimentos dessa natureza lançados em Itu está o Terras de São José II, que, com expressiva extensão territorial, localiza-se também descontinuamente à malha urbana, na SP-79 (rodovia Waldomiro Corrêa Camargo). O City Castello localiza-se no entroncamento da rodovia Presidente Castelo Branco com a SP-79, ao lado de outro espaço residencial fechado, o Village Castello. O Terras de São José foi implantado no limite da malha urbana, também na SP-79 – rodovia Waldomiro Corrêa Camargo – e o Fazenda Vila Real de Itu, na SP- 300, trecho oeste. A localização característica, sobretudo aos condomínios e loteamentos mais luxuosos, tem como aspecto fundamental a facilidade de acesso aos principais eixos rodoviários e a proximidade da capital e, secundariamente, de Campinas, aspectos bastante enfatizados no marketing que realizam tendo como público alvo não apenas os moradores do município, mas principalmente pessoas provenientes da capital paulista que buscam nesses espaços um novo estilo de vida, seja para uso ocasional, seja como residência principal, ainda que, nesse último caso, continuem mantendo estreitos vínculos com São Paulo. “No caso do loteamento Terras de São José I, além de heliponto para fácil e rápido acesso à São Paulo, alguns moradores utilizam serviço de ônibus fretados para se deslocarem diretamente à capital paulista.”¹⁶⁶

Dentre os loteamentos populares, destacam-se, pela descontinuidade em relação ao centro tradicional, aqueles localizados no distrito de Pirapitingui, onde também se localizam os espaços residenciais de luxo City Castello e Village Castello, na margem sul da rodovia Castelo Branco. Nesse distrito, excetuando-se a população residente nos condomínios fechados, predominam moradores de baixos rendimentos, que ocupam sobretudo a porção norte da mencionada rodovia.

A intensificação da ocupação nessa área, estimulada na década de 1970 pelo empreendimento City Castello, ocorreu de forma mais expressiva a partir da década de 1990, com a implantação do conjunto habitacional Cidade Nova, que impulsionou o surgimento de vários outros loteamentos e conjuntos habitacionais, como o Jardim Novo Mundo, o Jardim Europa e o Cidade Nova II, caracterizados por uma intensa ocupação do solo. Alguns desses loteamentos apresentam, inclusive, descontinuidade em relação ao

¹⁶⁶ MIYAZAKI, V. K. *Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidade de porte médio da rede urbana paulista*, p.135.

subcentro que tem se desenvolvido ao longo da avenida Paraná, ou rodovia Waldomiro Corrêa Camargo (SP-79), que é principal via de acesso ao centro de Itu e à cidade de Sorocaba. É o caso, por exemplo, do Jardim Novo Mundo, que tem na avenida Sol o limite do loteamento e único eixo de ligação com a rodovia Waldomiro Corrêa Camargo, onde também existe um terminal rodoviário que serve aos moradores locais. Como alternativa, seus moradores utilizam um caminho na mata como atalho, que faz a ligação desse bairro com o Jardim Europa, a partir do qual é possível ter acesso à mencionada rodovia por meio da rua Isabel Chandeco de Souza, que ainda é a única a permitir tal ligação. Atualmente a implantação de outro loteamento popular ao lado do Jardim Europa, o Jardim Penha de França com o traçado das ruas que já se configura, permitirá mais um eixo de ligação com a rodovia.

Figura 7: Aspecto da rua Alfa, no Jardim Novo Mundo, em Itu. Ao fundo, trilha utilizada pelos moradores para terem acesso à Av. Paraná/Rod. Waldomiro Corrêa Camargo, a partir do bairro Jardim Europa.

Fonte: Google Street View, 2014.

Outro bairro popular do distrito de Pirapitingui, o Portal do Éden, também apresenta características muito peculiares, que se expressam tanto na limitada integração com o restante da cidade, quanto no contraste que estabelece com o entorno imediato. Localizado em uma estreita faixa entre os muros do City Castelo e do Village Castelo, o bairro possui uma única rua para acesso à avenida Paraná. Sobre esse bairro, Miyazaki (2013) escreve que

considerando-se os dados do censo demográfico de 2010, enquanto residem 656 moradores em toda extensão dos espaços residenciais fechados do City Castelo e Village Castelo, na pequena faixa ‘enclausurada’ onde se situa o bairro Portal do Éden vivem quase cinco mil habitantes. Esse aspecto, combinado com o tamanho dos lotes e o perfil socioeconômico dos moradores, implica num processo de produção da cidade bastante desigual.¹⁶⁷

Localizado próximo à rodovia Castelo Branco, a população do distrito de Pirapitingui estabelece vínculos tanto com Itu, ao norte, quanto com Sorocaba, ao sul, através da SP-79, ao passo que os moradores dos condomínios fechados podem também ter acesso frequente à capital paulista, através da rodovia Castelo Branco. Em outra porção da cidade, outro loteamento popular, o Jardim Potiguara, localizado à oeste da malha urbana contínua ao centro de Itu e ao longo da SP-300 – rodovia Marechal Rondon –, contrasta em sua morfologia, características demográficas e socioeconômicas com os dois empreendimentos vizinhos, o residencial de luxo Fazenda Vila Real de Itu, à oeste, e a Chácara Flórida, à leste.

Figura 8: Vista parcial da rua Carlos Alberto Lucareli Membrive, no Jardim Potiguara, em Itu. À esquerda, muro que separa esse bairro popular da Chácara Flórida, empreendimento residencial fechado.

Fonte: Google Street View, 2014.

Figura 9: Entrada do empreendimento de luxo Fazenda Vila Real de Itu, na SP-300.

Fonte: Google Street View, 2014.

¹⁶⁷ MIYAZAKI, V. K. *Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidade de porte médio da rede urbana paulista*, p.158.

Ao longo das rodovias que interligam Itu e Salto, outros empreendimentos residenciais fechados fazem a continuidade territorial das duas cidades, como é o caso do condomínio Portal de Itu, que compreende extensa área dos dois lados da Via Expressa Itu-Salto. Na SP-75, rodovia Deputado Archimedes Lamoglia, outro empreendimento residencial une a malha urbana das duas cidades: o condomínio Fazenda Palmeiras Imperiais, que, embora pertencente ao município de Salto, localiza-se ao lado do bairro Progresso, na zona noroeste de Itu, onde também existe um distrito industrial.

Destaca-se pela quantidade desses empreendimentos residenciais direcionados às camadas mais ricas da população, a zona norte de Salto. Nessa porção da malha urbana, ao norte da rodovia Santos Dumont (SP-75) - que faz a ligação entre Salto e Campinas, passando por Indaiatuba e pelo aeroporto internacional de Viracopos – estão localizados, entre outros, o condomínio Zuleika Jabour, o Village Haras São Luiz II, o Residencial Madri, às margens da rodovia, e o loteamento fechado Lagos D'Icaraí, no entroncamento da rodovia do Açúcar (SP-308) com a rodovia Santos Dumont (SP-75). Esse último empreendimento, com infraestrutura recém-concluída, possui alto padrão e ocupa uma extensa área, total de 517.580m² que abriga 671 lotes. O marketing de vendas que está sendo promovido enfatiza sobretudo a localização estratégica que ele possibilita, com rápido e fácil acesso à Indaiatuba, Viracopos, Campinas, Piracicaba, Itu, Sorocaba e São Paulo. A página web do empreendimento apresenta inclusive um quadro, listando cidades e equipamentos urbanos e as respectivas quilometragens a serem percorridas para se ter acesso a cada um deles (ver FIGURA 10, a seguir).

Em área próxima, na margem oeste da rodovia do Açúcar, localiza-se o Terras de Santa Rosa, loteamento fechado de chácaras, com lotes a partir de 1.000 m²; e outro empreendimento de alto padrão está localizado no limite do município de Salto, próximo ao distrito industrial e à Indaiatuba, também na margem norte da rodovia Santos Dumont: o Residencial Primavera, com lotes de 1.020 m². Na margem sul, por sua vez, já se configuram os contornos de outro loteamento fechado: o Residencial Central Parque. A presença e quantidade desses espaços em fase de implantação mostram que o impulso ao seu lançamento tende a continuar e que essa tem sido uma das principais estratégias dos capitalistas vinculados ao mercado imobiliário, que, por meio dela, redefine a morfologia da cidade não apenas pela presença, mas também pelo porte dos empreendimentos atualmente lançados, o que atesta a significativa concentração de capital no setor. Além de

A antiga Fazenda Rancho Feliz é uma área nobre da cidade. Vivemos um momento onde a Casa de Leis mostra o importante papel que exerce aqui em Salto, aprovando esse projeto que transformará muitos sonhos em realidade, principalmente com a instalação de um Centro Cívico integrado, com os prédios para os três poderes.¹⁶⁸

Além da infraestrutura de lazer interna, com campo de futebol, quadra de tênis, quadra poliesportiva, fitness, piscina, pista de cooper etc., o loteamento fechado Residencial Central Parque contará também com as vantagens do Novo Centro, no entorno, onde se prevê a implantação da prefeitura municipal, câmara dos vereadores, fórum, ministério público e vara do trabalho, além de shopping center, hotel, faculdade e posto de combustível, entre outro equipamentos. A área destinada ao Novo Centro localiza-se às margens da avenida Getúlio Vargas, que faz a ligação entre a rodovia Santos Dumont - que corta a zona norte do município em sentido leste-oeste - e o centro tradicional da cidade, garantindo fácil acesso à importantes rodovias e ao aeroporto de Viracopos. Assim como o Residencial Lagos D'Icaraí, o Novo Centro e o loteamento fechado Residencial Central Parque encontram-se em fase de venda dos lotes, com a infraestrutura da primeira etapa do empreendimento já concluída. Alguns de seus responsáveis – do qual a empresa Eucatex é titular dos direitos sobre a gleba loteada - também enfatizaram a importância estratégica da localização como fator decisivo na escolha locacional. Em entrevista divulgada no site da prefeitura municipal, afirmaram que acreditam no potencial de Salto porque “está muito bem posicionada no estado, entre Sorocaba e Campinas.”¹⁶⁹

¹⁶⁸ Fonte: <http://salto.sp.gov.br>

¹⁶⁹ Fonte: <http://salto.sp.gov.br>

Figura 11: Croqui da área total do empreendimento (Novo Centro Cívico de Salto e Residencial Central Parque), divulgado no site da Cipasa, uma das empresas realizadoras do projeto. À extrema esquerda da imagem, a Av. Getúlio Vargas.

Fonte: <http://www.cipasa.com>

Figura 12: Imagem de satélite compreendendo parte do município de Salto, destacando os contornos da área do loteamento fechado Residencial Central Parque e as principais vias.

Fonte: Google Eath, 2013.

O Novo Centro de Salto, assim como acontece em Itu, é resultado do racionalismo e das estratégias vinculadas ao mercado imobiliário, que direcionam esses espaços para camadas socioeconômicas específicas. Nas centralidades que surgem com esse

propósito, sofisticados equipamentos urbanos são instalados, geralmente em áreas territorialmente descontínuas ao centro tradicional, que é para onde convergem as principais linhas de transporte coletivo. Atraindo principalmente a população mais rica, promove-se não apenas a segregação dos espaços de moradia, mas também a exclusividade dos espaços de consumo, para o usufruto dos quais ela possui os recursos suficientes e está disposta a percorrer distâncias muitas vezes significativas.

Em Itu, o projeto urbanístico para a implantação do Novo Centro foi desenvolvido em uma área próxima ao centro tradicional da cidade, que antes pertencia ao exército, mas foi adquirida pela empresa Terrasol em 2006 através de concorrência pública. O bairro planejado conta com 949 lotes e com área total de cerca de 426 mil m². A prefeitura de Itu instalou-se no Novo Centro em junho de 2012, abandonando a antiga sede, localizada na avenida Tiradentes – SP-79. Outros equipamentos importantes, como uma unidade do Serviço Social da Indústria (SESI), o Plaza Shopping Itu e uma unidade do Pão de Açúcar, estão instalados no entorno próximo. Embora apresentando atualmente muitos lotes vazios, a presença da prefeitura e de agência do banco Santander já indicam o potencial de desenvolvimento dessa nova centralidade.

Figura 13: Construção do novo Paço Municipal, no bairro Itu Novo Centro, 2012.

Fonte: <http://www.itu.sp.gov.br/index.php?id=3250&area=5guia>

Figura 14: Aspecto do bairro Itu Novo Centro, enfatizando a grande quantidade de terrenos desocupados, 2014.

Fonte: <http://imperialmoveisitu.com.br/>

Com a mesma natureza auto segregativa, os espaços residenciais fechados localizados no centro tradicional das cidades ou próximos a ele são destinados, geralmente, a uma população que, embora buscando usufruir de importantes equipamentos urbanos,

além da segurança, do luxo e do status associado a esses empreendimentos, não possui a necessidade de deslocamentos frequentes em âmbito regional. Diferentemente, seu cotidiano está pautado na escala local, ao qual ela associa um estilo de vida moderno no que se refere aos hábitos de moradia e consumo. Em realidade, esses empreendimentos já são criados visando atender as camadas economicamente privilegiadas da população local; ao passo que os espaços residenciais fechados localizados próximos a importantes rodovias objetivam atrair uma clientela de altos rendimentos que, por representar um pequeno percentual da população total com interesses específicos, voltados à busca por espaços amplos de moradia, ao contato com a natureza e à eficiência de locomoção, encontra-se regionalmente dispersa.

Observa-se, desse modo, que o porte e o luxo desses espaços residenciais fechados são, em geral, mais significativos em empreendimentos mais distantes do centro tradicional, ou que apresentam descontinuidade em relação a ele. Esse aspecto deve-se ao fato de que de o tamanho dos lotes e habitações e o luxo dos mesmos, servidos com amplas áreas de lazer, é o que mais tem distinguido socioeconomicamente esses espaços, que podem, por isso, integrar em uma localização estratégica pessoas abastadas, inseridas em uma ampla área de mercado. A essa localização, outros equipamentos vão sendo associados, conformando novas centralidades que, visando atender tal clientela, define porções do espaço urbano com características bastante contrastantes.

Em Sorocaba também a localização de espaços residenciais fechados enfatiza elementos da centralidade urbana. Aí, eles estão concentrados principalmente nas áreas à leste e sul do centro tradicional da cidade¹⁷⁰, onde importantes equipamentos urbanos estão presentes. Esse é o caso do parque Campolim, da Faculdade de Direito, da Faculdade de Medicina, do Banco de Olhos, do zoológico municipal e do shopping Center Iguatemi, além de unidade do hospital da Unimed, da escola Anglo e do Ibis hotel, entre muitos outros. O shopping Center Iguatemi, localizado na divisa com o município de Votorantim, constitui-se em uma importante centralidade. Próximo a entroncamento viário - ao sul da rodovia Raposo Tavares (SP-270) e à leste da avenida Antônio Carlos Comitre, que dá acesso ao centro de Sorocaba, no sentido norte -, possibilita fácil acesso pelos moradores de empreendimentos imobiliários do entorno, muito embora a influência desse

¹⁷⁰ Ao sul, localizam-se também na cidade de Votorantim, conurbada à Sorocaba.

equipamento abarque também outros moradores de Sorocaba, Votorantim e de várias cidades da região. A posição desse equipamento em relação a essas duas vias, pode ser observada na Figura 15, a seguir.

Figura 15: Imagem de satélite compreendendo parte do município de Sorocaba. Destaque para as principais rodovias, para as avenidas Antônio Carlos Comitre/Barão de Tatuí e Itavuvu, para o Rio Sorocaba, além do shopping center Iguatemi, da Prefeitura Municipal e do aeroporto.

Fonte: Google Earth, 2014.

À leste do centro tradicional; entre as rodovias Raposo Tavares (SP-270) e Senador José Ermínio de Moraes (ou *Castelinho*, SP-75), bem como ao longo dessas rodovias e em avenidas transversais a elas; grandes empreendimentos residenciais estão implantados. Destacamos, por exemplo, o condomínio residencial de alto padrão Jardim Isaura, com acesso pela rodovia Raposo Tavares e pela avenida Antônio Carlos Comitre;

próximo ao shopping Iguatemi. Já na área entre as mencionadas rodovias, estão implantados, entre outros, os condomínios Granja Olga I, II e III e os loteamentos Jardim Gramados e Jardim Eldorado. Esse último, bem próximo à rodovia Dr. Celso Charuri, que está à leste do centro tradicional unindo as duas rodovias (SP-270 e SP-75); e todos apresentando descontinuidades em relação ao centro. A partir dessas áreas residenciais, é possível ter fácil acesso tanto à rodovia Raposo Tavares, quanto à rodovia Castelo Branco. O conjunto de loteamentos Granja Olga ocupam um amplo espaço localizado bem próximo à prefeitura, beneficiando-se também da presença do campus da UNESP (Universidade Estadual Paulista), com o qual os loteamentos Granja Olga II e III fazem divisa. Por outro lado, o Jardim Gramados e o Jardim Novo Eldorado beneficiam-se com a proximidade do campus a UNISO (Universidade de Sorocaba), instalada na margem sul da Raposo Tavares. Além da UNISO, ao sul da rodovia existe também o condomínio residencial Morro Alto, em área imediatamente à oeste do campus. Nessa porção da cidade, à leste do centro tradicional, além da presença de inúmeros espaços residenciais fechados, da prefeitura municipal e de dois campus universitários, existe a Faculdade de Engenharia de Sorocaba, na margem norte da SP-75.

Figura 16: Residência no condomínio Granja Olga III.

Fonte: www.toquedeclassimoveis.com.br

Figura 17: Prefeitura municipal de Sorocaba.

Fonte: <http://jornalipanema.com.br/>

Orientados pelo eixo da rodovia Raposo Tavares, rumo a Araçoiaba da Serra também se observa a presença desses empreendimentos. Nesse sentido, a dispersão da malha urbana acontece por meio de condomínios como o Vivendas do Lago, Village Ipanema e Lago Azul – os dois últimos já no município de Araçoiaba da Serra - revelando

uma configuração que aponta para a instauração de uma área conurbada em futuro próximo. Também no final da rodovia José Ermínio de Moraes, sentido Itu, esses espaços residenciais destinados à população de rendas média e alta compõem. Entre eles estão os condomínios City Castelo e Village Castelo, já mencionados, que se localizam entre as SPs 75 e 79 – rodovia Senador José Ermínio de Moraes e avenida Paraná, respectivamente. Embora localizados em área pertencente ao município de Itu, a distância desses empreendimentos em relação à Sorocaba é similar à existente para se ter acesso à cidade de Itu.

Além dessas áreas de rendimentos mais elevados, os loteamentos populares possuem papel importante na dispersão urbana e integração territorial entre as duas cidades. Sua expansão em áreas distantes do centro tradicional, embora não seja algo recente, se fortaleceu ao longo das últimas décadas, associada tanto às novas decisões locacionais das atividades produtivas a partir do processo de desconcentração industrial da metrópole paulistana, já que, acompanhando esse processo, muitos trabalhadores procuraram se instalar próximos ao local de trabalho; quanto a interesses de agentes fundiários e imobiliários, que tentam garantir os lucros na produção de habitações de baixa renda por meio do aproveitamento máximo da área loteada através de sua divisão em lotes pequenos, através da implantação de infraestruturas precárias ou de sua não implantação e através da utilização de materiais de má qualidade na construção de moradias. A prefeitura de Sorocaba indicava, no mês de julho de 2014, a existência de doze loteamentos clandestinos e irregulares no município.¹⁷¹

Tem-se como área onde é possível identificar espaços caracterizados pela presença de faixas mais pobres da população a zona norte da cidade, onde também é mais escassa, ou mesmo ausente, a presença de equipamentos urbanos como os existentes na zona sul. Loteamentos populares estão aí presentes, como é o caso do Habiteto – Conjunto Habitacional Ana Paula Eleutério – no extremo norte da cidade, em área territorialmente descontínua à malha urbana principal e às margens da avenida Itavuvu, que, em sentido norte, atinge a rodovia Castelo Branco. O trabalho de registro de propriedade dos imóveis foi realizado pela prefeitura durante os anos de 2010 e 2011. Atualmente vivem no bairro cerca de 1.500 famílias. Entre outros bairros populares, podemos citar também o Jardim Nova Esperança e a Vila Barão, ambos à oeste do centro tradicional, entre a avenida

¹⁷¹ Informação oral, fornecida por Isalberto Valente Boff, da Secretaria de Planejamento e Gestão da Prefeitura de Sorocaba.

Ipanema – SP-97 -, ao norte, e a via férrea, ao sul. E também na zona norte, o bairro Jardim Novo Horizonte, às margens da avenida Ipanema.

Figura 18: Padrão das habitações no Conjunto Habitacional Ana Paula Eleutério (Habiteto). Aspecto da Alameda Boa Esperança, Sorocaba.
Fonte: Google Street View, 2012

Figura 19: Aspecto da Rua Francisco Moisés da Silva, no Jardim Novo Horizonte, Sorocaba.
Fonte: Google Street View, 2012.

Outras áreas de habitações de baixa renda estão ao longo do eixo formado pela SP-79 – avenida Independência e avenida Paraná -, onde se encontram os bairros Jardim do Éden e Cajuru, à nordeste do centro tradicional; e ao longo da SP-75 – rodovia Senador José Ermínio de Moraes. Entre outros, encontra-se nesse último eixo o Jardim Rosane, junto ao distrito industrial de Aparecidinha. A integração desse loteamento ao tecido urbano acontece por meio de vias que dão acesso a importantes rodovias: a Dr. Celso Charuri, à oeste; a Senador José Ermínio de Moraes, ao norte, e - com a expansão recente desse loteamento e abertura de novas vias - a Raposo Tavares, ao sul. Diferentemente, os Jardins Éden e Cajuru, por não terem surgido em função da existência de distrito industrial, possuem estrutura que permite acesso mais fácil à rodovia, ao longo da qual também estão presentes muitas indústrias.

A existência de vazios entre a malha urbana principal e loteamentos e condomínios fechados não gera limites ao deslocamento de seus moradores, dado suas condições socioeconômicas. Assim, o peso das novas estratégias locacionais das atividades produtivas - que tendem a se instalar distantes do centro tradicional e próximas a grandes eixos de circulação -, o peso do zoneamento urbano na definição de áreas industriais - para onde também convergem os espaços de moradia de muitos trabalhadores-, o peso das políticas públicas na escolha de lugares para implantação de conjuntos habitacionais para a

população de baixa renda, bem como o peso dos interesses fundiários, da especulação imobiliária e do marketing na formação dessas descontinuidades é maior na vida da população mais pobre, que não usufrui na mesma medida dos avanços nos sistemas de transporte e comunicação e das infraestruturas existentes, dado o preço que isso envolve. Além disso, esses equipamentos e infraestruturas não são plenamente difundidos no espaço intraurbano, ainda que as cidades em questão se encontrem em uma área privilegiada do país.

A grande relevância que os interesses e ações dos agentes fundiários e imobiliários adquiriram na conformação da morfologia urbana reflete a concentração do capital, que também aconteceu em outros setores da economia ao longo das últimas décadas e, principalmente, nas grandes corporações que investem em diferentes setores econômicos nessas cidades. Assim, para além das mudanças nas formas da cidade e das redefinições em suas centralidades através das interações que passam a ser estabelecidas com outros lugares e escalas, as novas formas de produção do espaço urbano possibilitam compreender o próprio processo de urbanização em sua fase recente, quando ocorre a metropolização do espaço; processo que gera concomitantemente sua própria negação, pela conformação de espaços desprovidos de recursos, de infraestruturas, de equipamentos e de conteúdos associados a um estilo de vida metropolitano. Centralidades caracterizadas principalmente pelo que Milton Santos (2008)¹⁷² definiu como “circuito inferior da economia urbana” acabam por se desenvolver nesses espaços, como é o caso das centralidades dos bairros Jardim do Éden e Cajuru, em Sorocaba, e do distrito de Pirapitingui, em Itu; ainda que algumas unidades de grandes empresas tenham se instalado principalmente no Jardim do Éden, visando atender, sobretudo, às pessoas que circulam diariamente pela rodovia SP-79, ou que trabalham nas indústrias do entorno. Essa centralidade tem se desenvolvido muito recentemente.

Nesses lugares observa-se uma concentração de empresas de comércio e serviços que acompanha o eixo formado pela rodovia e desaparecem ou escasseiam quando se adentra os bairros. Em seu interior existem apenas pequenos estabelecimentos voltados a atender as demandas imediatas da população local. No eixo, diferentemente, aos capitais locais associam-se empresas de renome nacional e internacional, principalmente no Jardim

¹⁷² Cf. SANTOS, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*, 2008.

do Éden. Em Pirapitingui, onde a concentração de atividades é menor, ao lado de capitais menos expressivos há uma unidade das Lojas Cem e uma agência bancária. Instituições e equipamentos como o centro administrativo regional da prefeitura, o hospital e o terminal rodoviário também se configuram como importantes elementos na geração da centralidade que a via representa para os moradores locais. Em direção a Sorocaba, no Jardim Cajuru e, posteriormente, no Jardim do Éden, a concentração de atividades aumenta. Nesse último subcentro encontram-se, entre outros equipamentos, inúmeras agências bancárias, como Santander, Caixa Econômica, Bradesco, Itaú e Banco do Brasil, ao passo que em Cajuru não existe nenhuma e no distrito de Pirapitingui, em Itu, há apenas uma, do Banco do Brasil. A presença desses elementos e a intensidade com que comparecem em cada um desses lugares são ilustrativas de seus níveis de centralidade, das redes de que participam e do grau de necessidade que seus moradores possuem de ter acesso ao centro tradicional.

Figura 20: Concentração de estabelecimentos comerciais no bairro Cajuru – SP-79 em Sorocaba.

Fonte: Google Street View, 2014.

Figura 21: Concentração de estabelecimentos bancários na subcentralidade do Jardim do Éden – SP-79 em Sorocaba. Trecho com unidades dos bancos Santander, Caixa Econômica e Bradesco.

Fonte: Google Street View, 2013.

Grandes empresas de capital não local, além de possuírem importância na redefinição da morfologia e estrutura das cidades onde se instalam - fortalecendo a dinâmica de dispersão, redirecionado seus moradores de uma para outra área de consumo, alterando a dinâmica do mercado imobiliário, que passa a valorizar mais certos setores da cidade, em detrimento de outros (ao passo que também são influenciadas por esses mesmos processos) -, dão suporte à centralidade própria a cada cidade no âmbito da rede urbana, constituindo-se em nós de redes geográficas estabelecidas para os fluxos de

capitais, mercadorias, mão de obra, produtos etc. Presentes em seus territórios, esses novos elementos contribuem para redefinir as redes com as quais as cidades se integram.

A crescente implantação de unidades de empresas pertencentes a grandes grupos econômicos de comércio e serviços em cidades do interior do estado demonstra seu crescimento econômico nos últimos anos, a concentração e centralização do capital, e sua instalação é frequentemente acompanhada pela quebra de pequenos capitalistas locais e regionais. Em outros casos, entretanto, ocorre a busca por modernização por parte desses pequenos empresários, a fim de enfrentarem a concorrência dos grandes grupos. Outro aspecto é que a especialização funcional que se desenvolve conforme essas empresas vão se instalando contribui para definir a posição das cidades na hierarquia da rede urbana, bem como as transformações recentes e as tendências na configuração dos fluxos. São, portanto, elementos importantes na definição das centralidades e da própria rede urbana.

A concentração e centralização do capital geram, portanto, hierarquização do espaço, na medida em que os agentes econômicos definem estratégias locais baseadas na concentração e centralização espaciais, que revelam a intensidade com que algumas cidades do interior do estado têm participado da dinâmica de concentração econômica.

Do ponto de vista espacial, a *concentração e a centralização do capital* propiciaram movimentos de *concentração, desconcentração e reconcentração espacial* dos capitais fixos no conjunto do Estado de São Paulo, e a *centralização espacial dos capitais produtivos e financeiros* na metrópole paulista [...].¹⁷³ (grifos da autora)

A esses capitais fixos desconcentrados da capital e Região Metropolitana e posteriormente reconcentrados no interior do estado, acompanhou o processo de desconcentração populacional, ambos privilegiando cidades que já possuíam destaque na rede urbana, fortalecendo suas centralidades. Tudo isso compôs novos padrões de habitat, consumo e produção, fazendo com que em cidades como Itu, Salto e Sorocaba estilos de vida característicos da metrópole também fossem difundidos.

¹⁷³ SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.223.

A abertura da economia brasileira ao capital estrangeiro a partir da década de 1990 e as novas políticas de cunho neoliberal permitiram a difusão de grandes corporações e sua maior liberdade de localização, como é o caso, por exemplo, das redes de supermercados e hipermercados dos grupos Carrefour, Pão de Açúcar, Wal-Mart e Tenda Atacado, que, embora ainda concentradas na Região Metropolitana de São Paulo, se difundiram muito no estado ao longo das duas últimas décadas, assim como no Brasil e no mundo, através dessas e de várias outras bandeiras. Essas redes contribuíram para a difusão de novas práticas de consumo e de novos estilos de vida em cidades do interior. O acúmulo de capital nessas grandes corporações resultou em rápido crescimento de suas redes através de inúmeras fusões e aquisições que, por sua vez, tem tornado a concorrência entre elas ainda mais acirrada devido a proximidade de seus estabelecimentos.

O grupo Carrefour, por exemplo, de capital francês, atua no Brasil desde 1975. Trata-se de uma das maiores redes de supermercados do Brasil, que teve seu crescimento acelerado principalmente a partir de abril de 2007, quando comprou a rede de hipermercados Atacadão, de capital nacional. Na época, essa rede era composta por 34 lojas, com 17 delas localizadas no estado de São Paulo. Isso colocou o grupo Carrefour na liderança de vendas no setor de distribuição alimentícia no período e acima dos grupos Pão de Açúcar e Wal-Mart, seus principais concorrentes.¹⁷⁴ Em geral, seu crescimento no Brasil se deu através de muitas aquisições de supermercados com atuação regional, como foi o caso das redes Planaltão, Roncetti e Mineirão, em maio de 1999; mesmo ano em que anunciou a compra das redes Rainha, Continente e Dallas.¹⁷⁵

Com a bandeira principal – Carrefour – existem atualmente cerca de 160 lojas no Brasil. Em Itu, a empresa atua através da bandeira Carrefour Bairro e está instalada na SP-300, que delimita o centro tradicional - avenida Dr. Octaviano Pereira Mendes. Em Salto, também com a bandeira Carrefour Bairro, localiza-se nas proximidades da avenida nove de julho, uma das principais do centro tradicional. Já em Sorocaba, diferentemente, as duas unidades existentes são de hipermercados, com a bandeira Carrefour. Uma delas está localizada na avenida Ipanema, que interliga o centro da cidade com o município de Porto Feliz – avenida na qual também está instalado o aeroporto de Sorocaba - e a outra unidade está no shopping Center Esplanada.

¹⁷⁴ Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/>

¹⁷⁵ Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/>

Outro grupo concorrente, o Pão de Açúcar, é também de capital francês. Seus supermercados e hipermercados utilizam as bandeiras Pão de Açúcar, Extra e Assaí. No setor de móveis e eletroeletrônicos, pertencem a ele as bandeiras Casas Bahia e Ponto Frio. Atualmente não há unidade de loja com a bandeira Pão de Açúcar em Sorocaba, embora recentemente – setembro de 2014 - a imprensa tenha divulgado sobre possível instalação de uma unidade do Minuto Pão de Açúcar na zona leste da cidade, que é um novo modelo de loja similar ao Carrefour Bairro, pois o objetivo é atender uma população territorialmente circunscrita. A decisão, que teria sido anunciada por meio de uma placa em terreno localizado na avenida São Paulo - que interliga a rodovia Raposo Tavares com o centro tradicional, cortando a zona leste da cidade –, visaria atender as classes A e B de uma área que “conta com diversos condomínios residenciais e não possui nenhum supermercado nas proximidades.” O investimento representado por cada unidade de loja nesse formato seria, para o grupo, da ordem de um milhão e trezentos mil reais.¹⁷⁶

Figura 22: Placa em terreno da avenida São Paulo, zona leste de Sorocaba, indicando o local das futuras instalações de unidade do Pão de Açúcar.

Fonte: <http://www.cruzeirosul.inf.br/>

Sobre as intenções de investimento do grupo Pão de Açúcar, a assessoria da empresa afirmou ao jornal Cruzeiro do Sul que intenciona abrir mais de 400 lojas nos modelos de hipermercado, supermercado e “formatos de proximidade”, com as bandeiras

¹⁷⁶Cf. <http://www.cruzeirosul.inf.br/>

Extra e Pão de Açúcar, até 2016. Em seu discurso foi reforçada a importância do interior do estado de São Paulo como espaço de destinação desses investimentos, afirmando-se que se trata de “uma das regiões que olhamos com atenção.”¹⁷⁷

Em contrapartida, existem em Sorocaba duas unidades da empresa que utilizam a bandeira Extra e uma com a bandeira Assaí, voltada ao comércio por atacado. Das unidades Extra, uma está localizada nas proximidades da Faculdade de Medicina e da Faculdade de Direito, no limite sul do centro tradicional da cidade, e a outra, localizada na mesma via – SP-79 –, está no trecho que define o limite leste do centro. A unidade Assaí Atacado localiza-se na avenida Itavuvu, ao norte, que faz bifurcação com a avenida Ipanema, duas importantes vias do município que dão acesso à rodovia Castelo Branco.

Em Salto as duas bandeiras, Extra e Assaí, são inexistentes, assim como não há unidade com a bandeira Pão de Açúcar. Em Itu, diferentemente, há um supermercado Extra instalado anexo ao Plaza Shopping Itu - localizado na avenida Dr. Ermelindo Maffei - SP-300 - e uma unidade com dos supermercados Pão de Açúcar localizada na avenida Prudente de Moraes, que é uma continuidade da avenida Tiradentes – SP-79.

O grupo Pão de Açúcar (GPA) é controlado pelo grupo Casino desde o final de 2012, que é, por sua vez, a maior empresa de varejo da América Latina e um dos líderes mundiais no varejo de alimentos; de capital francês. De mesma origem, o grupo Pão de Açúcar havia apresentado o segundo maior faturamento entre as redes de supermercados do Brasil durante o ano de 2008 – de 20,86 bilhões de reais - perdendo só para o Carrefour, que havia expandido seus lucros após a compra da rede Atacadão, em 2007.¹⁷⁸ A estratégia do GPA foi investir no setor de eletroeletrônicos e em junho de 2009 fechou acordo para a aquisição da rede Ponto Frio e, em setembro, comprou as Casas Bahia.

Além do comércio alimentício, esses grupos concorrem atualmente no setor imobiliário, onde tem sido reinvestido parte dos valores concentrados por eles através da construção de minishoppings. O objetivo é aproveitar o fluxo gerado pelos hipermercados. Para isso, em 2013 foi lançada a marca Conviva, pela GPA Malls, responsável pela gestão dos ativos imobiliários do grupo. O primeiro empreendimento da marca foi inaugurado no mesmo ano, na cidade de Rio de Janeiro. A resposta do Carrefour veio rápido,

¹⁷⁷Cf. <http://www.cruzeirodosul.inf.br/>

¹⁷⁸Cf. <http://extra.globo.com/>

anunciando, em setembro de 2013, suas pretensões de construir cerca de dez estabelecimentos com as mesmas características no país.¹⁷⁹

Ao lado das anteriores entre as maiores redes de supermercados do Brasil, a rede Wal-Mart foi fundada nos Estados Unidos na década de 1960, chegou ao Brasil em 1995 e tem sua sede em Barueri. Seu rápido crescimento ao longo dos quase vinte anos de atuação no Brasil colocou-a como um dos grandes grupos do setor. Atualmente ele está presente, por meio dessa bandeira, em 27 países, mas atua também com as bandeiras Big-Mart, Hiper Bompreço, Bompreço, Mercadorama, Nacional, Maxxi, TodoDia e Sam's Club. No estado de São Paulo estão presentes estabelecimentos com as bandeiras Wal-Mart, Maxxi Atacado e TodoDia, sendo que os estabelecimentos com essa última bandeira visam atender populações de áreas mais restritas e estão focados nas classes de menor renda.

Uma unidade de hipermercado Wal-Mart foi instalada em Itu em 2010, também na avenida Dr. Ermelindo Maffei – SP-300 -, em local próximo ao Plaza Shopping Itu e ao Extra, do grupo concorrente. Em Salto não há unidade Wal-Mart e em Sorocaba o hipermercado com essa bandeira está instalado na Av. Antonio Carlos Comitre, que a partir dos anos de 1990 se especializou em atividades voltadas às camadas de maior poder aquisitivo: comércio de luxo, escolas privadas, agências bancárias etc. Também se concentram aí muitos edifícios de escritório. A localização ao longo desse eixo – que une a rodovia Raposo Tavares ao centro da cidade – busca se aproveitar das vantagens de uma área bastante valorizada da cidade e da proximidade da mencionada rodovia, a partir da qual pessoas de outros municípios podem ter acesso aos seus estabelecimentos.

Do grupo Tenda Atacado apenas Itu e Salto possuem unidades. Em Itu, ela está localizada no entroncamento da rodovia Deputado Archimedes Lamoglia – SP-75 - com a avenida nove de julho – SP-300 -, e em Salto, na rodovia Convenção Republicana – SP-79. De origem nacional, esse grupo foi fundado em 2001 a partir da cisão do Atacado Vila Nova, criado em 1928. As lojas herdadas por Carlos Eduardo Severini originaram o grupo Tenda Atacado, que ampliou rapidamente o seu capital. Atualmente existem vinte unidades no estado de São Paulo, que tem em Guarulhos seu centro de distribuição, de onde partem os produtos para suas unidades regionais. No comércio por atacado, o Tenda Atacado concorre no estado de São Paulo principalmente com o Atacadão, do grupo Carrefour, que é a maior

¹⁷⁹Cf. <http://imprensa.gpabr.com/>
<http://exame.abril.com.br/>

rede do setor atacadista no país – atualmente com cerca de 100 lojas no Brasil –; com o Assaí, do grupo Pão de Açúcar; com o Maxxi Atacado, do grupo Wal-Mart e com o Makro Atacadista.

Essa última bandeira, Makro, pertencente ao grupo holandês SHV, que na América do Sul atua também na Argentina, Colômbia, Peru e Venezuela. No Brasil, apesar de estar presente desde 1972, os investimentos do grupo em expansão foram impulsionados a partir do começo dos anos noventa, de modo que possui atualmente 79 lojas em território nacional.¹⁸⁰ Além da distribuição de produtos por atacado, o grupo SHV atua, através de empresas com outras bandeiras, também nos ramos de exploração e produção de petróleo e gás, comércio e distribuição de gás, serviços industriais e fornecimento de componentes de engenharia, trabalho e transporte pesado e no fornecimento de capital de risco para pequenas e médias empresas. A receita global do grupo no ano de 2013, após decréscimo gerado pela venda da Makro Tailândia, foi de 17,6 mil milhões de euros.¹⁸¹ O grupo SHV está presente, por meio de unidades das lojas Makro em 21 cidades do estado de São Paulo, sendo que 16 dessas cidades são do interior do estado. Em Sorocaba estão instaladas duas lojas Makro. A unidade sul fica na rodovia Raposo Tavares, na altura do bairro Campolim; e a unidade norte está no entroncamento da avenida João Ribeiro de Barros, que dá acesso ao centro, com a avenida Dom Aguirre, através da qual se alcança com facilidade a rodovia Senador José Ermínio de Moraes (SP-75). Além disso, seguindo ao norte, alcança-se rapidamente a avenida Vitor Andrew, que, assim como a SP-75, é um importante eixo industrial da cidade. A unidade Makro norte de Sorocaba foi inaugurada recentemente, em maio de 2014, e representou um investimento de 35 milhões de reais no município. Nas palavras do diretor regional de vendas do Makro, “Como a região é um importante polo comercial da Grande São Paulo, detectamos a necessidade de ter mais uma loja, mas, desta vez, na região norte da cidade.”¹⁸²

Em Itu e Salto não há unidades das lojas Makro. Por suas próprias características, esses estabelecimentos comparecem em menor quantidade que aqueles destinados ao comércio varejista e estão localizados em pontos bastante estratégicos do território, já que atendem geralmente a vários municípios.

¹⁸⁰ Cf. <http://www.makro.com.br/>

¹⁸¹ <http://www.shv.nl/>

¹⁸² *Apud*: <http://www.cruzeirosul.inf.br/>

Embora estes sejam apenas alguns dos inúmeros grupos econômicos que atuam em Itu, Salto e Sorocaba, eles são exemplos da complexidade das redes que existem e se desenvolvem nessas cidades. As centralidades associadas a seus estabelecimentos – que reafirmam antigas ações e estimulam novas ações por parte dos agentes produtores do espaço urbano¹⁸³ - acabam redefinindo não apenas as estruturas internas das cidades, mas têm contribuído para as transformações na própria rede urbana, na medida em que fortalecem a dispersão territorial e redirecionam os fluxos, estimulando a crescente integração em âmbito regional. No caso do exemplo em questão, das redes de supermercados e hipermercados, a inserção de Itu, Salto e Sorocaba no contexto de fluxos vinculados à grupos que atuam em escala internacional redefine as redes geográficas que a partir de seus territórios são estabelecidas não apenas no que se refere à diversidade de fornecedores, o que permite que sejam encontrados nesses estabelecimentos as mais variadas marcas de produtos, de diversas origens, mas também no que se refere ao fluxo de consumidores, que com frequência se deslocam de cidades vizinhas para consumirem nesses grandes estabelecimentos. Em sentido contrário, os fluxos de capitais convergem sobretudo para os níveis superiores da hierarquia dessas grandes corporações, para as empresas que possuem domínio acionário no contexto do grupo econômico, cuja sede localiza-se geralmente de importantes cidades do Brasil e do mundo.

Os efeitos sobre as formas e estrutura das cidades, bem como sobre a rede urbana, são maiores na medida em que os responsáveis por esses empreendimentos atuam na produção do espaço urbano como promotores imobiliários. A estratégia de agentes privados em parceria com o poder público na criação de “Novos Centros”, cujo objetivo é supervalorizar determinadas áreas da cidade em benefício de grupos específicos; a estratégia de criação de minishoppings ao lado de supermercados e hipermercados, iniciada pelos grupos Pão de Açúcar e Carrefour; e a construção de grandes equipamentos de consumo, como shopping centers – lugares privilegiados para a instalação de unidades de grandes cadeias de lojas - são intervenções que geram novas centralidades no espaço intraurbano. Elas dão suporte à centralidade da própria cidade no contexto da rede e geram

¹⁸³ Segundo Corrêa, no livro “O espaço urbano” (1989), são agentes produtores do espaço urbano: os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado, os proprietários dos meios de produção e os grupos sociais excluídos.

especialização funcional, na medida em que oferecem produtos e serviços vinculados ao circuito superior da economia urbana.

Por outro lado, à falta desses elementos em determinadas porções da cidade associam-se os interesses de proprietários fundiários e promotores imobiliários na geração de espaços destinados à população de baixa renda, onde o parcelamento do solo em lotes minúsculos e a metragem inadequada de ruas e calçadas resultam na formação de áreas da cidade com elevadas taxas de densidade demográfica e com poucos equipamentos e infraestruturas urbanas. Essas condições, por sua vez, geram o desinteresse de agentes privados em investirem nesses espaços, o que revela a existência de um círculo que se auto sustenta. O próprio Estado, principalmente através da atuação das prefeituras municipais, estimula essa situação na medida em que promove a construção de grandes loteamentos populares em espaços distantes e pouco integrados à malha urbana contínua, como ocorre em lugares da zona norte de Sorocaba e da zona sul de Itu, no distrito de Pirapitingui. Nessas áreas, infraestruturas e equipamentos urbanos são mais escassos e muitas vezes a população necessita percorrer grandes distâncias para ter muitas de suas necessidades atendidas.

Essa discrepância no contexto das cidades não revela uma contradição. Trata-se muito mais do lado obscuro de um processo que ao longo das últimas décadas vem gerando concentração econômica, modificando formas e fluxos e incutindo novos estilos de vida na população do interior do estado, que giram em torno do consumismo, da estética, da praticidade e da velocidade. Desse modo, sua população tem participado do processo de concentração econômica e de centralização do capital nas mãos de grandes corporações. Além do comércio varejista de alimentos, o crescimento e difusão de empresas que atuam em outros ramos de atividade e se articulam em redes nos mostram aspectos desse novo estilo de vida a serviço do capital. Empresas que prestam serviço de alimentação *fast foods* estão incluídas como elementos das transformações recentes, assim como as grandes cadeias de lojas de departamento. Nesse último ramo, dentre as empresas que se destacam no comércio varejista de artigos de vestuário estão a C&A, de capital holandês; a Renner, brasileira e de capital aberto - sem controle acionário desde 2005 -; as Lojas Americanas, brasileira de capital aberto; e a Riachuelo, também nacional. Suas sedes estão, além da Holanda, nas cidades de Porto Alegre, Rio de Janeiro e Natal, respectivamente. Essas, como

outras importantes marcas concorrentes, procuram se instalar principalmente em shopping centers.

Em tal contexto existe uma preocupação muito grande por parte dos investidores sobre o ponto de instalação de seus equipamentos na cidade, já que, por meio dele, busca-se atingir a população inserida em uma determinada faixa socioeconômica e uma amplitude de mercado específica. Por isso o espaço urbano é valorizado de maneira tão distinta conforme as partes a que se refere, e isso está profundamente relacionado à localização relativa e à presença e eficiência dos sistemas de transporte e comunicação em cada uma delas. A diferente valorização das partes da cidade acaba por gerar também desigualdade em seu processo de apropriação, já que a ela corresponde um determinado preço, que geralmente as camadas mais pobres da população não têm condições de pagar. O grau de importância que a localização adquire na busca por lucratividade dos capitalistas implica também em maiores disputas pelo uso e apropriação do solo, o que impulsiona seus preços para cima em determinadas áreas da cidade. Essa dinâmica de valorização de certos setores em relação a outros reflete a articulação das diversas partes que compõem a estrutura urbana.

Observa-se, além disso, que no contexto das cidades por nós analisadas, que são bastante próximas umas das outras e bem servidas de infraestruturas de transporte, os processos que se desenvolvem em cada uma delas também acontecem de maneira articulada. Na medida em que as empresas se decidem por instalar lojas mais bem equipadas em Sorocaba, gerando um maior nível de especialização nessa cidade, e outras menores em Itu ou Salto; ou na medida em que instalando-se lojas e equipamentos em uma cidade deixa-se de instalá-los em outra, acontece a redefinição – para a qual cooperam outros elementos e processos - da própria dinâmica da centralidade de uma dessas cidades em relação à outra, pois esses estabelecimentos visam atender uma área de mercado específica que, em muitos casos, é mais ampla que o município. Assim, observa-se que a facilidade de acesso aos shoppings de Itu e de Sorocaba – ou mesmo de Indaiatuba e Campinas – tem retardado o surgimento desse tipo de empreendimento na cidade de Salto.

Esses espaços de consumo são geradores de grande centralidade e, assim como outros empreendimentos já mencionados, se difundiram rapidamente no estado ao longo do último quarto de século. O contexto de desconcentração industrial vinculado ao processo de reestruturação produtiva e a busca por novos mercados a fim de superar os

efeitos da abertura econômica foram fatores que impulsionaram a difusão de shopping centers como alternativa de localização para as empresas ampliarem seus mercados consumidores aproveitando-se das economias de aglomeração que esses espaços proporcionam.

Em Itu existem atualmente dois shoppings centers: o Itu Plaza Shopping e o Road Shopping. O primeiro foi inaugurado no ano 2000 e possui mais de 150 lojas, dentre as quais muitas que se organizam em grandes redes, denominadas *lojas âncora* do empreendimento. Anexo a ele está instalado o hipermercado Extra e em área vizinha há um condomínio residencial de luxo, o Plaza Athéné. O Itu Plaza Shopping fica, como já mencionamos, na avenida Dr. Ermelindo Maffei, a SP-300, próximo ao limite da malha urbana, o que possibilita atender a moradores de outros municípios. A valorização dessa área da cidade gerada pela presença desses empreendimentos e da rodovia impulsionou a instalação, em 2010, de uma unidade de hipermercado Wal-Mart nas proximidades do shopping, próximo ao qual também foi aberta uma via de acesso ao bairro Novo Centro, onde está instalada a prefeitura. De data anterior, o Road Shopping foi inaugurado em 1996 no quilômetro 72 da rodovia Presidente Castelo Branco. O empreendimento conta com cerca de 50 lojas e sua localização foi escolhida buscando atender um mercado multiescalar, que envolve tanto pessoas que trafegam esporadicamente ou periodicamente pela rodovia Castelo Branco, quanto moradores de Itu e cidades próximas como Sorocaba, Salto, Cabreúva e Porto Feliz. Além disso, Myazaki (2013) nos chama a atenção para importante fato ao observar que

o *shopping* conta com determinados tipos de atividades, tais como supermercado, ótica, loja de piscinas etc., que não são voltados apenas para atender a um público esporádico que circula pela rodovia. Na realidade, além deste tipo de consumidor, tais estabelecimentos atendem também aos moradores e visitantes das áreas residenciais localizadas nas proximidades do empreendimento, ao longo da rodovia.¹⁸⁴

¹⁸⁴ MIYAZAKI, V. K. *Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidade de porte médio da rede urbana paulista*, p.146.

Nas proximidades desse shopping, além dos condomínios residenciais City Castello e Village Castelo, já mencionados nesse capítulo, há também outros, como o Altos de Itu e o Fazenda Kurumin, todos de elevado padrão.

Em Sorocaba, o aumento recente na quantidade de shopping centers foi significativo. Entre 1981 e 2001 - portanto em um período de 20 anos desde o surgimento do primeiro deles - existiam apenas três shoppings na cidade: o shopping Sorocaba, o Panorâmico e o Esplanada. Na década seguinte, até o ano de 2011, outros dois surgiram: o shopping Granja Olga e o Villaggio. Desde então - nos últimos três anos - outros quatro foram implantados e mais um encontra-se atualmente em construção. São eles o Plaza Shopping Itavuvu, o Cidade Sorocaba, o Cianê Shopping, o shopping Iguatemi Esplanada e o Tangará Shopping, cuja inauguração está prevista para 2015.

No eixo que segue sentido leste-oeste delimitando o centro da cidade à norte estão o shopping Sorocaba e o Pátio Cianê Shopping, ambos na avenida Afonso Vergueiro. Nessa localização, eles visam se aproveitar do intenso fluxo de pessoas que frequentam a área central e da proximidade em relação ao principal terminal de ônibus da cidade. O shopping Sorocaba foi o primeiro a ser inaugurado, em 1981, e, tendo passado por reformas e expansão, é considerado um espaço tradicional da cidade. O Cianê começou suas atividades em 2013 e, embora localizado em uma área que lhe garante mercado, tem buscado superar os inconvenientes gerados pela concorrência com o shopping Sorocaba através da promoção de eventos em suas dependências.

Na zona norte da cidade dois outros shoppings estão implantados na mesma avenida, a Itavuvu, à cerca de um quilômetro de distância um do outro: o Plaza Shopping Itavuvu e o Cidade Sorocaba. Embora localizados em uma área de habitações populares, esses shoppings procuram se aproveitar da grande densidade demográfica aí existente, além da presença de outro terminal de ônibus e de uma Casa do Cidadão¹⁸⁵. O eixo no qual foram implantados também dá acesso ao Parque Tecnológico e à rodovia Presidente Castelo Branco, fatores que provavelmente influenciaram na localização. O Plaza Shopping Itavuvu é do ano de 2012, enquanto o Cidade Sorocaba, mais recente, é de 2013.

¹⁸⁵ A Casa do Cidadão é um posto descentralizado da prefeitura municipal, coordenado pela Secretaria de Planejamento e Gestão, que oferece diversos tipos de serviços: segunda via de contas de água, luz, IPTU, emissão de documentos, serviços relacionados ao poder judiciário, à polícia civil, inscrições para cursos profissionalizantes etc. Em Sorocaba existem atualmente seis postos da Casa do Cidadão.

Sobre o porte dos empreendimentos, esse último é maior tanto em relação à área construída, quanto na quantidade de andares. Enquanto ele é composto por seis pavimentos, o Itavuvu – o segundo menor shopping de Sorocaba – possui apenas um.

Na zona leste da cidade existe o shopping Granja Olga, de 2002, e o Villaggio Shopping, de 2010. Com cerca de 40 lojas e 220 vagas de estacionamento, o Graja Olga, localizado na avenida São Paulo, é o menor shopping da cidade. Seu diferencial está nas marcas e produtos de luxo que oferece, visando atender a um público seletivo composto principalmente pelos moradores do condomínio residencial Granja Olga, que lhe é próximo. O Villaggio Shopping, na avenida Pereira da Silva, está próximo à avenida Dom Aguirre, que acompanha o rio Sorocaba e dá acesso à rodovia Senador José Ermínio de Moraes. Ele possui sete pavimentos e cerca de 100 lojas.

O maior desses empreendimentos em Sorocaba está instalado na zona sul, o shopping Iguatemi Esplanada. Nessa mesma área da cidade encontra-se o Panorâmico Shopping. Inicialmente com o nome de Esplanada, o shopping Iguatemi Esplanada foi inaugurado em 1991, quando comportava cerca de 200 lojas. Posteriormente o grupo Iguatemi, que já detinha parte do shopping center, realizou a expansão do empreendimento, que teve um novo complexo inaugurado em outubro de 2013, quando passou a ter cerca de 400 lojas. A partir de então o grupo assumiu sua propriedade e seu nome também se modificou. A área desse empreendimento é de 209.400m², com seis pavimentos e 4.200 vagas de estacionamento. Estrategicamente localizado próximo a entroncamento da rodovia Raposo Tavares com uma das principais vias de acesso ao Centro de Sorocaba e à cidade de Votorantim, o shopping é construído no limite entre os dois municípios, tendo partes de sua estrutura tanto em um quanto em outro deles. Também na rodovia Raposo Tavares, à leste do Iguatemi Esplanada, está o shopping Panorâmico, inaugurado em 1989.

Apenas no período entre o final de setembro de 2013 e o final de novembro do mesmo ano, Sorocaba recebeu três novos shopping centers que, juntos, corresponderam a investimentos de mais de um bilhão de reais na cidade. No shopping Pátio Cianê, com 207 lojas, foram investidos 360 milhões de reais, o mesmo valor aplicado na criação do shopping Iguatemi, com 206 lojas, que se fundiu com o shopping Esplanada. A partir disso, esse passou a ser o maior empreendimento do grupo Iguatemi. Já o shopping

Cidade Sorocaba, na zona norte, possui 330 lojas e representa um investimento da ordem de 330 milhões de reais correntes.¹⁸⁶

Como mencionamos, além desses há ainda o Tangará Shopping, cuja construção está sendo realizada na avenida General Carneiro, zona oeste. Com projeto de possuir 110.000m² e três pavimentos, o empreendimento está previsto para ser inaugurado no próximo ano, 2015. Junto a ele também está previsto a implantação de um novo hipermercado Wal-Mart.

Figura 23: Panfleto de divulgação do shopping center Tangará, atualmente em construção, 2014.

Fonte: www.facebook.com/tangarashopping/photos

A intensidade de instalação desses empreendimentos na cidade ao longo dos últimos anos aponta para a consideração, por parte dos investidores, do potencial de mercado aí existente, gerado pelo rápido crescimento demográfico no município – de 1,75 no período de 2000 a 2010 – e pelo dinamismo econômico impulsionado pela instalação, entre outros, de empresas industriais; aspecto apontado pela recente implantação do Parque Tecnológico e da fábrica da Toyota.

¹⁸⁶ Cf. <http://www.economia.estadao.com.br/>

Os shopping centers, pela importância que adquirem como espaços de compra e lazer, configuram importantes centralidades no espaço intraurbano. A presença e desenvolvimento desses empreendimentos, dos “Novos Centros”, dos espaços residenciais fechados e dos eixos especializados em determinados ramos atividade, ou em atividades para determinado estrato socioeconômico da população - como o conformado na avenida Antônio Carlos Comitre, em Sorocaba, e nos corredores industriais que cortam as três cidades - atestam as novas possibilidades de investimento geradas a partir do processo de desconcentração de atividades da metrópole paulista, que modificou as formas dessas cidades, pela criação de áreas territorialmente descontínuas ao centro tradicional, e os fluxos que conformam a rede urbana, pela maior integração entre elas e delas com São Paulo, já que muitas atividades que se instalam em Itu, Salto e Sorocaba mantêm suas sedes e escritórios principais na capital.

A forte integração entre cidades nessa região do estado tem permitido aos empreendedores implantarem estruturas e equipamentos em áreas descontínuas, que passam, a partir disso, por um processo de supervalorização e promovem, concomitantemente, o processo de formação de pontos de conurbação nos tecidos urbanos. Sobre a dinâmica de formação desses espaços, Reis (2006) escreve que

A diversidade de usos dos novos conjuntos urbanísticos têm razões de ordem econômica muito específicas. Utilizando grandes áreas no interior do tecido urbano já existente (em grandes terrenos não ocupados ou em áreas de renovação urbana) ou glebas isoladas, fora do tecido urbano e sobretudo as mais afastadas, constituindo formas de urbanização dispersa, os empresários tem a possibilidade de promover um jogo importante com o valor dos terrenos. Comprando áreas maiores, a baixo preço, com um mix adequado de modalidades de utilização podem fazer com que as formas de ocupação de alguns terrenos terminem por valorizar extraordinariamente os remanescentes, de modo que o conjunto possa ser comercializado, a curto prazo, com valores elevados. É como se os empresários pudessem realizar, em poucos anos, a valorização que o adensamento de usos provoca nos tecidos tradicionais ao longo de um século.¹⁸⁷

¹⁸⁷ REIS, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas do tecido urbano*, p.159-160.

Nesse contexto, a intensidade com que se produz a atual cidade multi(poli)cêntrica é aspecto indicativo do processo de metropolização, pois as condições em que elas são produzidas diferem de momentos históricos precedentes. Essa nova cidade, morfologicamente distinta do que se poderia observar décadas atrás, atesta a constituição de centralidades produzidas pelos interesses privados e por meio das quais “os empresários estão de fato substituindo os poderes públicos na definição dos rumos da urbanização. Estão assumindo o controle das diretrizes de desenvolvimento urbano dos municípios.”¹⁸⁸ Associe-se a isso o fato de que, em muitos casos, o próprio poder público atua reforçando as disparidades espaciais, seja através da criação de leis de zoneamento urbano, seja ao eleger as áreas de implantação de loteamentos populares ou de implantação de determinados equipamentos, como é o caso do presídio regional de Sorocaba, instalado na zona norte dessa cidade.

As mudanças nas condições de produção do espaço geraram ruptura nas morfologias das cidades, geraram novas centralidades, disparidades espaciais e, nesse contexto, transformações nos fluxos e na própria rede urbana. As dimensões técnica, ideológica e jurídica, que Sposito (2004)¹⁸⁹ considera ao analisar as atuais conjunturas nas quais o espaço urbano é produzido, assumiram estreita relação com o processo de reestruturação produtiva, de modo que passaram a refletir os interesses econômicos dos principais agentes envolvidos. Assim, com o aumento da força decisória do capital privado em um contexto político de difusão das práticas neoliberais, não apenas os capitalistas tiveram que adaptar seus interesses às normativas legais, mas, de maneira cada vez mais frequente, as próprias leis passam a ser adequadas aos interesses do capital privado.

Com base nisso, as dinâmicas de produção e apropriação do espaço que configuram a dispersão da malha urbana se fortaleceram, geradas na trama das novas estratégias organizacionais e de logística das empresas na fase atual do capitalismo, que tem sido possível devido ao progresso das infraestruturas de circulação e comunicação. Assim, para além dessas cidades, mudou a própria região, ainda que gerando ou reforçando disparidades em seu interior.

¹⁸⁸ REIS, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas do tecido urbano*, p.161.

¹⁸⁹ Cf. SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, 2004.

Por tudo isso, as parcelas em que podemos considerar o espaço, em suas diversas escalas, são diferentes entre si, porque as atividades se distribuem diferenciadamente no território. As leis de zoneamento, no espaço intraurbano, refletem uma tentativa de organização, fundamentada tanto nas características particulares de cada atividade econômica, quanto na ideia de *bem comum*, de geração de ambientes menos conflituosos entre os diversos usos do solo. Mas a diferença não é o único atributo do espaço, que, nesses termos, teria a cooperação e a complementaridade de funções como conteúdos únicos ou predominantes. O espaço é também profundamente desigual, refletindo a desigualdade existente na própria sociedade. Daí que, às diferenças espaciais – e aos fluxos com conteúdos de complementaridade e cooperação – associa-se a desigualdade, muito mais marcante para se compreender o processo de urbanização, a morfologia e a rede urbana nos dias de hoje.

A presença dos referidos empreendimentos, que vêm se difundindo com rapidez em algumas cidades do interior do estado, altera toda dinâmica de preços do solo, que é o que acaba definindo o lugar de cada classe social no espaço intraurbano e acaba também orientando a localização de novos equipamentos urbanos a serem instalados. Há, frequentemente, modificações da localização de algumas atividades devido a mudanças na dinâmica de preços do solo e ao desenvolvimento de centros mais sofisticados e seletivos. A consequência disso é o reforço da segregação e a maior complexidade da estrutura das cidades. Se antes os preços do solo aumentavam da periferia em direção ao centro tradicional, atualmente muitas áreas extremamente valorizadas encontram-se distantes dele e territorialmente descontínuas a ele.

Embora Itu possua dois shopping centers, os empreendimentos de Sorocaba também atraem sua população; sejam pessoas que se deslocam de ônibus e, por isso, buscam principalmente os shoppings localizados na área central de Sorocaba; sejam aqueles que se utilizam de automóvel e buscam ambientes amplos, modernos e de fácil acesso para esse tipo de condução, como ocorre com os empreendimentos localizados nas rodovias. Nesse caso, além dos shoppings Panorâmico e Iguatemi Esplanada, na rodovia Raposo Tavares, também se destaca o Road Shopping, de Itu, instalado junto à rodovia Castelo Branco, cujo mercado consumidor abarca também a população de Sorocaba. Salto, embora não possua shopping center, participa da centralidade dessas duas cidades no que se refere ao fluxo de consumidores em busca dos bens, serviços e do lazer aí oferecidos. Em

muitos casos, devido a sua localização relativa, participa também da centralidade de Campinas e São Paulo para esse tipo de consumo. Esse fato é também presente em relação a Itu e Sorocaba com São Paulo, mas é possível que a ausência desse tipo de equipamento, bem como de produtos e serviços mais especializados em Salto estimule ainda mais as relações com as referidas metrópoles, já que o rápido acesso possibilitado pelas autopistas facilita para que os deslocamentos de moradores de cidades do entorno sejam feitos diretamente a elas, onde infraestruturas, equipamentos e o nível de especialização funcional são significativamente maiores. Sobre isso Capel (2003) escreve que

Las autopistas y nuevas carreteras modifican las redes comerciales y las áreas de mercado y de influencia. Las relaciones que se establecen por encima de los núcleos próximos que antes eran capitales comarcales, hace que se contorneen estas capitales, que pierden así influencia, y se vaya directamente a las capitales de rango superior para el uso de los grandes equipamientos comerciales, de servicios y de ocio que existen en ellos. Algunos estudios muestran modificaciones en las áreas comerciales (por ejemplo en las españolas), relacionados esencialmente con los cambios en la red de carreteras. De hecho, hay ciudades que disminuyen el equipamiento comercial debido a la mejora de la accesibilidad que benefician a otras mejor dotadas por la construcción de autovías.¹⁹⁰

Assim, além da presença, quantidade e expressividade dos shoppings centers e das unidades de lojas de grandes grupos econômicos - elementos das mudanças recentes associadas ao processo de metropolização -, muitos outros elementos são expressivos para ilustrar a centralidade e a hierarquia atualmente existentes entre as três cidades. No que se refere ao número de agências bancárias e à quantidade de depósitos no ano de 2013, os dados do SEADE mostram que também nesses aspectos o nível de centralidade diminui conforme o porte populacional dos municípios. Em Sorocaba existiam 92 agências bancárias, em Itu existiam 21 e em Salto apenas 11. Na região de governo, com 18 municípios, constavam 201 agências, o que mostra que o número desses estabelecimentos existente em Salto corresponde exatamente à média da região de governo. Igualmente, no estado de São Paulo eram 7.196 agências bancárias, o que

¹⁹⁰ CAPEL, H. Una mirada histórica sobre los estudios de redes de ciudades y sistemas urbanos. In: *Geo Trópico*, vol.1, n.1, segunda parte [não paginado].

correspondia a uma média de 11 agências para cada um de seus 645 municípios. As operações de crédito foram da ordem de 11 bilhões na região de governo durante o ano de 2013, dos quais o município de Sorocaba participou com valores da ordem de sete bilhões. Em Itu, essas operações corresponderam a cerca de um bilhão e meio de reais correntes, ao passo que, em Salto, esses valores foram de cerca de 400 milhões.

Apesar de uma clara hierarquia entre essas cidades, expressadas nos dados anteriores e em outros que vimos analisando ao longo dessa tese, Salto desenvolveu um centro tradicional com número e diversidade de atividades econômicas para atender satisfatoriamente a população do município, que é de 109.496 habitantes atualmente. Há nele, assim como em Itu e Sorocaba (com 160.608 e 615.955 habitantes, respectivamente), uma diversidade de ramos de atividades ligadas aos diversos setores da economia. Essa característica, mais evidente em Sorocaba, comparece nos principais centros polarizadores do estado.

Contudo, um aspecto importante para a compreensão dessas três cidades é o destaque que a atividade industrial apresenta para suas economias. De acordo com a listagem de empresas que nos foi fornecida pelas prefeituras municipais, existem atualmente 548 indústrias em Itu, 538 em Salto e 1831 em Sorocaba. Observe-se que ao consideramos a quantidade total de estabelecimentos industriais em relação à população municipal ou à dimensão dos tecidos urbanos de cada cidade, a expressividade da atividade produtiva é maior em Salto, importância que também comparece quando se observa a participação dos empregos formais em atividades urbanas (GRÁFICO 9, a seguir).

Na região de governo de Sorocaba, o percentual de empregos formais na indústria é expressivo, embora essa característica esteja distribuída de maneira bastante desigual entre seus municípios. Nesse aspecto, quem mais se destaca é Salto, em relação à Itu e Sorocaba. Nele, cerca de 36% dos empregos formais em atividades urbanas estão na indústria. Esses dados, assim como os referentes à quantidade total estabelecimentos fabris em cada município, mostram que nesse setor da economia as unidades estão distribuídas de forma menos díspar entre eles.

Gráfico 9: Participação dos empregos formais em atividades urbanas (%) - 2012

Fonte: SEADE, 2014.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas.

Obs: Considere-se como "outras atividades", as atividades de agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura.

O fato é que para muitas empresas industriais as localizações escolhidas independem do porte populacional do município ou da quantidade e diversidade de empresas que neles existem para atender as demandas por bens e serviços da população local. Os interesses, particularmente dos estabelecimentos de médio e grande porte, se dão muito mais pelas infraestruturas econômicas de transporte e comunicação, pelas localizações estratégicas que possibilitam acesso a grandes centros - das quais os três municípios estão muito bem servidos - e de mão de obra qualificada e serviços de apoio, que no referido contexto podem se deslocar com facilidade de uma cidade para outra, ainda que as três tenham condições de atender muitas demandas nesse sentido. Isso indica que as condições de produção necessárias ao perfil de empresas que buscam essas localizações não precisam estar concentradas em uma única cidade, mas podem estar distribuídas por várias delas, pois já existe um espaço produzido em escala maior que o município que pode ser apropriado por grandes empresas.

Desse modo, o mesmo papel desenvolvido pelas autopistas no estabelecimento de relações diretas com grandes cidades para a satisfação de demandas mais corriqueiras também acontece no caso das demandas geradas pela atividade produtiva, aumentando os vínculos dessas cidades com Sorocaba, com Campinas e principalmente com São Paulo. Assim, no âmbito dessas três realidades - dado ao fato de que todas elas possuem boas condições infraestruturais e de localização estratégica no contexto da rede urbana, bem como de que muitas outras demandas podem ser supridas com rapidez graças às condições econômicas da região em que se localizam - a decisão de uma fábrica por se instalar em uma ou em outra delas acaba por envolver aspectos muito mais específicos aos seus ramos de atividade, às relações que cada empresa já estabelece com determinados lugares, às políticas públicas de incentivo, aos terrenos disponíveis e às leis de zoneamento urbano, entre outros fatores. Com efeito, a oferta de incentivos para a atração de grandes empreendimentos esteve e ainda está bastante presentes no processo de desenvolvimento econômico de cidades do interior do estado.

Ainda conforme o gráfico apresentado anteriormente, Itu possui cerca de 35% de seus empregos formais em atividades urbanas na indústria, e Sorocaba 31,6%. Em Sorocaba se destacam os empregados na construção e no setor de serviços. Os dados relativos ao percentual de empregos na construção coincidem com as elevadas taxas de crescimento demográfico de Sorocaba – que, diferentemente de Itu e Salto, estão acima da média da região de governo - e com o rápido crescimento territorial da cidade. No comércio atacadista e varejista e reparação de veículos automotores e motocicletas, os dados estão bem próximos, variando entre 20 e 22 o percentual desses empregos nas três cidades; mas a maior importância que possuem na geração de empregos em Sorocaba expressa um traço da forte centralidade aí existente. As “outras atividades” representadas no gráfico, não urbanas, são mais expressivas em Itu, que possui extensa área rural.

Dado a importância dessas cidades na atividade produtiva, cabe ressaltar a presença de aeroportos como importante condição para o desenvolvimento das empresas nelas instaladas. Essa infraestrutura tende a valorizá-las ainda mais como localizações privilegiadas para a instalação de novos capitais fixos. Isso, porque os aeroportos representam a possibilidade de rápida locomoção para executivos e de transporte eficiente de produtos com alto valor agregado.

O aeroporto estadual Bertam Luiz Leupolz, em Sorocaba, está a cerca de cinco quilômetros do Centro, às margens da avenida Ipanema – SP-097 -, que dá acesso à rodovia Castelo Branco e à Porto Feliz, onde ela faz bifurcação com a rodovia Marechal Rondon – SP-300. Destina-se a aviões de pequeno porte e não realiza vôos comerciais, para os quais a população busca pelos aeroportos de Campinas, São Paulo ou Guarulhos. Recentemente foi objeto de altos investimentos por parte do governo, que foram aplicados em sua ampliação e reforma. Além disso, é um dos que tem tido maior crescimento de movimentação, dentre aqueles administrados pela DAESP (Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo). Segundo informações divulgadas no site da ABRATEC (Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil),

De janeiro a agosto de 2011, foram 44.452 pousos e decolagens. No mesmo período de 2012, o aeroporto movimentou 53.624 aeronaves, um crescimento de 20%.

Além do aumento nos pousos e decolagens, foram registrados 51.817 passageiros, entre embarque e desembarque em 2012. Nos primeiros oito meses do ano, o movimento dos passageiros cresceu 13%.¹⁹¹

Aspectos que retratam, entre outras coisas, o rápido crescimento econômico de Sorocaba e cidades próximas.

Os elementos citados nesse capítulo – relacionados às novas condições de produção do espaço urbano e à geração ou reforço de centralidades -, compondo em quantidades e intensidades diferenciadas as estruturas das cidades de Itu, Salto e Sorocaba, assumiram importância nas transformações recentes e acompanharam as mudanças iniciadas no contexto do setor produtivo. A diversificação das atividades de comércio e serviços, a presença de unidades de grandes corporações que atuam no comércio varejista e atacadista, os modernos espaços de consumo, entre eles os Novos Centros e shopping centers, os grandes empreendimentos no setor imobiliário e o rápido desenvolvimento de todos eles em cidades médias e de porte médio do estado se relacionam à dinâmica de reestruturação urbano-industrial. Implantados com base em lógicas e interesses de agentes econômicos específicos, esse elementos têm assumido grande importância na

¹⁹¹ <http://pilotos.org.br/>

expressividade com que tais agentes têm redefinido a estrutura das cidades e da rede urbana. Cabe, porém, considerar que são as indústrias e as mudanças estruturais sofridas pela atividade produtiva que estão no centro dessas transformações, por que foram elas que, no Brasil, impulsionaram as mudanças que redefiniram os rumos da urbanização e as características da rede urbana, gerando modificações na centralidade de diversas cidades do interior do estado nas últimas décadas.

O processo de desconcentração da atividade produtiva da capital paulista, possibilitado sobretudo pelo desenvolvimento do sistema de transporte rodoviário, teve seu correspondente, em escala local, na realocação de atividades produtivas em áreas cada vez mais distantes do centro tradicional. A substituição do transporte ferroviário pelo automóvel foi fator decisivo para as novas escolhas locacionais e as indústrias foram estimuladas a se implantarem próximas ou ao longo das rodovias. Esse foi importante fator que estimulou muitas outras mudanças nas cidades, configurando as novas formas espaciais que procuramos destacar nesse capítulo, dentre as quais ressaltamos agora a formação dos distritos e eixos industriais.

Alguns aspectos relacionados às localizações das indústrias já foram por nós abordados durante as discussões que vimos realizando. Nas três cidades elas se concentram às margens dos principais eixos viários, seja isoladamente, seja conformando distritos ou condomínios industriais, conforme será possível observar no mapa e figuras do próximo capítulo (MAPA 6 e FIGURAS 26 e 27, nas páginas 212, 216 e 217). Em Itu e Sorocaba, por exemplo, elas aparecem significativamente ao longo da SP-79 - rodovia Waldomiro Corrêa Camargo, em Itu, e avenidas Paraná e Independência, em Sorocaba. Além disso, a SP-75 é importante eixo de concentração desse tipo de atividade, ao longo da qual estão instalados distritos industriais nas três cidades - Itu, Salto e Sorocaba. Em Salto dois distritos industriais estão às margens dessa rodovia.

A SP-300 (rodovia Marechal Rondon) também se destaca no município de Itu, onde está instalada a fábrica da Krin Brasil, que produz bebidas da marca Shincariol. Em Sorocaba, a avenida Conde Zepelin interliga a avenida Independência – SP-79 – com a rodovia Senador José Ermínio de Moraes – SP-75, e dá acesso ao distrito industrial de Aparecidinha, concentrando significativa quantidade de indústrias às suas margens. A mesma via, em sentido oposto, denominada avenida Vitor Andrew, é outro eixo de concentração de atividades industriais. Além dessas, a avenida Itavuvu, em trecho próximo

às margens da rodovia Castelo Branco, comporta o Polo Tecnológico e a planta de uma unidade da Toyota.

Após pesquisa prévia sobre os eixos onde se concentram as atividades industriais, por meio da análise das listagens de empresas fornecidas pelas prefeituras municipais, eles foram por nós percorridos durante a pesquisa de campo, cujos resultados são considerados no capítulo subsequente dessa tese. Aqui, importa ressaltar a importância central dessa atividade e da reestruturação à qual ela tem sido submetida nas mudanças geradas na morfologia e na rede urbana; bem como a importância das redes que ela conforma para compreendermos a própria rede urbana de cada uma das cidades onde estão instaladas e, em sentido mais amplo, a complexidade da rede urbana no contexto do processo de reestruturação industrial.

Atualmente, um novo contexto econômico e as lógicas que o acompanham geram profundas modificações nas formas das cidades, como demonstramos nessa tese, conformando tecidos estendidos, que revelam, em muitos casos, processos de aglomeração. A isso se associa o desenvolvimento de novas centralidades. A polinucleação é outra característica que se destaca no período atual, comparativamente ao que se podia observar em décadas anteriores.

Se no âmbito da rede urbana o fortalecimento de novas centralidades acontece de modo subordinado à capital, reforçando suas funções de gestão; no espaço intraurbano as novas centralidades apresentam certa independência em relação ao centro tradicional. Em algumas delas, como espaços modernos em áreas territorialmente descontínuas, a dinâmica de funcionamento das atividades acontece envolvendo e envolvendo-se muito superficialmente como restante da cidade, na medida em que surgem justamente como pontos de apoio, ou desdobramentos, da centralidade da capital. Esse é o caso, principalmente, dos eixos e dos distritos industriais localizados ao longo de importantes rodovias.

As especificidades do processo de urbanização em Itu, Salto e Sorocaba e na região que esta última cidade comanda ajudam a compreender o processo no âmbito do próprio estado e a maneira como a ele se associa o desenvolvimento de novos fluxos entre cidades e regiões, passando a configurar redes que integram esses espaços não apenas diferenciadamente, mas também desigualmente às dinâmicas econômicas globais.

Em geral, o nível de centralidade dos centros urbanos, em diversas escalas, possui relação direta com os equipamentos e recursos neles investidos, de modo que sua desigual distribuição condiciona os fluxos para as áreas onde eles estão concentrados. Com as mudanças recentes na economia, marcadas pela concentração e centralização econômica, pela formação de grandes corporações que atuam sobre amplos mercados, não são apenas as empresas que se deslocam, ou ampliam suas áreas de atuação ao investirem na implantação de unidades em cidades do interior, mas todo um contexto de relações sociais e econômicas característico das áreas metropolitanas, cuja existência pode ser inferida pela presença das mencionadas empresas. Essas novas relações modificaram a centralidade das cidades, alterando a tradicional estrutura piramidal da rede urbana.

Mudanças têm sido observadas nas formas urbanas, geradas pela intensificação do processo de urbanização a partir da consolidação do processo de reestruturação econômica e produtiva. Porém o estudo não pode ficar restrito a esses aspectos. As formas presentes nas cidades e as funções que elas congregam são geradoras de determinados níveis de centralidade, que procuramos ressaltar; mas, para que melhor possamos compreender as mudanças que se processaram nas redes urbanas de Itu, Salto e Sorocaba ao longo das últimas décadas, é necessário considerar de modo mais objetivo os fluxos associados às formas e funções existentes, bem como suas características na configuração das redes, que foram profundamente modificadas no contexto do processo de reestruturação.

A descontinuidade territorial gerada pela difusão dos novos empreendimentos residenciais, comerciais e industriais em cidades do interior do estado que têm participado mais ativamente do processo de reestruturação produtiva reflete, ao mesmo tempo em que passa a influenciar, a dinâmica dos fluxos, tanto no espaço próprio a cada cidade, quanto no contexto territorial de expansão da metrópole. As novas localizações expressam as novas estratégias logísticas dos empreendimentos na busca por lucratividade e o atual estágio de desenvolvimento das redes técnicas, que permitem configurações mais estendidas; mas também aumentam, de maneira concomitante, a necessidade de deslocamentos, imposta pela própria descontinuidade em relação a áreas onde equipamentos, serviços, insumos, mercado consumidor e mão de mão estão concentrados. Diante disso, os fluxos são ampliados, intensificados, estimulando a melhoria das redes técnicas e a continuidade do processo de dispersão.

5. FLUXOS INTERURBANOS

As mudanças recentes nas formas das cidades de Itu, Salto e Sorocaba indicam outras, nos próprios fluxos. Essa relação acontece porque a importância da materialidade se mantém, mesmo no atual contexto de instantaneidade dos fluxos imateriais. Em verdade, fluxos imateriais e materiais estão profundamente imbricados, estimulando simultaneamente uns aos outros de maneira contínua. Da mesma forma, ambos dependem de pontos específicos no espaço, que concentrem infraestruturas, equipamentos e recursos humanos. Observa-se, entretanto, que o desenvolvimento tecnológico e as mudanças organizacionais das empresas possibilitaram grandes mudanças no que se refere a esses pontos de centralidade e às formas que os compõem, pois áreas muito limitadas podem concentrar grande centralidade, o que acontece, em grande medida, graças aos fluxos imateriais, que são também os menos passíveis de controle e mensuração.

Analisaremos, neste capítulo, algumas interações que conformam as redes geográficas estabelecidas nas três cidades de nossa pesquisa: Salto, Itu e Sorocaba, com destaque àquelas que envolvem empresas industriais de médio e grande porte. Em última instância elas expressam características da própria rede urbana; seja considerando apenas a rede urbana configurada a partir do conjunto de fluxos de cada uma dessas cidades, seja considerando escalas ainda mais amplas. Isso possibilita realizarmos outras discussões nos capítulos vindouros, haja vista que aspectos da rede urbana comparecem em cada um de seus fluxos, assim como cada fluxo remete a características presentes na rede. Desse modo, embora os limites da pesquisa exijam a escolha de apenas algumas interações espaciais estabelecidas por essas cidades e pelas indústrias, elas integram um todo, que conforma as redes urbanas de Itu, Salto e Sorocaba, as quais não se constituem em sistemas fechados.

Não pretendemos, através da análise de alguns fragmentos das redes urbanas dessas cidades, abordar toda a complexidade das interações que se estabelecem conectando diferentes escalas espaciais. Enfocaremos apenas alguns aspectos, que consideramos importantes e significativos para evidenciá-las, mas que de modo algum refletem a totalidade do fenômeno. Além disso, consideramos os fluxos em uma dimensão processual, refletindo as transformações na estrutura produtiva, que repercutiram na estruturação urbana e das cidades ao longo das últimas décadas e que, por isso, também

estão sujeitos a novas transformações. A fim de identificar aspectos das mudanças que vêm sendo processadas ao longo das últimas décadas, buscamos, na medida do possível, retratar os fluxos tanto antes do marco temporal definido pela efetiva instauração do processo de reestruturação produtiva, quanto após as transformações desencadeadas a partir do início da década de 1990.

O aumento da importância econômica e populacional dessas cidades possui correspondência em seus fluxos, que são um reflexo das inúmeras interações realizadas pelos agentes que passaram a se instalar em seus territórios ao longo do último quarto de século. Em Sorocaba, por exemplo, o aumento dos fluxos exigiu que, em 2003, fosse inaugurada a rodovia Dr. Celso Charuri, a fim de aliviar o tráfego da área urbana dessa cidade. Também as obras de duplicação da SP-79 em Itu, bem como no trecho correspondente ao bairro Cajuru, em Sorocaba, indicam a intensificação do tráfego por essa rodovia e das interações espaciais entre cidades. Antes de abordarmos os dados levantados no trabalho de campo, outros serão considerados, a fim de que possamos caracterizar diferentes dinâmicas que dão o tom ao contexto recente de formação das redes.

A ideia de fluxo é considerada aqui associada ao conteúdo que Corrêa (2005) atribui às “interações espaciais”, que, segundo o autor, evoca um sentido mais amplo que o dos fluxos, embora contenha o que, essencialmente, entendemos por eles: o movimento, os deslocamentos. Para além disso, as interações espaciais são “parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social.”¹⁹² Isso porque nossa análise, focada na rede urbana, não pode prescindir de considerar a natureza mutável da sociedade, sem a qual as transformações nos fluxos não podem ser compreendidas. As mudanças nos fluxos só podem ser entendidas no contexto das mudanças sociais gerais, da realidade daqueles que os produzem.

No capítulo anterior, abordamos as formas de Itu, Salto e Sorocaba, considerando a existência de infraestruturas e de alguns equipamentos no espaço intraurbano que são potencialmente geradores centralidade e de fluxos entre municípios. Alguns espaços de habitação, compras, ensino superior, lazer, serviços de saúde etc. e infraestruturas como aeroportos são elementos que, instalados na cidade, promovem o aumento dos fluxos, principalmente quando estão associados a novas dinâmicas de

¹⁹² CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E de; GOMES, P. C da C.; CORRÊA, R. L. (orgs.) *Explorações Geográficas*, p.280.

produção do espaço urbano, que reforçam as discontinuidades territoriais. Por outro lado, a própria necessidade desses deslocamentos estimula a localização de empreendimentos ao longo das principais vias de acesso às cidades, sejam eles residenciais, ou estabelecimentos empresariais, que são implantados considerando um mercado regional, ou mesmo multiescalar.

Como importante aspecto das transformações, estão os movimentos pendulares em busca de trabalho e estudo, pois revelam o nível de integração entre diferentes cidades e como umas abarcam outras em suas dinâmicas econômicas, por meio da oferta de emprego e dos serviços de educação que são capazes de oferecer. Considerando-se apenas os fluxos que partem do município de Itu, a Figura 24, a seguir, identifica a rede que se conforma com os municípios próximos. Mais significativas são as interações estabelecidas com Campinas, Salto, Sorocaba e São Paulo, sendo que, as relações com São Paulo são, a despeito da maior distância, muito mais expressivas que aquelas estabelecidas mesmo com Sorocaba, a cuja Região Metropolitana Itu integra.

A eficiência na realização de interações com lugares distantes é um aspecto recente, possibilitado pelo desenvolvimento nos transportes e nas telecomunicações a partir da Terceira Revolução Industrial, quando a importância das distâncias na configuração das redes passa a ser diminuída ou relativizada. Desse modo, atualmente elas não são mais o principal elemento para sua formação e manutenção. Esse é um importante aspecto das mudanças gerais, a que a atual rede urbana das cidades de nossa pesquisa remete.

Figura 24: Deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo que partem de Ituí – 2000.

Fonte: Microdados do censo demográfico IBGE, 2000. *Apud* MIYAZAKI, V. K., 2013, p.141.

Org.: Vítor Koiti Miyazaki

Observa-se também que, a despeito de constituir uma área plenamente integrada, os fluxos que partem de Ituí não se distribuem homogeneamente entre municípios da Região Metropolitana de São Paulo. O município sede dessa aglomeração é, inegavelmente, aquele que exerce maior centralidade, após o qual Sorocaba se destaca, permitindo observar a estrutura hierárquica que se configura por meio dessas relações.

Assim, embora haja certo nível de complementaridade funcional entre Ituí, Salto e Sorocaba - como o mencionado com respeito às indústrias que apresentam padrão de localização próximo a grandes eixos viários, o que gera certa liberdade de escolha de localização em um ou outro município -, isso não ofusca o predomínio de Sorocaba sobre as cidades do entorno, motivo pelo qual podemos considerá-la como o centro de uma formação mononucleada, na qual Ituí e Salto são subordinadas. Essa subordinação é,

contudo, relativizada, tanto devido à proximidade em relação à capital paulista, quanto, no caso de Salto, devido a sua peculiar localização ao lado de Itu – que exerce forte centralidade sobre Salto (ver FIGURA 25, p.205) – e próximo à Campinas e São Paulo.

A complexidade que a realidade apresenta nos impede de analisar essas três cidades sob um único ponto de vista, através de um modelo rígido, haja vista que interações com múltiplas direções e conteúdos compõem suas redes urbanas. As interações de Itu com Campinas através de migrações pendulares, por exemplo, mostram essa complexidade dos fenômenos na medida em que se é possível constatar que os fluxos não se restringem aos limites regionais estabelecidos por um único polo; nem mesmo aqueles que expressam uma estrutura hierárquica na rede urbana.

As relações estabelecidas entre Itu e Salto - e mesmo Sorocaba - com Campinas são ilustrativas da possibilidade de cada centro urbano se articular com outras diferentes redes, comandadas por outros centros urbanos, já que, como mencionamos anteriormente, elas não conformam sistemas fechados. As articulações expressas na figura anterior refletem aspectos da estrutura hierárquica da rede urbana, que foi modificada ao longo das últimas décadas pelos avanços nos sistemas de transporte e comunicação, o que lhe conferiu maior complexidade, particularmente nas regiões de economia mais dinâmica, onde à densidade e diversidade de centros urbanos, com diferentes tamanhos populacionais e diferentes funções na rede, correspondem interações também mais complexas. Observe-se, por exemplo, os fluxos que partem de Itu em direção a Salto, que, conforme nosso conhecimento sobre a realidade, correspondem, em grande medida, a deslocamentos rumo a um campus do Centro Universitário Nossa Senhora do Patrocínio (CEUNSP), que foi inaugurado em 1998 e cuja sede está em Itu. A análise a partir de uma escala mais abrangente, entretanto, diminui a expressividade dos fluxos nesse sentido, passando a se destacar aqueles que, a partir de Salto, possuem Itu como destino, como com é possível observar na Figura 25, página 205. Isso porque, em números absolutos, os deslocamentos de Itu para Salto por motivo de trabalho ou estudo eram de 479, no ano 2000, ao passo que em sentido inverso, de Salto para Itu, havia 3.765 deslocamentos.¹⁹³

Em Salto, um campus da IFSP (Instituto Federal São Paulo) também compõe a centralidade gerada por equipamentos de ensino superior; enquanto que, em Itu,

¹⁹³ Fonte: Microdados do Censo demográfico IBGE 2000. *Apud* MIYAZAKI, V. K. *Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidade de porte médio da rede urbana paulista*, p.173.

além do campus da CEUNSP, existe a Faculdade de Direito de Itu (FADITU), uma unidade da Faculdade de Tecnologia (FATEC) e uma unidade da Escola Superior de Administração, Marketing e Comunicação (ESAMEC).

Os equipamentos de ensino superior presentes em Sorocaba exercem grande atratividade sobre a população da região, principalmente devido à existência de unidades da Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR), da Universidade Estadual Paulista (UNESP) e da FATEC (Faculdade de Tecnologia). O campus da UFSCAR é o mais distante da malha urbana, ao longo da rodovia João Leme dos Santos (SP-264), que parte do bairro Campolim, na zona sul de Sorocaba, e leva a Salto de Pirapora. Os campus da UNESP e da FATEC estão próximos à rodovia Senador José Ermínio de Moraes (SP-75) e à prefeitura municipal, na zona leste da cidade. Nessa mesma área encontram-se os campus da Universidade Paulista (UNIP) e a Faculdade de Engenharia (FACENS), que são instituições privadas. Além dessas, destacam-se na cidade a Universidade de Sorocaba (UNISO), instalada às margens da rodovia Raposo Tavares, a Faculdade de Direito de Sorocaba e a Faculdade de Medicina de Sorocaba, localizadas próximas ao Centro, bem como a Escola Superior de Administração, Marketing e Comunicação (ESAMEC), a Uirapuru Superior, a Faculdade Pitágoras, a Faculdade Anhanguera e a Faculdade de Sorocaba, entre outras.

Mais um aspecto das migrações pendulares estabelecidas com a capital paulista refere-se à instalação de população de alto poder aquisitivo e de classe média em cidades do interior. Isso se observa nos inúmeros empreendimentos no setor imobiliário, que são implantados tendo como foco uma clientela que, procurando se retirar da capital e de sua Região Metropolitana, opta, contudo, por morar próximo a ela, com a qual continua mantendo fortes vínculos, sobretudo profissionais.

Estadas vicinais e grandes rodovias, implantadas inicialmente para servirem de eixos de ligação com a região, com as principais cidades da rede urbana e, principalmente, com a capital, convertem-se em condições de valorização de novos empreendimentos e em suas principais vias de acesso, compondo o cotidiano de deslocamentos das pessoas a eles vinculadas. Contudo, essa integração ocorre de maneira diferenciada para cada fração da cidade, porque os meios que possibilitam sua realização são implantados seletivamente e porque as áreas da cidade se distinguem no que se refere ao perfil socioeconômico de seus moradores, implicando, para cada uma delas, em diferentes condições de acesso à integração. Isso interfere de modo negativo na vida dos

moradores pobres de áreas descontínuas, em seu direito à cidade. Decorrente das próprias diferenças socioeconômicas existentes, essa disparidade na distribuição de recursos materiais acaba por aprofundar ainda mais as desigualdades, na medida em que reforça a segregação socioespacial.

O fato é que as múltiplas funções que são desenvolvidas no âmbito de cada cidade e da região são indicativas da complexidade de suas articulações, que não se limitam às fronteiras nacionais, podendo, cada uma delas, participar também das redes internacionais. Considerando apenas os fluxos circunscritos a um recorte territorial limitado à Itu e cidades do entorno, a Figura 25, a seguir, retrata as migrações pendulares entre elas.

Figura 25: Itu e cidades do entorno: deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo, 2000.

Fonte: Microdados do censo demográfico IBGE, 2000. Apud MIYAZAKI, V. K., 2013, p.174.

Org.: Vítor Koiti Miyazaki

Para os fluxos pendulares com objetivos de trabalho ou estudo que envolvem as cidades de nossa pesquisa destacam-se os deslocamentos de Votorantim para Sorocaba, que eram realizados por mais de 15% de sua população. Em número absoluto, eles correspondiam a de cerca de 12.000 pessoas. Em sentido contrário, de Sorocaba para Votorantim, também se observam deslocamentos, embora bem mais modestos, já que representavam menos de um 1% da população de Sorocaba. De Salto de Pirapora e de Araçoiaba da Serra, 10 a 15% dos moradores locais partiam com destino Sorocaba. As migrações de Salto para Itu, como já mencionamos, também são significativas e envolviam, no ano 2000, 4% da população de Salto, que possuía 92.933 habitantes.

As novas configurações territoriais que se processam com as migrações pendulares são possíveis de serem observadas tanto no âmbito da cidade, quanto no da região. Às formas descontínuas ao centro tradicional, observáveis quando analisamos o espaço intraurbano, somam-se as morfologias alongadas e contínuas, presentes na escala regional, indicando processos de conurbação. Miyazaki (2013) ¹⁹⁴ destaca, em seu trabalho, dados sobre os deslocamentos estabelecidos entre as cidades que conformam o eixo da SP-75, que, ligando Sorocaba à Campinas, é marcado pela continuidade territorial. Essa relação, contudo, nem sempre está presente e a formação de um espaço plenamente integrado pelos fluxos também pode acontecer sem a existência de continuidade territorial, principalmente porque as mudanças nos processos geralmente acontecem sem uma correspondência imediata no que se refere às formas, haja vista as “rugosidades” presentes no espaço, bem como o intervalo de tempo necessário para que, no contexto de uma nova etapa do processo de acumulação, as novas estratégias dos agentes econômicos possam se concretizar de maneira evidente na paisagem.

Atualmente, com a rapidez e instantaneidade dos fluxos, é possível que cidades distantes estejam muito mais significativamente integradas do que cidades que são fisicamente próximas, como é o caso de Itu e São Paulo em relação à Sorocaba, no que se refere aos fluxos pendulares para trabalho ou estudo que partem de Itu. Adicionalmente, a difusão dos fluxos imateriais imprime novas características às redes e à paisagem, de modo que espaços menos densamente construídos da cidade são, muitas vezes, fortemente

¹⁹⁴ Cf. MIYAZAKI, V. K. *Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidade de porte médio da rede urbana paulista*, p.173.

conectados, gerando grande centralidade. Pudemos constatar esse aspecto em nossa pesquisa de mestrado referente à cidade de Itu, quando, por meio de pesquisa amostral, identificamos que a quantidade de linhas telefônicas e de computadores ligados em rede é maior nos estabelecimentos localizados nos principais eixos de acesso à cidade, do que em outros setores pesquisados. Nos eixos também são destacáveis a média de empresas com endereço eletrônico, a média de empresas com página na internet e a média daquelas que possuem filiais, ou que operam em rede. Todos esses indicadores revelam potencialidade em gerar centralidade por meio de fluxos imateriais e os dados obtidos contrastam com a paisagem menos densamente construída que caracteriza esses eixos, quando comparados ao Centro, por exemplo. No que se refere aos indicadores mencionados, em Itu se destacaram as rodovias Waldomiro Corrêa Camargo (SP-79), Deputado Archimedes Lamoglia (SP-75), Marechal Rondon (SP-300) e Presidente Castelo Branco (SP-280).¹⁹⁵

As rodovias têm se apresentado como lugares privilegiados para a instalação de unidades empresariais de médio e grande porte, particularmente de empresas industriais que participam do circuito superior da economia urbana, pois essa localização lhes permite potencializar o tempo de deslocamento de seus produtos, bem como facilitar o acesso a elas por fornecedores de insumos e matérias primas necessários ao processo produtivo.

Além de considerarmos os fluxos apresentados anteriormente, referentes às migrações pendulares por motivo de trabalho ou estudo, bem como a presença de equipamentos, infraestruturas e empreendimentos potencialmente geradores de fluxos, realizamos durante essa pesquisa um trabalho de campo nos principais eixos e áreas industriais de Itu, Salto e Sorocaba; aspecto que consideramos importante para a compreensão das mudanças nos fluxos e na rede urbana geradas no contexto do processo de reestruturação produtiva, de abertura econômica e de maior competitividade que se instaurou no país a partir do início dos anos de 1990.

¹⁹⁵ Cf. AJONAS, A. C. S. *Centro e centralidade em Itu – SP*, 2009.

5.1 Procedimentos metodológicos e fluxos industriais

A aplicação de questionário foi realizada em unidades industriais com mais de 100 funcionários com vínculo empregatício, pois objetivou compreender os fluxos de empresas de médio e grande porte, que, em geral, foram as grandes responsáveis pelas mudanças na economia, nas redes e na estrutura de cidades do interior do estado, as quais vem sendo gestadas ao longo das últimas décadas. A importância adquirida pelos capitais internacionais, bem como por empresas nacionais de destaque, que tem acontecido em um ambiente de forte competitividade e concentração econômica, promoveu mudanças também na centralidade dos núcleos urbanos e das regiões, afetando, entre outras coisas, o poder de regionalização das cidades onde eles se implantaram.

Nos procedimentos de investigação, tentamos, primeiramente, obter informações sobre as indústrias instaladas em Itu, Salto e Sorocaba através da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP). Esperávamos que, por meio de tal fonte, obtivéssemos informações não apenas sobre ramos de atividade e localização, mas também sobre faturamento e número de funcionários em cada indústria. Ou seja, buscávamos as informações necessárias a um rigoroso planejamento do trabalho de campo. Segundo os esclarecimentos que nos foram dados, tal instituição não oferece, desde alguns anos, acesso direto aos pesquisadores ao seu acervo. Orientaram-nos a buscar tais informações junto à editora Epil. O anuário publicado por tal editora, contudo, não apresenta informações sobre todas as indústrias instaladas em cada município, não fornece informações sobre o porte das empresas (embora essa informação esteja presente em anuários mais antigos, que, entretanto, não são comercializados) e seus dados estão organizados segundo o ramo de atividade das unidades industriais, e não por município. Na Junta Comercial do Estado de São Paulo (JUCESP), diferentemente, orientaram-nos a apresentar nosso pedido por escrito e pessoalmente em uma reunião do conselho, a fim de que fosse analisado. Desistimos desse recurso devido ao tempo que dispúnhamos para organizar e realizar o trabalho de campo. Assim, recorreremos às listagens de atividades econômicas fornecidas pelas prefeituras municipais de Itu, Salto e Sorocaba.

Para a definição da quantidade de indústrias que comporiam o universo do trabalho de campo, baseamo-nos em dados publicados pela Relação Anual de Informações

Sociais (RAIS) em seu Anuário Estatístico (dados referentes a dezembro de 2011) ¹⁹⁶, segundo os quais do total de estabelecimentos da indústria de transformação instalados no estado de São Paulo, apenas 5,1% apresentavam mais de 100 pessoas em seus quadros de empregados formais. Desse total, 4,3% correspondiam a estabelecimentos de médio porte (de 100 a 499 empregados com vínculo empregatício) e apenas 0,8% corresponderiam a estabelecimentos de grande porte (com 500 ou mais empregados formais). A partir dessa informação, utilizada como referência inicial, destacamos das listagens de atividades econômicas fornecidas pelas prefeituras apenas as atividades industriais de cada município. Obtivemos os seguintes números: 548 em Itu, 538 em Salto e 1831 em Sorocaba. Pudemos, então, inferir uma média de 28 estabelecimentos industriais com mais de 100 funcionários para Itu, 27 para Salto, e de 93 para Sorocaba. Esses dados permitiram-nos uma melhor noção da quantidade de indústrias de médio e grande porte que poderiam ser localizadas durante o trabalho de campo. A partir deles, nos orientamos pela meta que alcançar uma amostragem de 30% desses estabelecimentos, o que corresponderia à aplicação de oito questionários em Itu, a mesma quantidade em Salto e 28 questionários em Sorocaba. Não definimos, entretanto, uma metodologia de aplicação de determinasse quais estabelecimentos comporiam a amostragem. A ideia inicial era aplicar o questionário em todas as indústrias com mais de 100 funcionários que fossem encontradas e cujos representantes se dispusessem a responder a nossa pesquisa. Isso porque sabíamos, *a priori*, da resistência por parte dos responsáveis por tais estabelecimentos em permitir o acesso de pesquisadores ou visitantes a informações de qualquer ordem. Dessa forma, de um total de 23 indústrias visitadas em Salto, 22 em Itu e 36 em Sorocaba, obtivemos oito questionários em Salto, 12 em Itu e 16 em Sorocaba. As considerações sobre a amostra obtida devem, portanto, ser compreendidas muito mais como indicativas de características apresentadas por indústrias instaladas em Itu, Salto e Sorocaba atualmente, do que como representativas de seu conjunto, motivo pelo qual procuramos desenvolver uma análise mais qualitativa dos dados e informações obtidos.

A maioria das indústrias nas quais aplicamos o questionário possui como atividade econômica a “Metalurgia” e a “Fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos”, conforme a CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas) ¹⁹⁷; o

¹⁹⁶ Cf. www.portal.mte.gov.br/rais

¹⁹⁷ Essa classificação encontra-se disponível no site do IBGE: www.ibge.gov.br/concla

que correspondeu a sete indústrias para cada uma dessas atividades, de um total de 36 (ou seja, 38,8% delas). Além dessas, também se destacaram as indústrias envolvidas na “fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos”, com quatro unidades, bem como na “fabricação de produtos alimentícios”, “fabricação de produtos de borracha e de material plástico” e “fabricação de veículos automotores, peças e carrocerias”, que corresponderam a três estabelecimentos cada uma, conforme o quadro a seguir.

Quadro 3: Quantidade e distribuição das unidades industriais que participaram da pesquisa conforme a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

CNAE		Municípios			
Denominação	Divisão CNAE	Quant.	ITU	SALTO	SOROCABA
Fabricação de produtos alimentícios	10	3	2	1	
Fabricação de bebidas	11	1	1		
Fabricação de produtos têxteis	13	2			2
Fabricação de produtos químicos	20	1			1
Fabricação de produtos farmoquímicos e farmacêuticos	21	1		1	
Fabricação de produtos de borracha e de material plástico	22	3			3
Fabricação de produtos de minerais não metálicos	23	1		1	
Metalurgia	24	7	2	3	2
Fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	25	7	1	1	5
Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	27	4	2	1	1
Fabricação de máquinas e equipamentos	28	2	1		1
Fabricação de veículos automotores, peças e carrocerias	29	3	2		1
Fabricação de máquinas e equipamentos / Fabricação de produtos diversos	28 / 32	1	1		

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

Pouco acessíveis, quantitativamente pouco significativas, as indústrias de médio e grande porte são as principais envolvidas e responsáveis pelos processos vinculados à reestruturação urbano-industrial, já mencionados. Dinamizam a paisagem, a economia e as redes por meio de articulações complexas. Impulsionam, assim, o desenvolvimento de novos

setores de atividades econômicas e de novas infraestruturas, motivando mudanças que buscam a crescente eficiência dos fluxos, tanto vinculados a insumos e matérias-primas, quanto ao estabelecimento de condições e eficiência durante o próprio processo produtivo, ou à complexa rede de distribuição de produtos finais.

Tais indústrias, particularmente as pertencentes ao circuito superior, apresentam uma espacialidade bastante característica. Envolvendo grandes capitais e uma clientela possuidora de altos rendimentos, suas estratégias de localização são bastante distintas das apresentadas por pequenas indústrias que integram, principalmente, o circuito inferior da economia. Buscam captar rendimentos territorialmente dispersos. Suas lógicas de atuação exigem, portanto, que estejam implantadas em pontos estratégicos, em distritos industriais ao longo de importantes eixos de acesso à capital paulista e outras importantes cidades, ou espalhadas ao longo desses mesmos eixos.

Foi com essa lógica em mente e pela análise de imagens de satélite que pudemos realizar, com mais eficiência, o nosso trabalho de campo. Os estabelecimentos industriais identificados para Itu (548), Salto (538) e Sorocaba (1831) através das listagens fornecidas pelas prefeituras municipais apresentavam uma distribuição bastante dispersa. Reorganizamos as listagens de modo a identificar sua distribuição primeiramente por bairro e, em seguida, por eixo. Dado que nosso objetivo era destacar os maiores estabelecimentos, observamos os bairros (que poderiam revelar a existência de áreas ou distritos industriais) e grandes eixos (particularmente em trechos localizados fora da malha contínua da cidade) que concentravam número significativo de indústrias. Essas áreas e eixos identificados foram visitados durante o trabalho de campo. Em muitos casos tratava-se de concentração de pequenas indústrias. Notou-se, como esperado, que esse padrão de empresa era tanto mais frequente, quanto mais próximo da malha urbana era a área ou o eixo visitado. Onde localizamos indústrias de maior porte, a alternativa foi perguntar, nas portarias de tais estabelecimentos, a quantidade de empregados formais, antes de solicitar a aplicação do questionário.

Apresentamos, a seguir, as áreas e eixos onde há concentração de estabelecimentos industriais nas três cidades, e que, por isso, orientaram a aplicação de questionários durante o trabalho de campo. Porém, em algumas dessas áreas e eixos não obtivemos a participação de nenhuma indústria, seja porque – segundo as informações obtidas nas portarias – elas não correspondiam ao recorte tipológico estabelecido (indústrias

de médio e grande porte), seja por outras razões que levaram à recusa em responder ao questionário por parte de seus responsáveis.

Mapa 6: Área e eixos onde há concentração e estabelecimentos industriais em Itu – SP

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

Base cartográfica: Prefeitura Municipal

Fonte: Cadastro municipal e pesquisa de campo, 2013

Em Itu, a localização de atividades industriais é orientada muito mais pelas rodovias do que pelo estabelecimento de áreas de concentração. A despeito da importância que elas assumem para a economia do município, existe apenas um distrito industrial na cidade, localizado no bairro Progresso, no entroncamento da rodovia Archimedes Lamoglia com a rodovia Marechal Rondon.

Das doze unidades industriais que foram entrevistadas, duas delas fecharam seus estabelecimentos em outros lugares para se instalarem em Itu durante o processo de desconcentração produtiva. Envolvidas com a fabricação de máquinas e equipamentos e com a fabricação de peças para veículos automotores, tinham suas unidades em São Bernardo do Campo e na capital paulista e migraram para Itu nos anos de 1979 e 1987, respectivamente, o que demonstra, de fato, a participação dessa cidade no processo de reestruturação produtiva

Em quantidade de funcionários, destaca-se aí a empresa Brasil Krin, fabricante de bebidas da marca Schin, com cerca de 1700 funcionários. Originária da própria cidade, a empresa Schincariol surgiu em 1940 e foi incorporada pelo grupo Krin Holdings Company no ano de 2011, cuja sede está na cidade de Tóquio. No Brasil, a Krin está presente em 12 estados brasileiros. A existência de organização em rede foi declarada por quatro estabelecimentos (33,3%), que indicaram relações, por meio de outras unidades da empresa, com Barueri – SP -, com os estados da Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Distrito Federal, Minas Gerais, e com Espanha, Índia, Portugal, Marrocos, Argélia, Chile, Estados Unidos, Itália e Suécia.

Itu está, portanto, envolvida em inúmeras relações interestaduais por meio das empresas que comporta, as quais possuem conteúdos tanto vinculados à cooperação no desenvolvimento de atividades comuns ou complementares, quanto de subordinação, haja vista as diferenças de poder econômico que apresentam. Essas diferenças, observadas no conjunto das empresas existentes em uma cidade, refletem-se em escalas mais amplas, no nível hierárquico que a cidade ocupa no contexto da rede urbana.

A empresa Aissin, por exemplo, fabricante de peças para o setor automotivo, possui 170 unidades em 20 países, sendo que seu escritório principal está no Japão. Outras duas indústrias - além da Aissin e da Krin, com escritórios principais no Japão - possuem também seus escritórios principais no exterior, na Espanha e Itália; enquanto que os escritórios centrais de duas empresas unilocalizadas estão na cidade de São Paulo.

Como já mencionamos nesse trabalho, a presença de estabelecimentos industriais em Itu (assim como em Salto e Sorocaba) remonta às últimas décadas do século XIX. Embora, no caso da maioria das empresas entrevistadas em Itu, suas unidades estejam presentes na cidade desde antes do início da década de 1990, quando novas dinâmicas políticas e econômicas indicam o início de uma nova etapa no processo de industrialização

brasileira, marcada por mudanças nos fluxos, observa-se que houve aumento as interações espaciais de duas maneiras principais, que se relacionam à logística das empresas. Na maioria delas, houve aumento da abrangência de atuação da unidade entrevistada. Essa afirmação ocorreu em quatro empresas unilocalizadas, cujo capital tem origem na própria cidade. Em outras unidades empresariais, entretanto, embora tenham mantido ou reduzido suas abrangências de atuação, observa-se que isso também compõe uma estratégia de aumento de mercados, pois a empresa, ao implantar várias unidades distribuídas em pontos estratégicos do território, define como objetivo de cada unidade intensificar as negociações em uma área restrita, de modo que, em conjunto, suas várias unidades abarquem uma extensa área de mercado. Dessas indústrias, duas são investimentos provenientes da cidade de São Paulo, uma da Espanha e outra da Itália. Além disso, no caso da Schincariol, houve diminuição da área de abrangência da unidade, após sua incorporação ao grupo Krin, pois se antes a unidade atuava em todo o território nacional, hoje sua atuação se restringe ao Centro-Sul do país. Essa lógica de atuação parece ser mais comum em unidades pertencentes a grupos econômicos, como é o caso dos grupos Krin, CVC Inglês, Aissin e Jacuzzi Brands Corporation, onde também foi mais comum a afirmação de ocorrências de processos de incorporação, sobretudo de empresas de pequeno e médio porte, a partir dos anos de 1990. Das doze unidades entrevistadas, sete delas são sociedades anônimas.

A terceirização de atividades está presente em todas as unidades industriais onde os questionários foram aplicados. Nessas atividades¹⁹⁸, que envolvem necessidades cotidianas para a continuidade da produção, as relações com as cidades do entorno próximo comparecem de modo mais efetivo. Aí, Itu, Salto e Sorocaba foram bastante mencionados, assim como São Paulo, Campinas e Votorantim. Apenas quando se trata de terceirização de atividades de transporte de cargas, comparece, além dessas cidades, o próprio estado de São Paulo, no qual os prestadores desses serviços encontram-se bem distribuídos.

Diferentemente, no que se refere aos destinos da produção, poucas indústrias fizeram referências à cidade onde estão instaladas, ou a cidades do entorno próximo, como as por nós pesquisadas. Em Itu e Salto, as exceções foram as indústrias de

¹⁹⁸ Consideramos a terceirização de atividades de segurança, alimentação, limpeza, contabilidade, assessoria jurídica, transporte de cargas, transporte de funcionários, treinamento, manutenção de máquinas e equipamentos, pesquisa e desenvolvimento, projetos de engenharia, programas e sistemas de informática e fabricação de partes da produção.

bebidas e produtos alimentícios. Entre os destinos mencionados para a produção realizada em Itu encontram-se as cidades de São Paulo - citada por cinco das doze unidades industriais entrevistadas - São Bernardo do Campo e Guarulhos, na Região Metropolitana de São Paulo. Campinas foi citada como um dos principais destinos da produção de três unidades entrevistadas. Também houve referências à Indaiatuba, Jundiaí, Franca; aos estados da Bahia, Ceará, Rio de Janeiro, Pará, Minas Gerais, Paraná; e aos países Angola, Argentina, Colômbia, Bolívia e Venezuela, além dos países do continente africano, de um modo geral.

Como origem das principais matérias primas ou insumos utilizados nas indústrias pesquisadas em Itu, destacaram-se as cidades de São Paulo – origem de seis matérias primas –, Campinas, Indaiatuba, Araras, Porto Ferreira, Piracicaba e Cubatão, no estado de São Paulo. Jaguará do Sul (SC) também foi mencionada; além de Boituva, Porto Feliz, Araçariguama e Cerquilha, na região de Sorocaba. Os estados de Minas Gerais e Rio Grande do Sul e os países China, Alemanha, Estados Unidos e Austrália também foram citados como origens de fluxos industriais.

Salto, assim como Itu, apresenta quantidade considerável de indústrias e grandes plantas industriais, como as que pudemos observar durante o trabalho de campo. Contudo, dentre as empresas em que aplicamos o questionário não constou nenhuma grande corporação. A presença de capital não local foi constatada na origem dos investimentos, que estão em São Paulo, em dois dos oito casos, em Campinas, em um caso, e em Indaiatuba, em outros dois. Em contrapartida, apenas uma dessas empresas é multilocalizada, com unidades distribuídas nas regiões de Sorocaba, Jundiaí Campinas e Piracicaba. Também no que se refere à localização do escritório principal da empresa reafirma-se as relações com São Paulo e Campinas, mas a grande maioria (seis de oito empresas) o tem na própria cidade, ou mesmo junto à unidade produtiva.

As empresas consideradas através de trabalho de campo nessa cidade foram, em sua maioria, instaladas após 1993, o que, associado à origem dos capitais investidos, pode ser indicativo da expressividade que a cidade vem adquirindo nas últimas décadas. Apenas uma unidade industrial pesquisada foi instalada na década de 1980 e, na época, possuía abrangência de atuação local, chegando atualmente a envolver mercados internacionais. Além dessa escala de ação, outras três unidades industriais classificaram sua abrangência como “nacional”.

metalúrgica de Salto -, além da qual se mencionou também Barueri. Na região de Sorocaba, foram realizadas referências diretas às cidades de Porto Feliz, Tietê e Sorocaba. Indaiatuba, Jundiaí, Araraquara, Capivari, Jacareí e Rio de Janeiro (RJ) também foram apontadas como principais origens de insumos e matérias primas, e os estados de Santa Catarina, Minas Gerais e Rio Grande do Sul.

Figura 27: Áreas e eixos onde há concentração e estabelecimentos industriais em Sorocaba – SP

Org.: Andréia de C. da S. Ajonas

Base: Google Maps, 2014

Fonte: Cadastro municipal e pesquisa de campo, 2013

As indústrias de médio e grande porte de Sorocaba estão instaladas principalmente ao longo de rodovias que dão acesso à rodovia Presidente Castelo Branco e que cortam a porção nordeste da cidade, ou em avenidas transversais a elas. Nas avenidas Itavuvu e Ipanema (SP-97), a concentração de unidades do porte aqui considerado está presente apenas nos pontos de entroncamento com a rodovia Presidente Castelo Branco, onde se destacam a planta da Toyota e o parque tecnológico, instalados respectivamente na margem leste e oeste da avenida Itavuvu. Diferentemente, ao longo de sua extensão estão presentes micro e pequenas empresas. Observa-se também na distribuição das indústrias, a orientação dos estabelecimentos de maior porte para a capital paulista, visto que na porção nordeste da cidade existe grandes estabelecimentos ao longo de toda extensão das rodovias SP-79 e SP-75.

As empresas industriais que pesquisamos nessa cidade surgiram, em sua maioria (69%), antes de 1990. Apesar disso, 75% delas se instalaram em Sorocaba após aquele ano, seja por transferirem suas unidades de outras cidades – São Paulo, Taboão da Serra, Campinas e Itu - para Sorocaba, seja por comporem os novos investimentos de grandes empresas multilocalizadas que viram, nessa cidade, a possibilidade de aumentarem seus lucros. São, portanto, majoritariamente empresas que se decidiram por tal localização já no contexto de abertura da economia brasileira e de aumento da importância estratégica da localização como elemento para fazer frente à concorrência e se manter no mercado. Atualmente, cerca de 70% delas são sociedades anônimas.

Em quantidade de funcionários, duas unidades que participaram da pesquisa se destacam: a Tecsis, fabricante de pás eólicas, que possui cerca de 3500 empregados formais em sua unidade matriz (e cerca de 8000 funcionários nas 10 unidades existentes); e a Bardella, indústria mecânica, com cerca de 1500 empregados formais; segundo as informações obtidas. Essa última, surgida em 1911, instalou-se em Sorocaba em 1976, conservando sua primeira unidade em Guarulhos. O montante produzido destina-se em parte ao mercado nacional, distribuída entre vários estados, e em parte à exportação. Já a empresa Tecsis, apesar do considerável porte, está há pouco tempo no mercado, tendo começado suas atividades na própria cidade em 1995. Suas dez unidades estão instaladas em Sorocaba e Itu e, atualmente, 96% de sua produção é destinada à exportação, seguindo para países da Europa, Ásia e para os Estados Unidos. Do que é comercializado no Brasil, destacam-se, principalmente, as relações com estados do Nordeste. Da mesma forma, grande parte das matérias primas utilizadas no processo produtivo são importadas; provenientes – conforme entrevista – de diversos países do mundo, muito embora a empresa tenha preferido não especificá-los.

Em Sorocaba, 62% das empresas afirmaram serem multilocalizadas, com outras unidades nas cidades de Itu, Barueri, Boituva, São Paulo, Guarulhos; nos estados do Rio de Janeiro, Paraná e Pernambuco; e na Alemanha, Canadá, China, Estados Unidos, França, Reino Unido e Suécia; bem como distribuídas pelo território brasileiro. Na localização de seus escritórios principais, com os quais as unidades industriais mantêm frequentes contatos, também se observa a presença de interações multiescalares, aspecto mais comum no caso de empresas que possuem várias unidades produtivas. Das dez empresas multilocalizadas, oito possuem seus escritórios principais fora de Sorocaba, nas

idades de São Paulo (dois casos) e Blumenau, e nos Estados Unidos (três casos), Reino Unido e Alemanha. Também há casos de empresas unilocalizadas, cujo escritório principal está na cidade de São Paulo, como declarou ser a empresa têxtil Dalutex.

Figura 28: aspecto do depósito da Tecsis, fabricante de pás eólicas. Av. Jerome Case, em Sorocaba.

Fonte: Trabalho de campo, 2013

Autora: Andréia de C. da S. Ajonas

Algumas empresas multilocalizadas com escritório principal no exterior organizam-se em grupos econômicos. Entre eles, compareceram os grupos Atlas Copco, Pentair, Armco e Gracy. Por outro lado, há empresas com escritório principal no exterior, como a Foil's, que não integram grupos econômicos, ao passo que outras que conformam grupo podem manter seu escritório principal no Brasil. Tudo isso retrata a expressividade das interações estabelecidas a partir de Sorocaba. O aumento do número de unidades dessas empresas, a partir de 1990 é ilustrativo do aumento de suas interações, aspecto retratado pela maioria das unidades entrevistadas, implantadas em Sorocaba após o referido ano. Atualmente, a maior parte delas age em escala nacional e internacional, como declararam 75% das unidades entrevistadas. Em contrapartida, as unidades existentes na década de 1980 declararam possuir abrangência de atuação restrita ao estado de São Paulo, à região de Sorocaba ou ao município.

Doze, entre as 16 unidades, afirmaram que resultam de investimentos provenientes de fora de Sorocaba, destacando-se aí São Paulo, mencionada por cinco delas, além das cidades de Curitiba e Blumenau e dos Estados Unidos, Reino Unido e Suécia. Processos de fusão, cisão e incorporação estiveram diretamente ligados à história de oito unidades industriais e aconteceram principalmente a partir da década de 1990 e, em quatro casos, principalmente entre 2000 e 2010. Nessas empresas de médio e grande porte, ocorrem mais frequentemente os processos de incorporação de pequenos capitais, mencionados por seis unidades.

Os principais destinos da produção realizada pelas unidades fabris de Sorocaba incluem diversas cidades e escalas. Cinco das dezesseis unidades industriais pesquisadas fizeram referência direta à Sorocaba; quantidade equivalente às referências à cidade de São Paulo. Na região, Araçariguama, Salto e Votorantim foram mencionadas, assim como Itu e Boituva, que foram citadas por duas unidades industriais. Indaiatuba, na região de Campinas, também teve duas referências. No estado, outras cidades como Poá e Cajamar - na Região Metropolitana de São Paulo -, Pederneiras, Batatais e Moji Mirim recebem produtos fabricados em Sorocaba. Além disso, houve referências gerais às cidades do estado de São Paulo e aos estados do Paraná, Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro e aos estados do Nordeste brasileiro. Como destinos no exterior, Alemanha, Estados Unidos, Inglaterra, França e Portugal foram mencionados.

As interações de Sorocaba com a capital do estado também são significativas para o recebimento de insumos ou matérias primas, tendo sido mencionada por seis unidades industriais entrevistadas. Além disso, houve alusão à cidade de Santo André, na Região Metropolitana de São Paulo. Outras origens, no estado, referem-se à Alumínio e à própria cidade de Sorocaba; à Americana e Nova Odessa, na Região Metropolitana de Campinas; e à Cubatão. Houve menções à Rio de Janeiro (RJ), Blumenau (SC) e Belo Horizonte (MG), assim como aos estados do Nordeste, de modo geral. Entre outros países, foram mencionados os Estados Unidos, a Itália, Turquia e China; este último, por duas unidades industriais, sendo que em uma delas era a origem de cem por cento de sua principal matéria prima.

Observa-se, pela presença e características das atividades produtivas analisadas, que cidades próximas não estabelecem, necessariamente, maiores e mais

frequentes interações do que cidades distantes. Também as relações com o local, no caso das grandes e médias indústrias, não são tão significativas e, com certeza, menos essenciais que no passado, embora sejam ainda importantes, particularmente para a prestação de serviços de apoio. Esse vínculo mais frágil com o local acontece porque a “atividade industrial [é] menos definida pela localização dos estabelecimentos nos quais ela se realiza e mais orientada pelos fluxos que se estabelecem entre diferentes unidades do processo de produção e entre elas e os pontos de consumo dessa produção.”¹⁹⁹

Interações em várias escalas foram reforçadas no contexto recente. As redes geográficas estabelecidas pela atividade produtiva tornaram-se mais complexas, de modo que relações com importantes centros distantes superaram, em muitos casos, as relações estabelecidas com o entorno imediato; centralidade que se distingue daquela gerada pelos estabelecimentos de comércio e serviços.

Nas últimas décadas, São Paulo reforçou suas funções de articuladora entre o local e o regional com o global, como nos foi possível observar pelas inúmeras referências à existência de relações entre Itu, Salto e Sorocaba com essa cidade. A desconcentração de unidades produtivas, de comércio e de serviços para o interior do estado, atrelada à manutenção do poder decisório na metrópole acontece gerando uma série de interações espaciais que reafirmam as funções de comando da capital sobre uma área que transcende os limites da Região Metropolitana de São Paulo. No setor habitacional, também se nota a transferência do local de moradia da capital para essas cidades com a manutenção de vínculos empregatícios em São Paulo.

Contudo, ao passo que a centralidade da capital é reafirmada, outras centralidades secundárias na rede urbana se reforçam. O desenvolvimento alcançado pelas redes na atual fase de desenvolvimento econômico e tecnológico permite a cidades de diferentes portes estabelecerem e reforçarem interações diretamente com lugares distantes. Isso representa, no que se refere à estrutura tradicional da rede urbana, uma mudança nas relações entre cidades, na qual alguns níveis hierárquicos imediatamente superiores podem ser desconsiderados de modo cada vez mais corriqueiro no estabelecimento de determinados tipos de relações entre agentes econômicos que

¹⁹⁹ SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.201.

interagem no contexto de diferentes regiões e países. Com isso, integram cidades de variados níveis hierárquicos através dos fluxos.

Corrêa destaca que “no que concerne às transformações, as interações espaciais caracterizam-se, preponderantemente, por uma assimetria, isto é, por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro, ampliando as diferenças já existentes, isto é transformando os lugares.”²⁰⁰ Acerca disso, podemos afirmar que Itu, Salto e Sorocaba vêm passando por significativas transformações e que suas economias, equipamentos e infraestruturas destacam-se cada vez mais no contexto regional; ao passo que as relações assimétricas que estabelecem também acontecem em favor de centros distantes, localizados no Brasil - destacando-se aí São Paulo - ou em outros países, de onde, por meio da implantação de unidades empresariais nessas cidades, é possível captar recursos.

Embora o peso da atividade industrial seja maior em Sorocaba, as funções intermediárias atribuídas ao espaço por meio dessa atividade não se restringem a ela, mas abarcam uma escala mais ampla, dificilmente delimitável considerando-se os recortes de nossa pesquisa, mas na qual Itu e Salto também adquirem importância. Fato é que, sendo o tamanho demográfico elemento de menor importância na definição das funções das cidades na rede, as possibilidades de competição entre cidades de diferentes portes aumenta, no contexto de uma região amplamente servida de equipamentos, infraestruturas e serviços adequados e necessários à atividade industrial. Esse aspecto é exemplificado pelas políticas municipais, que, por meio de incentivos, buscam atrair investimentos; muito embora as vantagens existentes em Sorocaba também estejam relacionadas à grande concentração de indústrias que geram economias de aglomeração mais atrativas para os investidores, conforme será tratado a seguir.

Pelos vários elementos apresentados nesse e nos capítulos anteriores, observa-se que a centralidade de Sorocaba tem se fortalecido nas últimas décadas, ao lado da ampliação das funções da capital, de sua reafirmação como centro de gestão, classificado no topo da hierarquia urbana brasileira e integrado à rede mundial de cidades.

²⁰⁰ CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E de; GOMES, P. C da C.; CORRÊA, R. L. (orgs.) *Explorações Geográficas*, p.280.

5.2 Seguindo o fluxo: o reforço das centralidades de São Paulo e Sorocaba

A centralidade, correspondendo ao conteúdo das áreas centrais, é expressa através dos fluxos recebidos e emitidos, que diferem de um centro para outro. É possível falar de centros em várias escalas de análise. Eles se formam através do processo de centralização de variados elementos, que convergem para determinadas porções do espaço, promovendo uma correspondente concentração espacial. Por esse motivo, existe correlação entre centralização e hierarquia. Da mesma forma que nas relações entre centros, os fluxos são um elemento importante para compreender as relações entre centro e periferia. Os conteúdos diferenciados desses espaços promovem fluxos com conteúdos também diferenciados dos centros para as periferias e destas para os centros. Diferentes áreas marcadas pela desigualdade: um dos principais traços dessas relações.

A centralização está ligada a uma convergência de interesses da classe dominante em suas diferentes frações, que encontram em lugares determinados as condições necessárias e favoráveis para possibilitar o processo de reprodução do capital, do nível local ao global. No que se refere à formação das metrópoles, Moraes (2006)²⁰¹, afirma que, a seu ver, ela “responderia a imperativos da funcionalidade das economias nacionais em um primeiro momento (primeiro, nos países centrais e, posteriormente, nos pós-coloniais).”

O favorecimento de determinados lugares pela instalação de diversos fixos que possibilitam ao capital reproduzir-se não afeta, obviamente, apenas esses lugares e os estratos sociais a eles vinculados. Afeta toda sociedade, porque simultaneamente à valorização, à conjunção de esforços públicos e privados para prover determinados espaços das condições necessárias à reprodução do capital, ocorre a desvalorização e escassez de recursos em outros, cujas condições logísticas, de equipamentos e infraestruturas, não atraem investimentos de grandes empresários. A centralidade define-se, desse modo, como condição e possibilidade de reprodução das classes sociais.

A esse respeito, Corrêa (2005) escreve que

²⁰¹ MORAES, A. C. R. Notas metodológicas sobre metropolização e a metrópole paulistana. In: CARLOS, A. F. A., OLIVEIRA, A. U. de (orgs.) *Geografias das metrópoles*, p.26.

O conceito de 'economias de aglomeração' não deve ser referido apenas às vantagens para uma série de atividades reunidas no mesmo centro urbano, mas também vantagens que a classe dominante desfruta para exercer seu poder, sua reprodução, controle e reprodução de toda a sociedade. Trata-se, afinal de contas, de 'economias locacionais para a reprodução'.²⁰²

Se a princípio cada capitalista individualmente possui regras próprias para a localização de suas atividades – o que acarretaria em grande dispersão espacial das mesmas -; por outro lado, a concentração de atividades possibilita que o processo de acumulação seja maximizado. Isso acontece no caso das metrópoles, das aglomerações urbanas, dos centros tradicionais, das ruas especializadas, distritos industriais etc.

A incorporação de elementos para organizar o espaço de acordo com os interesses de determinados agentes acontece induzindo outros agentes a se utilizarem das mesmas formas espaciais. As atividades econômicas, mutuamente beneficiadas pela *economia de aglomeração* gerada com a proximidade física e a infraestrutura implantada, adquirem maiores chances de sucesso e, com isso, sustentam a reprodução do capital e reprodução das classes sociais.

A situação geográfica acaba por influenciar no peso das centralidades de Itu, Salto e Sorocaba: se, por um lado, ela foi importante em sua definição ao colocar essas cidades em condição privilegiada frente aos processos emanados da capital, permitindo-lhes participar intensamente dos mesmos; por outro, essa mesma proximidade e facilidade de acesso à São Paulo acaba por restringir sua importância no contexto da rede urbana, como acontece, por exemplo, no fornecimento de bens e serviços à população, que em alguns casos prefere recorrer diretamente à capital. Contudo, a centralidade gerada pelas atividades que aí se instalam, pelas grandes empresas de capital internacional, foi mais significativa na definição dos rumos de suas economias e no peso das mudanças verificadas em suas formas e fluxos nas últimas décadas. No âmbito da reestruturação produtiva, essas cidades têm se constituído em lugares privilegiados de investimento de capitais internacionais, que geram aí novas centralidades baseadas nesse tipo de produção e consumo.

²⁰² CORRÊA, R. L. *Trajetórias geográficas*, p.31.

A análise da centralidade, entretanto, referindo-se a mudanças que envolvem aspectos claramente hierárquicos coloca, inevitavelmente, Sorocaba em destaque em relação à Itu e Salto. Uma análise mais ampla e complexa da rede urbana exige a consideração de outros fluxos, que compõem redes anastomosadas, ou horizontais, consideradas aqui como aquelas que se estabelecem entre cidades de níveis hierárquicos semelhantes.

Trabalhos realizados pelo IBGE vêm abordando as transformações na rede urbana brasileira ao longo das últimas décadas. Embora o estudo das publicações *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, de 1972, e *Regiões de Influência das cidades* (REGIC), de 2007, ajude a esclarecer aspectos importantes das mudanças na configuração da rede urbana e das relações entre cidades, eles apresentam certas limitações para os interesses de nossa pesquisa, visto que, por meio deles, não se tem acesso às informações coletadas nos municípios de Itu, Salto e Sorocaba, mas apenas a informações gerais sobre sua inclusão na rede urbana.

Assim, das informações fornecidas por essas duas publicações, atentamos àquelas diretamente relacionadas a esses municípios. Note-se, entretanto, que em razão do nível de generalização, as informações coletadas enfocam basicamente o município de Sorocaba, devido à importância das funções que desempenha na rede urbana, bem mais significativa do que as identificáveis para os municípios de Salto e Itu. Esses últimos, subordinados a Sorocaba, integram, com outras nove cidades, a Aglomeração Urbana de Sorocaba, bem como compõem a região administrativa que tem Sorocaba por município sede e a Região Metropolitana de Sorocaba. Trata-se de uma área caracterizada por industrialização antiga e cuja economia encontra-se atualmente fortemente vinculada à atividade industrial. Nas últimas décadas, com a melhoria da rede de infraestruturas e com o desenvolvimento dos transportes e comunicações, atrelado ao processo de reestruturação produtiva, inúmeros investimentos têm aí se instalado, especialmente no município sede. Era, por exemplo, a quarta Região Administrativa do estado de São Paulo em decisões de investimento da indústria, no período de 1995 a 2000²⁰³. Além da importância industrial, Sorocaba também se destaca como centro de gestão empresarial, conforme é possível visualizar no quadro a seguir.

²⁰³ Cf. IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana*, p.108.

Das 1.124 grandes empresas identificadas no Brasil pelo estudo *Regiões de Influência das Cidades*, 889 estão concentradas nas 25 cidades mencionadas no quadro a seguir. Sorocaba aparece em décimo sétimo lugar no ranking nacional e em quarto lugar no estado de São Paulo, atrás apenas das cidades de São Paulo, Campinas e Ribeirão Preto.

Local da sede	Em- presas	Local da sede	Em- presas
São Paulo	365	Ribeirão Preto	11
Rio de Janeiro	116	Joinville	10
Porto Alegre	50	Goiânia	10
Belo Horizonte	46	Sorocaba	9
Curitiba	40	Londrina	9
Salvador	32	Belém	8
Campinas	30	Florianópolis	8
Manaus	27	Cuiabá	8
Brasília	25	Natal	7
Vitória	21	Uberlândia	7
Recife	14	Volta Redonda -	
Fortaleza	13	Barra Mansa	5
Caxias do Sul	13	Jundiaí	5

Quadro 4: Distribuição das sedes de grandes empresas.

Fontes: Valor 1000. São Paulo: Valor Econômico, v.5, n.5, 2005; As 500 maiores empresas do Brasil, Exame, São Paulo: Abril Cultural, jul.2005. Suplemento especial. *Apud* IBGE. *Regiões de Influência das Cidades*, 2007, p.141

Por tal importância, Sorocaba aparece classificada no segundo, em um total de cinco níveis da hierarquia urbana na publicação *Regiões de Influência das Cidades*, de 2007. São eles: o nível das *metrópoles*, das *capitais regionais*, *centros sub-regionais*, *centros de zona* e *centros locais*. O nível das metrópoles é composto por três categorias: *grande metrópole nacional*, *metrópole nacional* e *metrópole*. As subdivisões dos demais níveis são referenciadas por letras de A a C, sendo que as capitais regionais integram três categorias e os centros sub-regionais e centros de zona mais duas categorias cada um. Em tal classificação, de 2007, Sorocaba aparece como *Capital Regional C*, embora saibamos que em 2014 ela tenha passado oficialmente ao *status* de metrópole.

No Mapa 7, a seguir, observa-se parte da região de influência de São Paulo e a posição de Sorocaba na hierarquia urbana estabelecida pelo REGIC 2007, bem como sua região de influência. Conforme mencionado anteriormente, Itu e Salto, que estão ao norte

de Sorocaba, não aparecem representados no mapa devido ao nível de generalização adotado.

Mapa 7: São Paulo (SP) – Metrôpole Nacional (1A)

Fonte: IBGE. *Regiões de Influência das cidades*, 2007, p.12.

A importância de São Paulo, que é a única cidade do estado classificada no primeiro nível hierárquico e, secundariamente, de Campinas (classificada no segundo nível hierárquico, como *Capital Regional A*), pode ser deduzida pela convergência de grande quantidade fluxos para seus núcleos urbanos, inibindo o desenvolvimento de outros centros de mesmo nível em uma extensa área circundante. Abaixo de Campinas, ainda no segundo nível hierárquico, estão Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, como *Capitais Regionais B*,

localizadas a mais de 200 quilômetros de distância de Campinas. As *Capitais Regionais C*, dentre elas Sorocaba, encontram-se distribuídas pelo estado de maneira relativamente uniforme, centralizando fluxos de cidades classificadas em níveis hierárquicos inferiores.

A publicação, *Regiões de Influência das Cidades*, de 2007, aprimorando trabalhos anteriores do IBGE, classifica a rede urbana em cinco níveis e onze categorias hierárquicas, como pôde ser observado pelo mapa anteriormente apresentado. Em uma primeira etapa de investigação identificou-se os centros de gestão do território e suas ligações, motivo pelo qual foram consideradas, além da localização de instituições subordinadas ao setor público federal e da localização de sedes e filiais de empresas, também a presença de equipamentos e serviços geradores de centralidade, como as ligações aéreas, serviços hospitalares, emissoras de TV, ensino superior, domínios de internet, instituições financeiras e diversidade de comércio e serviços.

Nesse último quesito, sobretudo quando se considera apenas a diversidade de serviços, a importância da cidade de São Paulo também é notável, pois é a maior diversidade do estado. Isso, atrelado à facilidade de acesso proporcionada pelas vias de transporte que a interligam a outras cidades de seu entorno, pode estar na raiz do pouco expressivo desempenho que Sorocaba apresenta na diversidade de serviços oferecidos à população, a qual é constantemente atraída pelas maiores possibilidades de escolha existentes na capital. Nesse critério, Sorocaba ocupa o terceiro nível da hierarquia (em um total também de cinco), juntamente com as cidades de São José dos Campos, Ribeirão Preto e Bauru, sendo que o segundo nível é ocupado apenas pelas cidades de Campinas e Santos²⁰⁴. Em âmbito nacional, São Paulo compartilha o topo do ranking apenas com Rio de Janeiro, sendo as cidades que apresentam a maior diversidade de serviços no país.

Para classificação final da hierarquia urbana brasileira, apresentada no mapa anterior para o estado de São Paulo, considerou-se ainda uma segunda etapa de investigação, quando foram aplicados questionários em 4625 municípios não identificados na primeira etapa como centros de gestão, a fim de se compreender suas ligações. Por fim, as informações relativas aos centros de gestão do território e aquelas referentes aos fluxos intermunicipais, obtidas por meio da aplicação de questionários, foram combinadas e pôde-se definir a hierarquia e as regiões de influência dos núcleos urbanos.

²⁰⁴ Cf. IBGE. *Regiões de Influência das Cidades*, 2007, p.146.

Dentre as variáveis analisadas, constou a centralidade gerada por meio das principais ligações regulares por transporte coletivo, que apresentamos a seguir, pois ilustra o destaque assumido pela capital na atração de fluxos desse e de outros estados.

Mapa 8: Destinos dos transportes coletivos.

Fonte: IBGE. *Regiões de Influência das Cidades*, 2007, p.164.

Pela observação da disposição dos núcleos urbanos de acordo com seus níveis hierárquicos, é notável o poder centralizador da cidade de São Paulo, que inibe o surgimento de núcleos urbanos classificados no primeiro, segundo e terceiro níveis em um grande raio de extensão. Nesse quesito, importantes cidades do estado têm a sua centralidade ofuscada pela capital, como é o caso de Campinas, São José dos Campos e Santos. Os núcleos urbanos classificados no terceiro nível da hierarquia possuem uma disposição claramente periférica em relação à área de influência da capital, como é o caso de Presidente Prudente e São José do Rio Preto, no estado de São Paulo; de Paranaveí, Maringá e Londrina, no estado do Paraná e de Rio de Janeiro e Juiz de Fora, no estado do Rio de Janeiro. Entre essas cidades, no terceiro nível hierárquico, e São Paulo, no primeiro, observa-se um vasto território, pontado por centros classificados no quarto, quinto e sexto nível da hierarquia, sob os quais a capital exerce forte centralidade no que se refere aos fluxos regulares de transportes coletivos. No entorno imediato da capital verifica-se a presença de

núcleos urbanos de quinto e sexto nível. Os núcleos de quarto nível aparecem a uma distância maior, sendo São Lourenço, Pouso Alegre, Poços de Caldas, Ribeirão Preto e Bauru os mais próximos do centro principal.

Isso mostra que São Paulo, que se destaca na rede urbana brasileira desde que ela se constituiu, continua a exercer forte centralidade, a despeito das transformações pelas quais ela tem passado nas últimas décadas, por meio do desenvolvimento econômico de outras importantes cidades e da configuração de uma estrutura urbana mais complexa, principalmente na região Sudeste do país.

Uma nova estrutura hierárquica da rede urbana tem se desenvolvido nas últimas décadas. Na medida em que, no contexto do processo de reestruturação produtiva, houve concentração de atividades e de dinamismo econômico em cidades de porte médio do interior do estado, aconteceu também a modificação e o reforço dos fluxos aos quais essas cidades estavam integradas, redefinindo a própria rede urbana. Esses centros urbanos reforçaram e ampliaram suas funções intermediárias na rede, centralizando fluxos de pequenas cidades do entorno de modo mais efetivo, ao passo que também ampliaram suas áreas de influência. Em contrapartida, aumentaram suas relações com São Paulo através das diversas empresas que nelas se instalaram, bem como de seus moradores.

A fim de ilustrar alguns aspectos das mudanças cabe considerar a publicação do IBGE, *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, de 1972, embora os diferentes critérios e formas de classificação da rede urbana, em relação à publicação de 2007, impossibilitem comparações.²⁰⁵ Nela, os centros urbanos do país foram classificados como *centros metropolitanos* (subdivididos quatro categorias), *centros regionais*, *centros sub-regionais* e *centros locais* (subdivididos em duas categorias cada um). O primeiro nível, *Centro Metropolitano*, inclui São Paulo (assim como na publicação de 2007, onde ela é classificada no topo da hierarquia urbana como *Grande Metrópole Nacional*), Rio de Janeiro, Recife, Belo Horizonte, Salvador, Porto Alegre, Curitiba, Fortaleza, Belém e Goiânia. A partir disso, destacam-se alguns aspectos das regiões urbanas relacionadas a essas cidades. Na região urbana de São Paulo, 17 cidades eram classificadas no segundo nível hierárquico,

²⁰⁵ Esse estudo utilizou dados do Inquérito Municipal CNG/IPEA de 1966, aplicado em municípios com população superior a 10.000 habitantes, que abordou basicamente questões relacionadas ao fluxo de consumidores em busca de bens e serviços. Com base nesses dados, a hierarquização dos núcleos urbanos no território baseou-se na contagem de relacionamentos entre os centros urbanos nos setores agrícolas, de distribuição de bens e de serviços.

como *centros regionais*, entre elas Sorocaba. Dessas, sete estavam incluídas na categoria 2a: Campinas, Ribeirão Preto, Bauru, São José do Rio Preto, Londrina, Uberlândia e Campo Grande. Como *centro regional* de categoria 2b, juntamente com Sorocaba, apareciam as cidades de Araraquara, Marília, Ourinhos, Araçatuba e Presidente Prudente. Na região urbana sob influência direta de São Paulo ainda encontravam-se Varginha e Uberaba, em Minas Gerais, e Maringá, no estado do Paraná, todas classificadas como centros regionais 2b.

De acordo com o IBGE (1972), o nível 2 (*Centro Regional*) da hierarquia urbana

Compreende os centros que se ligam diretamente aos de nível 1 e se destacam na distribuição de bens e serviços à economia, sobretudo no abastecimento do atacado e do varejo, no estabelecimento de filiais e na venda de máquinas agrícolas. No setor de serviços à população fornecem o varejo especializado e, por vezes, o varejo fino e serviços de médicos especialistas.

[...]

Os centros regionais são os que têm dentro da área de influência metropolitana o maior número de relacionamentos.

A distinção entre as categorias *a* e *b* se fez fundamentada principalmente na atuação extra-regional do centro e no comando de uma área com estruturação urbana definida, contendo centro dos escalões inferiores.²⁰⁶

Portanto, Sorocaba era apresentada como não exercendo atuação extra-regional significativa, fato que se relaciona a sua situação na rede urbana, inserida em uma região de grande dinamismo econômico e caracterizada pela proximidade de outros núcleos urbanos de níveis hierárquicos superiores, como Campinas e São Paulo, o que limita suas possibilidades de ascensão na hierarquia urbana. Sua influência, restrita a municípios territorialmente contínuos, diferia da que vimos demonstrando existir atualmente, bem como, por exemplo, da exercida naquele contexto temporal por Campinas, Bauru, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, classificadas como centros regionais 2a.

A extensa região urbana do *Centro Metropolitano* de São Paulo que é apresentada nessa publicação corresponde à área sobre a qual a cidade de São Paulo possuía influência direta no início da década de 1970, por meio do fluxo de consumidores.

²⁰⁶ IBGE. *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, p.15.

Abrangia 19.581.288 habitantes e 1.340.393 quilômetros quadrados. Seus limites não foram definidos precisamente, mas apresenta semelhanças com a atual região de influência de São Paulo, apresentada parcialmente no Mapa 7 (p.227). Ela compreendia “o Estado de São Paulo, o norte do Paraná, a zona sul de Minas Gerais, o Triângulo Mineiro, o extremo sul de Goiás e o centro-sul de Mato Grosso.”²⁰⁷ Essa grande influência exercida pela capital, é verificável também nos dias de hoje, como bem expressa o mapa sobre os *destinos do transporte coletivo*, apresentado anteriormente.

Mas ainda que as condições existentes no entorno da capital paulista estimulem os fluxos mais significativamente do que em outros contextos do estado, de modo geral, o desenvolvimento de centros de nível intermediário, as chamadas cidades médias, ocorre amenizando a necessidade de deslocamentos para as grandes cidades. Conforme a metodologia adotada pela pesquisa do REGIC 2007 (que, além da localização de instituições e empresas, leva em consideração a presença de equipamentos e serviços, bem como fluxos intermunicipais), verifica-se um maior equilíbrio na rede urbana quando o critério utilizado para o estabelecimento da hierarquia é a diversidade dos bens e serviços que os núcleos oferecem. Esse equilíbrio também se mantém quando o critério é a quantidade de deslocamentos para a realização de compras ou para a busca de determinados serviços, como os de saúde, lazer e cursos. Isso, porque a quantidade de localidades definidas como possuidoras das maiores diversidades de bens e serviços e, portanto, classificadas nos níveis mais altos da hierarquia, é grande. Diferentemente, quando o critério adotado é a presença de atividades de gestão, tanto empresarial quanto (e principalmente) federal, a hierarquia resultante revela a centralização dos fluxos em poucos pontos do território nacional.²⁰⁸

Nota-se, por exemplo, que na hierarquia urbana estabelecida a partir das atividades de comércio, cidades como São Paulo, Sorocaba, Campinas e Jundiaí integram um mesmo nível de diversidade, no topo da hierarquia. Prefere-se, pois, para consumos mais frequentes, a realização de fluxos de pequena distância, aumentando os deslocamentos conforme a especificidade do bem ou serviço demandado.

²⁰⁷ IBGE, *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, p.21.

²⁰⁸ Cf. REGIC, 2007, p.142 e 144 (hierarquia urbana com base nas atividades de gestão federal e empresarial); p.145, 146 e 146 (hierarquia urbana com base na diversidade de comércio e serviços), p.165, 166, 168 e 169 (hierarquia urbana com base nos deslocamentos para compras, cursos, lazer e serviços de saúde).

Supomos, entretanto, que no caso das cidades de Salto e Itu, a facilidade de acesso à metrópole paulista torna comum os deslocamentos para a capital mesmo no caso de consumos não tão específicos, que poderiam ser fornecidos por Sorocaba, ainda que os fluxos com essa cidade sejam constantes.

Considerando-se as atividades de gestão, a centralidade de Sorocaba é bastante relevante. No Quadro 4 (p.226), apresentamos sua posição no ranking das cidades que abrigam sedes de grandes empresas. Com base nesse critério, como vimos, ela ocupa o quarto lugar no estado. Entretanto, na classificação geral do REGIC para a definição dos centros de gestão empresarial, Sorocaba aparece em segundo lugar no estado (no terceiro nível hierárquico para o território nacional), ao lado de Campinas. Para a definição dessa hierarquia, além da localização das sedes empresariais, considerou-se também a existência, quantidade e localização de filiais das empresas existentes no município.

Mapa 9: Gestão empresarial

Fonte: IBGE. *Regiões de Influência das Cidades*, 2007, p.144.

Nas atividades de gestão federal (presença de órgãos do poder executivo e judiciário), a disparidade entre os níveis é maior. O primeiro nível é ocupado apenas por Brasília e Rio de Janeiro; o segundo, por Porto Alegre, São Paulo e Recife e o terceiro por Curitiba, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza e Belém. Os municípios classificados no quarto nível aparecem bem distribuídos no território nacional, em 17 das capitais estaduais.

Segundo esse critério, Sorocaba, Campinas, Jundiaí, São José dos Campos e Santos, entre outros, integram o quinto nível na hierarquia nacional (em um total de oito níveis).

A diversidade de bens e serviços que Sorocaba oferece às cidades de seu entorno próximo também é significativa para atender as necessidades correntes da população. Sua centralidade, entretanto, é ofuscada pela importância não só de São Paulo, à cerca de 90 quilômetros de distância, mas também de Campinas, a 85 quilômetros, que aparece na hierarquia urbana como *capital regional A*.

Mapa 10: Atividades de serviços e comércio.

Fonte: IBGE. *Regiões de Influência das Cidades*, 2007, p.147.

A consideração de importantes nós de centralidade, como o que conforma Sorocaba e sua aglomeração, nos coloca a necessidade de pensar, mais uma vez, nas relações estabelecidas em escalas mais amplas, entre os fluxos e redes geográficas da cidade e a rede urbana em geral. As relações estabelecidas são bastante diversificadas, mas seu conteúdo principal é definido, sobretudo, conforme a realidade socioeconômica que as constituem. Em geral, observa-se a existência de relações de dependência ou subordinação, e de complementaridade ou concorrência. As primeiras caracterizam a própria formação das aglomerações - embora não se limitem a elas -, pois a atratividade do núcleo central, mais bem provido dos recursos necessários à reprodução social, favorece o desenvolvimento de

migrações definitivas e pendulares, bem como de muitos outros fluxos em direção à principal cidade do aglomerado. Acontece também de se desenvolverem relações de complementaridade e posturas de concorrência entre empresas de dois ou mais centros urbanos. Esse último fato também tem sido comum em um contexto em que a concorrência existente no âmbito de empresas se expressa na concorrência entre cidades, regiões e países, na busca por atrair investimentos externos que lhes permitam participar da riqueza gerada no contexto das redes globais de fluxos econômicos.

As mudanças nas centralidades dos núcleos urbanos indicam mudanças na própria rede urbana, no âmbito dos conteúdos, intensidades e amplitudes das interações estabelecidas. Mas, ainda que sejam significativas, elas nem sempre acontecem alterando a posição do núcleo na hierarquia da rede. De modo geral, nas grandes e pequenas cidades, as mudanças de nível hierárquico foram menos frequentes ao longo últimas décadas. Nas primeiras – enfocando o caso específico de São Paulo - elas ocorreram no sentido de ampliar suas funções, pelo reforço de suas centralidades, conforme aponta o referido estudo, *Regiões de Influência das cidades*, do IBGE. Isso aconteceu devido a uma tendência de centralização econômica e espacial nessas cidades, promovida pelas lógicas produtivas e organizacionais das empresas na atual fase do capitalismo.

O desenvolvimento de espaços metropolizados, como o que integra as cidades de nossa pesquisa, responde a imperativos de ordem econômica, e essa resposta traz consigo uma paisagem característica, onde diversos elementos comuns podem ser encontrados e identificados. De acordo com Lencioni (2004),

Quando falamos de espaço metropolizado, no caso do Estado de São Paulo, estamos nos referindo a um território que possui, em geral, as seguintes características: o fluxo de pessoas é múltiplo, intenso e permanente, a densidade dos fluxos imateriais é expressiva e a relação espaço-tempo vem se comprimindo; ou seja, a distância entre os lugares se altera em face da velocidade e multiplicidade dos fluxos. Além dessas características, esse espaço apresenta muitas cidades conurbadas, significativo número de cidades médias e concentração das condições gerais de produção (tais como, a rede de infraestrutura, a rede bancária e a rede hoteleira para atender aos homens de negócio).²⁰⁹

²⁰⁹ LENCIONI, S. O processo de metropolização do espaço. Uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, S. (org.) *Globalização e estrutura urbana*, p. 74.

Assim, na nova etapa de desenvolvimento do sistema econômico, comandada pela globalização, a fluidez de capitais, de investimentos, e as necessidades infraestruturais, de equipamentos e serviços que se apresentaram no sentido de adequar determinados centros urbanos aos imperativos do mercado global têm conduzido a modificações nas formas e na paisagem. Essa análise, embora esteja, em um primeiro momento, limitada ao plano do aparente, indica a existência de funções metropolitanas que são expressas nos fluxos, nas articulações que se estabelecem tanto com o entorno próximo, quanto com outros espaços nacionais e internacionais.

Moraes (2006) chama a atenção para a necessidade de contextualizar a análise que, no caso de São Paulo, coloca-a como “uma metrópole central de um país ‘em desenvolvimento’, logo também uma metrópole periférica.”²¹⁰ Essa realidade revela sua posição secundária diante de cidades globais como Londres, Nova York ou Tóquio, cujas articulações na economia global ocorrem pela execução de funções de comando nessa escala.

A centralidade exercida por São Paulo permite-lhe não só integrar espaços nacionais, através da rede urbana, mas também articulá-los em escalas mais amplas. Ao considerar tais escalas, o IPEA, IBGE e UNICAMP, na série *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil* (2001), classifica-a na rede urbana como uma das duas metrópoles globais brasileiras. Mas essa terminologia é criticada por Moraes (2006), que, considerando o mencionado contexto em que ela se insere, coloca-a como uma *cidade mundial*, visto que, na escala global, não exerce funções de comando.²¹¹

Nas relações de São Paulo com a área aglomerada, destaca-se o fato de que as características funcionais que permitem identificar um espaço metropolizado não comparecem em todo o seu contexto; da mesma maneira que acontece no interior metrópole. Os elementos funcionais, em ambos os casos, encontram-se circunscritos a determinadas porções do espaço, de modo que se requer certo nível de generalização para estabelecer os limites do fenômeno geográfico, particularmente nos países subdesenvolvidos. Essas áreas “eleitas” pelo capital para serem a expressão da modernidade

²¹⁰ MORAES, A. C. R. Notas metodológicas sobre metropolização e a metrópole paulistana. In: CARLOS, A. F. A., OLIVEIRA, A. U. de (orgs.) *Geografias das metrópoles*, p.26.

²¹¹ *Ibid*, p.27.

- muitas vezes em contextos de pobreza e atraso - configuram realidades marcadas pela fragmentação espacial, pois aumentam as disparidades, já que a aplicação de recursos não acontece homogeneamente nas diversas porções do espaço, em suas diversas escalas.

Tendo sido gerado no contexto e como consequência do processo de reestruturação produtiva, a metropolização do espaço não abrange a totalidade do território paulista – como também não o fez o processo de desconcentração da atividade produtiva. Ele está espacialmente concentrado e seus contornos gerais são percebidos pela interiorização da indústria.²¹²

O destaque adquirido por algumas cidades ao longo das últimas décadas, expressado pelo aumento de suas centralidades, impulsionou o surgimento e o desenvolvimento de formas espaciais aglomeradas e, conseqüentemente, de uma nova morfologia urbana no estado de São Paulo. Essas transformações, indicativas de um momento de inflexão no processo de urbanização, pela difusão de características metropolitanas nesses espaços, permitem falar também da existência de uma ampla região, extremamente complexa, que abrange grande parte do estado de São Paulo e tem seu epicentro na capital. Desse modo, as várias características abordadas nessa tese envolvendo as cidades de Itu, Salto e Sorocaba, que incluem processos de desconcentração concentrada (sobretudo da atividade produtiva), de formação de espaços conurbados, de aumento do número e extensão das aglomerações (com fluxos intensos entre centros urbanos) e de desenvolvimento de novas formas de produção do espaço urbano, insinuem a nova configuração territorial da metrópole, à qual as cidades de nossa pesquisa integram.

Itu, Salto e Sorocaba localizam-se no contexto de um complexo urbano denominado área de expansão metropolitana, Macrometrópole, ou ainda cidade-região. Essa unidade espacial, de dimensão regional, está fortemente integrada à metrópole de São Paulo. Em âmbito governamental é denominada Macrometrópole e, embora não se trate de uma regionalização institucionalizada, possui “reconhecimento de fato no âmbito de estudos técnicos”, de modo que seus limites envolvem “municípios localizados em um raio de 200 quilômetros, a partir do núcleo da RMSP – o Município de São Paulo – abrangendo três

²¹² Cf. LENCIONI, S. O processo de metropolização do espaço. Uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, S. (org.) *Globalização e estrutura urbana*, p.154.

metrópoles paulistas, a AUs de Jundiaí, São José dos Campos, Piracicaba, Sorocaba e as MRs Bragantina e São Roque.”²¹³

Essa formação territorial indica uma nova escala do processo de metropolização. Seu surgimento associa-se ao processo de reestruturação produtiva e à desconcentração econômica e populacional a partir da capital do estado, iniciada no final dos anos 70. Assim, sua análise requer considerar aspectos da demografia, da economia e as formas espaciais presentes. Tudo isso tem evidenciado a existência de uma grande mancha urbana composta por centros urbanos fortemente integrados e que se consolida pela difusão do padrão capitalista de urbanização a partir de seu núcleo principal, a capital paulista. Tal padrão capitalista passou a ser orientado por um contexto muito mais competitivo nas últimas décadas, reflexo da implantação de políticas de cunho neoliberal no Brasil, a partir do início dos anos 90.

Dentre os aspectos que a evidenciam, tem-se o fato de que

Como desdobramento da complementaridade e da integração funcional, essa região urbana caracteriza-se pela concentração de fluxos econômicos e de passageiros: os deslocamentos de cargas produzidos na Macrometrópole equivalem a, cerca de 65% do total do Estado e os atraídos para a região atingem 63%; a movimentação de passageiros também tem densidade expressiva, correspondendo a 82%, no que se refere às origens, e a 73 % quanto aos destinos.²¹⁴

Essa formação espacial revela a grande influência que a capital exerce sobre a rede urbana paulista, efetivada pelo processo de desconcentração da atividade produtiva e sua consecutiva reconcentração dentro da área de expansão da metrópole. Essa redistribuição, dentro desses limites, não aconteceu de forma homogênea, integrando diferentemente as cidades à dinâmica da capital, conferindo um novo padrão à localização da indústria no estado de São Paulo, que se orientou pelos eixos de desenvolvimento, e redefinindo os próprios limites territoriais da metrópole, que passou a compreender toda essa área de concentração industrial ao redor. Para sua definição, além da indústria, os

²¹³ EMPLASA. *Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo*, p. 104 e 106.

²¹⁴ *Ibid*, p.30.

fluxos pendulares possuem importância significativa, visto que revelam a existência de dinâmicas profundamente integradas no cotidiano dos habitantes desse espaço.

Assim, no contexto da rede urbana, um dos principais aspectos vinculados ao processo de reestruturação produtiva foi a expansão da metrópole de São Paulo, que teve como elemento impulsionador a desconcentração da atividade produtiva. Nessa área de expansão, a introdução de elementos metropolitanos em determinadas cidades permitem, em um novo contexto histórico, que o processo de acumulação continue pela refuncionalização desses núcleos e da própria capital, que tem sua centralidade reforçada pelo reforço de centralidades secundárias a ela.

O processo de metropolização do espaço abrange assim a área mais dinâmica do estado, ao redor da metrópole de São Paulo, espaço a que Lencioni denomina “entorno metropolitano”. A introdução de elementos até então característicos da metrópole nesse espaço circundante à capital tem repercutido profundamente sobre a rede urbana e sobre os espaços internos das cidades onde eles são implantados, como já ficou assinalado ao longo desse trabalho.

A discussão sobre cidade-região, considerada como um novo fenômeno geográfico, é bastante recente e difere da abordagem advinda da Escola de Geografia Ativa, que parte das relações estabelecidas entre a grande cidade e sua hinterlândia. A cidade-região é um produto da reestruturação produtiva, fruto das estratégias capitalistas em sua mais recente fase, pós Terceira Revolução Industrial. Como tal, trata-se de uma forma criada para superar os entraves advindos da crise estrutural do sistema e permitir que o processo de acumulação alcance novos patamares. Características marcantes desse espaço regional são dadas pelo processo de metropolização, que, sendo produto do processo de reestruturação produtiva, expandiu a própria metrópole rumo ao interior do estado, “porque muitas atividades, até então exclusivas da metrópole, necessitam ser reproduzidas fora dela para que a reprodução do capital em geral continue sua expansão.”²¹⁵

Se, por um lado, a desconcentração produtiva gerou diminuição no número de estabelecimentos industriais e no valor de transformação industrial da metrópole de São Paulo, as dinâmicas em curso nas últimas décadas lhes dotaram de novas características.

²¹⁵ LENCIONI, S. O processo de metropolização do espaço. Uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, S. (org.) *Globalização e estrutura urbana*, p.157.

Foi principalmente a partir da crise e abertura econômica, que a metrópole passou a concentrar elementos mais dinâmicos da indústria e do setor terciário, que lhe lograram posição de importância na rede mundial de cidades. Atualmente nela transitam decisões e ações que interferem na dinâmica econômica nacional e, principalmente, do entorno metropolitano, moldando fluxos e redes que as conectam com outros territórios em âmbito nacional e internacional. Em tal contexto, o crescimento do setor terciário não retirou a importância das funções industriais da capital. Diferentemente, o que houve foi uma reconfiguração de sua estrutura produtiva, que passou a se concentrar em setores que envolvem maior aplicação de tecnologia e maior qualificação profissional, como os bens de consumo duráveis e bens de capital. Essas transformações na centralidade foram mais significativas ao longo das últimas décadas, porque foram desencadeadas pela dinâmica de reestruturação a que foi submetido o setor produtivo brasileiro.

6. MULTIPLICIDADE DE DIREÇÕES DOS FLUXOS: rede urbana atual e hierarquia

A rede urbana atual possui uma dupla dimensão, que se apresenta como contradição, embora, em verdade, componham duas partes integradas de uma totalidade. Ela mantém aspectos de uma estrutura piramidal, modificada, simplificada pelas profundas mudanças geradas no contexto do processo de reestruturação produtiva, que fortaleceu determinados pontos de centralidade da rede urbana, e de uma estrutura anastomosada, que também tem se fortalecido diante do processo de reestruturação, sendo afetada, sobretudo, pelo ambiente competitivo criado a partir da abertura econômica e políticas neoliberais. É necessário, diante disso, pensar sobre como essas duas tendências de desenvolvimento aparentemente opostas compõem uma totalidade, apreendendo suas relações.

Essa ambiguidade, além de poder ser pensada e analisada em amplas escalas, sendo fruto da reestruturação, afeta diretamente as redes urbanas das cidades que estiveram envolvidas nesse processo. Assim, afetou também as redes urbanas das cidades de Itu, Salto e Sorocaba, nas quais é possível identificar fluxos verticais – articulando níveis hierárquicos superiores e inferiores – e horizontais – que se estabelecem entre centros urbanos de níveis hierárquicos similares.

A compreensão dessas transformações, desse duplo aspecto da rede urbana, composta por diferentes fluxos, ocorre tanto através de um movimento indutivo, quanto dedutivo, ou seja, foi possível tanto pela análise de variáveis e indicadores analisados durante o trabalho de campo nas cidades de Itu, Salto e Sorocaba, bem como de dados sobre essas cidades adquiridos a partir de fontes secundárias; quanto pela análise da estrutura hierárquica da rede de influência das cidades em diferentes momentos, possibilitada através das publicações *Regiões de Influência das Cidades* (2007) e *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas* (1972), ambas do IBGE. Acrescente-se a isso a importância dos conhecimentos teóricos adquiridos através de leituras e ensinamentos de respeitáveis autores.

Limonad (2011) ²¹⁶, por exemplo, nos chama a atenção para esses dois sentidos dos fluxos que integram as redes, considerando que

Os processos gerais de acumulação, circulação e distribuição das atividades produtivas configuram diferentes estratégias verticais (especializações e hierarquizações produtivas) e horizontais em termos de expansão e amplitude desses movimentos que geram novos padrões de distribuição da população e das atividades produtivas.

Ambos os movimentos configuram, segundo a autora, estratégias de acumulação no contexto do capitalismo, afirmação com a qual concordamos, partindo do pressuposto de que, no âmbito desse modo de produção, um e outro envolvem fluxos com um sentido último de hierarquia. Relacionado a essa consideração, embora a princípio a especialização não contenha em si a ideia de hierarquia, a atribuição desse conteúdo a essas interações vem se expandindo durante o capitalismo. A hierarquia acompanha o crescimento da divisão social e territorial do trabalho, que passam a ser diretamente associadas a ela; porque a consideração das especializações envolve diferentes valorizações fundamentadas na associação que se estabelece com determinadas condições socioeconômicas e, conseqüentemente, com níveis correlatos de concentração de poder. Diante disso, para pensar a aplicabilidade de um conteúdo hierárquico nos fluxos da rede urbana e como essa ideia se mantém no contexto ambivalente da rede urbana atual, cabe pensar primeiro sobre o sentido dessa palavra – hierarquia - e o desenvolvimento histórico dessas relações – hierárquicas -, particularmente no modo de produção capitalista.

Do ponto de vista marxista, o trabalho humano é a principal categoria para a compreensão do processo histórico de desenvolvimento social. A ação dos indivíduos, cuja lógica motivadora respalda-se principalmente na construção de seu universo material através do trabalho, cria antagonismos que orientam as transformações. Isso porque as ações acontecem no contexto de uma estrutura social organizada em diferentes classes.

Nos primórdios das civilizações, entretanto, quando ocorre a fixação do homem à terra, a divisão social baseada em fatores como sexo e idade foram as primeiras a

²¹⁶ LIMONAD, E. Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos. In: *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*, p. 147.

serem utilizadas e, de modo geral, configuravam muito mais relações com conteúdos de cooperação do que refletiam, necessariamente, o poder de um indivíduo sobre o outro. As tarefas de plantio, caça, defesa e alimentação podiam ser estabelecidas tendo como critério o gênero e a idade dos indivíduos, e considerando também habilidades individuais. A ideia de classes sociais é, portanto, inadequada para pensar essas sociedades. Se em tal contexto de organização da produção material a palavra hierarquia pode ser empregada, ela expressa outro conteúdo, que não o predominantemente utilizado na análise das formas hegemônicas de organização social que historicamente se seguiram. Da mesma forma, as trocas de produtos entre diferentes povos não insinuavam relações de desigualdade entre eles.

A partir daí, a vinculação entre divisão do trabalho e hierarquia foi cada vez maior. Estabeleceram-se formas mais sofisticadas de organização social para possibilitar a produção material. O aprimoramento dos instrumentos e técnicas de trabalho foi acompanhado pela diversificação de atividades e de territórios. Concomitantemente, a prática de escravização de outros povos, geralmente perdedores de guerras, aumentou a noção de estratificação social, da existência de exploradores e explorados. O limite, portanto, parece ter acontecido quando à divisão social e territorial do trabalho acompanha-se o domínio de um indivíduo sobre o outro, de povos de um território sobre povos de outros territórios. Isso foi possível através de vários instrumentos: a propriedade da terra, dos meios de produção e dos poderes jurídico, político e militar. Ocorre a complexificação das funções no contexto das comunidades, com alguns indivíduos exercendo funções de liderança e passando a se apropriar do excedente produzido pela maioria. “Aparece a estratificação social e as relações de dominação baseadas em títulos, posse de terra, de instrumentos de trabalho etc., dissolvendo antigas relações ‘igualitárias’ dos estágios anteriores.”²¹⁷ Esses fatores atuam aumentando o antagonismo nas relações de produção e o conteúdo hierárquico dos fluxos em geral.

Fica claro, então, que a hierarquia nas interações vinculadas à produção material não é exclusividade do capitalismo, podendo ser pensada mesmo antes da organização social em cidades-estados durante a antiguidade. Nesse último contexto ela adquiriria um conteúdo mais *natural*, tendo em vista que o sentido *assimétrico* das relações

²¹⁷ MORAES, A. C. R.; COSTA, W. M. da. *Geografia Crítica: a valorização do espaço*, p.78.

de produção era dado, por exemplo, pelas diferenças de idade e não pela coação através da apropriação privada de determinados fatores produtivos. Excetuando-se, porém, esse ponto de vista, fica apenas a opção de desvincular historicamente essas duas coisas: divisão do trabalho e hierarquia. Nas sociedades primitivas, embora não houvesse uma forma de organização que, por meio de relações sociais, garantisse a produção dos próprios alimentos, é fácil conceber essa separação quando consideramos a existência da divisão do trabalho no âmbito clã, embora o sentido de hierarquia pela exploração do trabalho e pela existência de classes sociais não existisse.

A partir dessa desvinculação inicial, as sucessivas formas hegemônicas de organização do trabalho basearam-se na expansão das divisões sociais e territoriais do trabalho e na estratificação da sociedade fundamentada no domínio de indivíduos e povos uns sobre os outros. A associação entre especialização e hierarquia no desenvolvimento das forças produtivas tornou-se cada vez mais estreita, de modo que o sentido de hierarquia passou a ser atribuído às especializações e aos fluxos a elas relacionados com base no contexto do sistema econômico vigente.

No capitalismo, com o domínio do mercado na economia, ocorreu um alto grau de complexificação e expansão das divisões do trabalho, associada à complexificação e expansão do conteúdo hierárquico atribuído às interações sociais. O que ocorre nesse modo de produção é que, assumindo um sentido vinculado ao domínio do mercado na economia, hierarquia e mercado se expandem na mesma medida. Assim, o domínio sobre elementos passíveis de serem comprados e vendidos no mercado gera poder e hierarquia proporcional ao capital passível de ser acumulado por meio de sua posse. A distribuição desses elementos, desigualmente valorizados no contexto do capitalismo, de acordo com as diferentes classes sociais e territórios conforma relações de poder que correspondem à divisão social e territorial do trabalho; embora, originalmente, essas divisões do trabalho não tenham sido necessariamente atreladas a conteúdos de hierarquia. Assim sendo, é o contexto gerado pelo modo de produção capitalista, cujos valores atribuídos a indivíduos, empresas e lugares os associam às suas capacidades de gerar acumulação - o que, por sua vez, lhes atribui maior ou menor poder de comando -, que define atualmente o sentido de hierarquia nas interações.

Utilizando o exemplo referente às trocas entre aldeias produtoras de diferentes culturas, que em princípio não envolveria relações hierárquicas; temos que, no

âmbito capitalista, conforme essas trocas intensificam-se e passam a ocorrer em maiores escalas, necessitando a utilização da moeda e objetivando o acúmulo de capital, essa relação estabelecida por meio do mercado favorece a hierarquização das relações entre indivíduos e lugares, conforme suas especializações. No limite, as relações de dominação ocorrem em defesa de uma estrutura que gera e mantém a desigualdade em favor de determinados indivíduos, grupos e classes sociais.

Assim, consideramos que no âmbito desse modo de produção não apenas os fluxos ditos *verticais*, mas também os fluxos *horizontais* adquirem um sentido último de hierarquia, para o qual, em última instância, convergem as estruturas piramidal e anastomosada da rede urbana, visto que a finalidade última de ambas é a concentração de capital nas mãos de poucos, especialmente concentrados. De modo inverso, é possível pensar que a concentração de capital também reforça as mencionadas estruturas, pela difusão de fluxos em variados sentidos. Aumentando seu patrimônio, fluxos de comando são emitidos das sedes para as novas filiais, ou para empresas que passam a uma condição subordinada, gerando, quase sempre, fluxos descendentes na rede urbana. Igualmente, o aumento das relações entre cidades de mesmo nível hierárquico pode ter sido favorecido pela centralização econômica ao longo das últimas décadas.

Forma e conteúdo não se confundem. O conteúdo de comando, que caracteriza as relações hierárquicas, pode estar presente em interações entre núcleos urbanos independentemente de seus portes, de seus níveis de classificação, ou de configurarem estruturas piramidais ou anastomosadas na rede urbana, embora compareçam de forma mais evidente nas primeiras. Do mesmo modo acontece com as relações de cooperação e complementaridade. Além disso, a hierarquia, como um conteúdo atribuído ao fluxo a partir de uma interação social – e não apenas como uma característica intrínseca a ele – pode perpassar, direta ou indiretamente, todos os outros tipos de relações de maneira não excludente. Queremos dizer com isso que as redes e os fluxos em si não são nem hierárquicos, nem não hierárquicos, mas que esse conteúdo é dado principalmente pelas relações sociais; envolvendo, pois, certa subjetividade que considera não só o fluxo em si, mas principalmente a posição socioeconômica do emissor e do receptor no contexto do capitalismo, seja ele pessoa física ou jurídica. É com base em certo nível de generalização que se pode inferir o(s) conteúdo(s) dos fluxos ou das redes a partir do porte ou da posição hierárquica dos centros urbanos envolvidos na interação; o que acontece considerando-se o

fato de que os recursos econômicos encontram-se espacialmente concentrados em determinadas cidades e regiões do território.

Os conteúdos de cooperação e complementaridade dos fluxos presentes na rede urbana ficam em segundo plano quando são pensados no contexto do modo de produção vigente, uma vez que sendo a concentração o objetivo último dos capitalistas, mesmo as interações envolvendo cidades do mesmo nível hierárquico acontecem reforçando as principais centralidades existentes. Os fluxos horizontais revelam-se, assim, como *parte imediata de uma estratégia mais ampla de acumulação*, que, embora envolvendo diretamente indivíduos e empresas, se expressa no aumento da importância de alguns centros urbanos.

De fato, as empresas tendem a se localizar em centros urbanos de nível hierárquico correspondente a seu porte, ao capital que acumulam, pois isso lhes oferece certas garantias de que terão disponível, ao menor custo, todo o suporte de que necessitam. Isso pressupõe, por um lado, certa relação entre nível hierárquico do centro urbano e especialização; e por outro, a vinculação entre nível hierárquico e intensidade/abrangência das interações, pois estas tendem a ser maiores quando estabelecidas por grandes empresas, que buscam conquistar mercados em espaços mais abrangentes, e menores quando envolvem pequenas e micro empresas, voltadas principalmente para um mercado local e regional.

Os tipos de fluxos também se vinculam, em certa medida, com a importância que o centro urbano adquire na hierarquia da rede, visto que alguns deles só começam a comparecer – ou só comparecem de forma mais significativa - a partir de determinado escalão da rede urbana, como acontece com os fluxos de informação, particularmente os fluxos de informação financeira, que estão mais vinculados às metrópoles, devido às funções que nelas se desenvolvem.

Definir os fluxos horizontais das redes anastomosadas com base na hierarquia urbana, como sendo aqueles que se estabelecem entre centros urbanos de mesmo nível hierárquico, requer certo grau de generalização, visto que a própria classificação da rede urbana em tais níveis baseia-se nisso. A crescente expansão dessas redes em contextos internacionais também impõe essa necessidade, porque demanda a consideração dos escalões da rede urbana em diferentes contextos socioeconômicos. Por outro lado, esse critério de definição dos fluxos horizontais e redes anastomosadas

estabelece sua vinculação a outros aspectos relacionados à estrutura hierárquica da rede urbana, como os apresentados anteriormente. Ou seja, as redes anastomosadas tendem a se estabelecer entre centros urbanos que apresentam níveis de especialização e intensidade/abrangência de interações semelhantes, entre outras características.

As relações de classe, de dominação, que no modo de produção capitalista subordinam as outras esferas da vida, acabam incutindo marcas não só no espaço, mas também nos fluxos que o estruturam, por meio da rede urbana. Para Lefèbvre, a hierarquia é um dos elementos que compõem o processo de desenvolvimento geográfico desigual, juntamente com a fragmentação e a homogeneização espacial. Trata-se, portanto, de uma característica do próprio processo de expansão do sistema, do qual depende sua sobrevivência.

Contrariando a ideia de que tem havido o aprofundamento do sentido de hierarquia no capitalismo, temos em voga o discurso de fim das hierarquias, que aconteceria pelo desenvolvimento de novos tipos de redes na atualidade, redes horizontais, e pela multiplicidade de direções e destinos alcançados. A complexidade no movimento dos fluxos ocorreria, sob esse ponto de vista, associada a maior equidade social na medida em que permitem tanto desconsiderar etapas da estrutura piramidal, quanto integrar diferentes escalas por meio de redes anastomosadas.

Tal consideração, entretanto, apresenta-se incompatível com o contexto social gerado no modo de produção capitalista, no qual as relações de classe, de dominação, deixam marcas no espaço, estruturando formas e fluxos. Da mesma maneira, a ambiguidade presente na rede urbana não sinaliza para a superação do modo de produção vigente. Diferentemente, constitui movimentos que, articulados e contrapostos em diferentes graus ao longo do espaço e do tempo, promovem novas formas espaciais, ao mesmo tempo em que nelas se apoiam para a promoção da concentração econômica. São fluxos que, com diferentes sentidos, compõem novas centralidades, novos espaços de dominação, impulsionados pela reestruturação produtiva e espacial. Em diversas direções, ocorreram reforçando as interações com conteúdo de hierarquia e, com isso, a hierarquia entre diferentes pontos e áreas do território.

Portanto, embora fluxos diferentemente direcionados tendam para a mesma finalidade, que é a concentração econômica; há que se considerar que a centralização espacial através da qual a concentração acontece utiliza-se das diferentes

estruturas espaciais da rede urbana para realizar-se. Nas redes anastomosadas o processo de centralização tende a acontecer através de formas mais dispersas, onde centros urbanos distantes estabelecem interações entre si por meio de fluxos horizontais que reforçam centralidades secundárias, além dos principais centros da rede urbana, que também desenvolvem tais fluxos. As redes piramidais geram centralização diretamente através de fluxos verticais que, encurtados em suas etapas e abrangendo espaços mais amplos na atualidade, ocorrem drenando recursos que frequentemente são acumulados nos centros secundários da rede urbana e, em seguida, nos centros principais. Temos então que essas duas estruturas são formadas gerando maior abrangência da área de influência das grandes cidades, que a partir delas aumentam sua importância e seu poder de comando.

Essa bipolaridade da rede urbana tem sido evidenciada ao longo das últimas décadas, durante as quais a reestruturação produtiva tem sido marcada pelo acirramento da concorrência e das estratégias empresariais, que exigem o aumento, a diversificação, aceleração e expansão dos fluxos, refletindo-se em centralização econômica, acumulação e desigualdades espaciais e sociais.

Nota-se que a ideia de hierarquia não se limita à sua aplicação à rede urbana, embora, partindo de outras análises, possa-se chegar a isso. Os estudos sobre a rede urbana considerada sob o viés da hierarquia são clássicos na ciência geográfica, que utilizam essa noção em uma dimensão mais restrita do que a por nós pretendida, visto que seu conteúdo é referido apenas a uma estrutura ordinal, marcada por fluxos que seguem as diferentes ordens de grandeza dos centros urbanos. Sob outro viés, nossa proposta é a de aplicação do termo à rede urbana contextualizando-o no âmbito do sistema econômico vigente, que tendo ampliado e aprofundado as relações com conteúdo de hierarquia, permite pensá-lo vinculado, direta ou indiretamente, aos diferentes tipos de fluxos econômicos que integram a rede urbana, acompanhando também a estrutura dinâmica e interativa das redes anastomosadas. Ao considerá-lo dessa maneira, mudamos o sentido teórico de aplicação do termo, muito embora a maneira como ele se expressa na realidade, permitindo a classificação das cidades em diferentes níveis de centralidade, continue inalterada.

Analisada como um viés de estudo da rede urbana, a hierarquia deriva diretamente da observância das funções centrais das cidades. Quanto mais completa a gama de bens e serviços oferecidos em um determinado contexto, maior o seu destaque na

hierarquia urbana. Os centros urbanos classificados nos maiores níveis hierárquicos oferecem produtos e serviços que são consumidos com menor frequência, motivo pelo qual necessitam a existência de um mercado de longo alcance espacial, que justifique o oferecimento desses produtos. Atrai, com isso, uma clientela dispersa, que se encarrega de contribuir na difusão de uma imagem de status vinculada ao estilo de vida associado às grandes cidades. Há que se considerar também a importância das funções de gestão e comando que, efetivamente, controlam a vida regional a partir desses pontos do território.

Essa concepção origina-se do modelo de “redes de localidades centrais”, de Walter Christaller. Em cada nível hierárquico seria possível observar a presença de funções que o definem, além daquelas características dos níveis inferiores, que são sempre acumuladas quando se considera os níveis superiores subsequentes. A presença de mais funções centrais também estaria associada a maiores possibilidades de emprego e maior quantidade de população nos grandes centros urbanos.

Por si só incompleto, esse modelo não permite compreender os conteúdos da rede urbana, embora possamos utilizá-lo como instrumento inicial para alcançar tal compreensão. As críticas que a ele foram lançadas vinculam-se, entre outros aspectos, às limitações impostas pela consideração do espaço como uma imensa planície sobre a qual os centros urbanos estariam regularmente distribuídos e onde todos teriam acesso às mesmas condições de deslocamento. O comportamento da população na busca por produtos e serviços também aconteceria de acordo com um padrão determinado, dando-se sucessivamente - conforme a especificidade dos bens requeridos - nos centros urbanos de níveis hierárquicos superiores localizados a uma menor distância. Nessa lógica, objetivar-se-ia satisfazer determinada necessidade realizando o menor deslocamento possível, o que nem sempre corresponde à realidade.

No estado de São Paulo, onde se desenvolveu uma estrutura bastante completa da rede urbana, abrangendo vários níveis hierárquicos, consideramos esse padrão christalleriano em forma de pirâmide, era, há algumas décadas, mais próximo do verificável. À maior quantidade de centros intermediários correspondiam interações que seguiam, mais significativamente, as etapas sucessivas da hierarquia urbana, de modo a sustentar essa mesma estrutura, marcada por vários níveis de centralidade. Nas últimas décadas, todavia, a possibilidade de interpretação permitida pelo modelo declinou diante das possibilidades geradas pelo desenvolvimento dos transportes e comunicações, que permitem, por

exemplo, interações diretas entre Itu e São Paulo, sem a necessidade de intermediações de Sorocaba; bem como pelas estratégias locacionais desenvolvidas no âmbito do processo de reestruturação produtiva, que aumentou as interações econômicas entre centros urbanos que integram os mesmos escalões da rede.

Se, por um lado, ocorreram mudanças na estrutura piramidal, profundamente modificada nesse processo pela eliminação de etapas intermediárias no movimento dos fluxos e pelo fortalecimento de alguns de seus pontos, simplificando-a; houve, por outro lado, uma complexificação da rede urbana como um todo. Nesse processo houve o desenvolvimento de uma estrutura anastomosada, composta por fluxos horizontais em vários sentidos, e, em nível mais abrangente, o desenvolvimento integrado das duas estruturas que, de diversos modos, têm garantido o processo de acumulação. Essa complexidade da rede urbana acompanha a atual etapa de desenvolvimento das forças produtivas, para a compreensão da qual formas e fluxos são aspectos importantes. Na sociedade capitalista avançada, segundo Corrêa (2003)²¹⁸,

A organização espacial é mais complexa. Complexidade que se refere aos numerosos centros urbanos e suas hinterlândias e à densa rede que os articulam entre si. Esta organização espacial reflete a intrincada divisão social e territorial do trabalho e a consequente natureza complementar das atividades de cada lugar.

Podemos associar a ambiguidade da rede urbana às ideias de Rochefort (1998)²¹⁹, que considera importante pensar sobre os resquícios de antigas estruturas que permanecem na atual rede urbana, a fim de compreendê-la. Em constante transformação, ela guarda elementos de fases anteriores, que se associam aos elementos mais modernos para estruturar a rede urbana atual. Daí mencionarmos ainda a existência de uma estrutura piramidal que a compõe. Esses resquícios do passado, bastante discutidos no que se refere às formas das cidades, são frequentemente desconsiderados quando se analisa a estrutura atual da rede urbana.

²¹⁸ CORRÊA, R. L. *Região e organização espacial*, p.71.

²¹⁹ ROCHEFORT, M. *Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*, p.22-23.

Em contrapartida, considerando *hierarquia* como expressão da classificação de cidades, “tem se estabelecido estreita relação entre o conceito de rede urbana e o de hierarquia urbana”²²⁰, em uma visão que, segundo Sposito (2004), mostra-se bastante limitada para o período atual, e que só pode ser superada pela consideração dos fluxos que acontecem com outros sentidos, que não os definidos pelo desenho piramidal da rede urbana.

Do nosso ponto de vista, tais fluxos, cuja importância, quantidade, intensidade e abrangência tem sido crescente no estabelecimento relações de cunho econômico, configurando parcerias e complementaridades, também trazem em si conteúdos de hierarquia. No contexto de concorrência atual, eles são condição fundamental para a manutenção dos diversos níveis funcionais de cidades, pois possibilitam o processo de concentração do capital através da configuração de novas formas espaciais e da adaptação de antigas formas, que expressam essa concentração.

A rede, quando analisada por meio do tradicional modelo de hierarquia urbana, apresenta um conjunto de fluxos ou redes geográficas com conteúdo hierárquico mais evidente - embora outros conteúdos também possam comparecer, ainda que, frequentemente, com menor relevância -, já que as relações se estabelecem em etapas, entre centros urbanos de diferentes portes e com diferentes graus de importância no âmbito da rede, dado as características funcionais que apresentam. Referir-nos à estrutura piramidal da rede urbana significa enfocá-la a partir de seu aspecto formal, em oposição e complemento às redes ou estrutura anastomosada. Fazemos, pois, em referência à forma das redes, e não ao seu conteúdo, onde o sentido de hierarquia pode estar explícito ou implícito. Essa terminologia foi considerada mais adequada, a despeito das mudanças verificadas na própria pirâmide ao longo das últimas décadas.

As mudanças econômicas geradas a partir do processo de reestruturação, a busca por novas alianças e as posturas competitivas têm impulsionado os agentes econômicos à ampliação e diversificação de relações entre núcleos urbanos, as quais se multiplicam em diversos sentidos. Isso aparece de modo marcante nas cidades que foram diretamente e fortemente influenciadas pelos processos emanados da capital a partir do final do século XX, fazendo com que nelas – no que se refere expansão dos laços e alianças

²²⁰ SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.190.

entre agentes econômicos – haja um contraste mais significativo em relação à realidade anterior, do que o apresentado por outras cidades que foram influenciadas pela reestruturação apenas de modo marginal. Da mesma forma, com o desenvolvimento dessa multiplicidade de relações, também aumenta o contraste entre as redes anastomosadas que a partir delas se implantam e aquelas fortalecidas pelos fluxos diretos com importantes centros da rede urbana, com um claro sentido de hierarquia.

No contexto das ideias anteriores, Sposito (2006) escreve sobre a condição das cidades médias, considerando:

Ampliam-se as relações entre elas e espaços distantes, pois, como já ressaltamos, a cidade média não pode ser analisada apenas no contexto de seu espaço de influência – uma região – e nas suas relações com as cidades hierarquicamente superiores. Com a combinação entre sistemas de comunicação por satélite e sistemas de informação por computação, negócios são realizados a longas distâncias, ampliando a escala e a abrangência das relações das cidades médias com outros espaços. Altera-se, assim, o perfil dessas cidades de desempenharem, apenas, papéis intermediários ou de ligação entre as cidades maiores e menores [...].²²¹

Por isso, distingue-se a realidade atual da apresentada por um modelo comparativamente simples, ainda que bastante útil e difundido em outros momentos históricos, onde cada cidade relaciona-se com outra imediatamente superior ou inferior a ela na estrutura hierárquica da rede urbana. Como buscamos ressaltar, não se trata do fim das hierarquias, mas de sua reafirmação através do aumento da complexidade nas relações entre cidades pela inclusão de novos elementos fundamentados na complementaridade de funções, na cooperação e na competição. Como característica das grandes mudanças observadas, as hierarquias se reforçaram, e mesmo a rede de influência das cidades, baseada no modelo de Christaller e fundamentada na consideração de escalões da rede urbana, sofreu mudanças.

O reforço das centralidades de São Paulo e de Sorocaba, como as informações que apresentarmos no capítulo 5 indicam, revela a importância crescente das

²²¹ SPOSITO, M. E. B. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo das cidades médias no mundo contemporâneo. In: *Revista Cidades*, p.151-52.

hierarquias na rede urbana. Porém, os fluxos que interligam seus diferentes escalões já não seguem exatamente o antigo modelo piramidal marcado pela sucessão contínua de cidades organizadas de acordo com seus tamanhos. E mesmo quando as relações ocorrem entre cidades pequenas e cidades classificadas em níveis hierárquicos superiores, observa-se a diminuição da quantidade de pontos de intermediação, e um consequente reforço dos principais nós de centralidade. A tradicional estrutura piramidal simplificou-se, pois as relações ocorrem de maneira cada vez mais direta com os principais centros da rede. Essas redes verticais, mais evidentemente hierárquicas, são difusoras de decisões e ordens, que, vindas de lugares distantes, podem ser efetivadas diretamente no local.

Com as mudanças geradas pela reestruturação urbano-industrial, às relações hierárquicas definidas pela tradicional representação da rede urbana, outras foram reforçadas, que ampliaram os laços de Sorocaba não apenas com as cidades de menor porte com as quais ela mantém fluxos predominantemente de comando, ou com a capital, que a subordina, mas também fortaleceram seus laços com cidades de mesmo nível hierárquico, próximas ou distantes, que historicamente mantiveram independência em relação a ela, seja por meio da cooperação ou complementaridade de funções, seja pela competição ou pelas próprias relações de comando, que também comparecem. Por outro lado, a estrutura piramidal parece inscrever-se cada vez mais nas dinâmicas do mercado internacional, com as interações de empresas localizadas em cidades do interior do estado diretamente com grandes centros urbanos localizados no exterior. Por isso, consideramos que os limites entre os recortes definidos pelas estruturas piramidal e anastomosada coincidem cada vez menos com o existente há algumas décadas, visto que a expansão de ambas ocorre de maneira mais espalhada, abrangendo atualmente limites mais amplos. São também, devido a isso, mais disformes, e, portanto, mais difíceis de delimitar.

Nossa discussão sobre hierarquia nos fluxos e na rede urbana foi associada e confrontada, inevitavelmente, com a concepção de hierarquia presente nos estudos fundamentados na tradição neoclássica da Geografia - que buscavam identificar distintas configurações de rede urbana e a posição hierárquica ocupada por determinado centro urbano em seu contexto. Complementar a esse enfoque, os estudos com base na Geografia Radical, ou Crítica, apresentaram outra importante perspectiva para a temática da rede urbana, que esteve fortemente vinculada, em ambos os paradigmas, aos estudos da relação entre cidade e região. Na corrente crítica, não houve preocupação com um rigor na

hierarquização dos centros. A principal questão encontra-se nas diferenças e desigualdades existentes no contexto da rede urbana, consequência do processo de acumulação que acompanha a expansão capitalista. A análise parte das relações entre uma grande cidade e os centros urbanos menores e áreas rurais que compõem a sua hinterlândia. Nesses estudos, que buscam na história a gênese dessa relação, a ideia marxista de uma vitória da cidade sobre o campo, a partir da revolução industrial, passou, nos estudos geográficos, a ser analisada sob a ótica da exploração da cidade sobre toda uma região. Sobre essa relação, a implantação de equipamentos, a comercialização de produtos e prestação de serviços das grandes cidades nas cidades menores constituem-se formas de drenar rendimentos.

Corrêa (1989) afirma que

A exportação da grande cidade para os centros menores e zona rural [...] é, em realidade, uma condição para a extração de diversos outros valores excedentes, ampliando assim o processo de acumulação e realimentando o primeiro ciclo de exploração [cujos fluxos partem da região para a grande cidade].²²²

Em última instância, apesar da direção dos fluxos acontecer em *sentido inverso*, partindo da grande cidade para a região, e de seus conteúdos estarem vinculados à difusão de *investimentos, bens, serviços, valores e ideias*²²³, observa-se que tais processos aprofundam a diferenciação espacial, reafirmando não só relações de hierarquia, mas também a própria estrutura piramidal da rede urbana, visto que esse fluxos emitidos pelas grandes cidades são direcionados para cidades específicas da região, fortalecendo pontos de centralidade, que, em tal contexto, também fortalecem seus fluxos verticais e horizontais. Concomitantemente, as grandes cidades, particularmente as metrópoles, sendo as que mais se beneficiam pela drenagem de recursos, também ampliam e intensificam suas redes, fortalecendo suas centralidades.

Esses fluxos de exploração têm se intensificado no contexto da reestruturação produtiva, de modo que podemos considerá-la como marco temporal no qual essas alternativas de drenagem de recursos superam as que predominavam

²²² CORRÊA, R.L. *A rede urbana*, p.63.

²²³ Cf. CORRÊA, R.L. *A rede urbana*, p.55.

anteriormente através das *migrações campo-cidade, da comercialização de produtos agrícolas e da drenagem da renda fundiária*²²⁴. Consideramos, assim, que existe também uma diferenciação temporal na predominância de cada um desses ciclos, que teriam a reestruturação produtiva como um marco significativo das mudanças, repercutindo na própria rede urbana através do processo de metropolização.

Os diferentes ângulos sob os quais a rede urbana pode ser analisada não são necessariamente excludentes. As mencionadas perspectivas descrevem e analisam aspectos importantes para a compreensão da rede urbana e, por isso, devem ser consideradas, assim com as críticas que as envolveram, pois apontam para os limites de cada abordagem.

6.1 Fluxos: estruturas, conteúdos e escalas

Foram principalmente os desequilíbrios que se desenvolveram na rede urbana concomitantemente ao avanço do modo capitalista de produção que fizeram com que os estudos que a analisam sob a ótica da hierarquia se tornassem muito comuns, comparativamente a outras abordagens possíveis. A concentração de equipamentos, produtos e serviços diferenciados e em maior variedade em determinados centros urbanos, acabam reforçando e ampliando as melhorias que permitiram tal concentração, por meio de ações de capitalistas e do Estado. Ações que não são fundamentadas no princípio da igualdade, pois partem de uma lógica que privilegia interesses privados e valoriza de maneira diferenciada cada porção do espaço.

Dentre esses estudos com enfoque na hierarquia, as teorias de Christaller e Von Thunen tornaram-se bastante conhecidas. O segundo a partir de uma análise da cidade com o seu entorno próximo, compreendido por áreas agrícolas. O primeiro numa abordagem de escala mais ampla, do centro urbano principal com outras cidades menores, sob sua influência direta, para o suprimento de produtos e serviços.

²²⁴ Considerados por Corrêa como integrantes do primeiro ciclo de exploração da grande cidade sobre a região, que aconteceria concomitante ao segundo, realimentando-o. Cf. CORRÊA, R.L. *A rede urbana*, p.55.

No modelo de Christaller, cada produto e serviço seria caracterizado por um alcance espacial específico, dentro do qual as pessoas se deslocariam para determinado centro a fim de obtê-los. Produtos e serviços de alcance espacial semelhante tenderiam a se concentrar no mesmo centro urbano. A necessidade de deslocamento da população na busca por um determinado bem seria proporcional ao grau de especificidade do mesmo. Assim, produtos e serviços básicos seriam encontrados em todos os núcleos urbanos, ao passo que para a obtenção daqueles muito específicos seriam necessários deslocamentos até a maior cidade do sistema.

Como já mencionamos, essa concepção criou um modelo que - visto sob o prisma dos escalões da rede urbana - possui desenho assemelhante a uma pirâmide, onde a base é formada pelos centros menores, que fornecem produtos e serviços de subsistência para sua população. Tais centros crescem em tamanho, fornecendo produtos e serviços especializados, e diminuem em quantidade conforme se aproximam do topo da pirâmide. O alcance espacial máximo e mínimo, formulados por Christaller para explicar a rede de localidades centrais, constituem os mecanismos elementares pelos quais tradicionalmente se define a hierarquia urbana.

O alcance espacial mínimo é definido como sendo a área, em torno de uma localidade central, que abriga o número mínimo de consumidores necessários para justificar a instalação de uma determinada atividade econômica. O alcance espacial máximo, por outro lado, constitui a área onde o mercado consumidor de um determinado bem efetivamente se estabelece, nos limites da qual as pessoas efetivamente se deslocam para a localidade central a fim de obter determinado bem ou serviço. Diversos fatores interferem na definição dessa área, desde o tipo de produto ou serviço considerado, até o nível socioeconômico da população e a densidade demográfica. O alcance espacial máximo pode ser mais ou menos abrangente que o alcance espacial mínimo. No segundo caso, ocorre a falência de atividades ou o estímulo à mobilidade espacial dos comerciantes.

Milton Santos desenvolveu importante contribuição a essa ideia, a fim de adaptá-la a realidade dos países subdesenvolvidos. Segundo o autor (2008), a existência de dois subsistemas associados a dois setores socioeconômicos da população nesses países torna duvidosa a possibilidade de existência de apenas um limiar de influência para as atividades econômicas de cada centro urbano. Desse modo, considera-se que os circuitos da economia urbana interferem nesse mecanismo da rede de localidades centrais, definindo

duas áreas de influência para cada centro: uma vinculada ao circuito superior e outra ao circuito inferior da economia. Duas áreas de influência, cujos tamanhos variam de acordo com o nível funcional da cidade.²²⁵

Foram as diferenças geradas a partir do processo de modernização tecnológica nos países subdesenvolvidos que, segundo o mencionado autor²²⁶, desencadearam o processo de divisão da economia desses países nesses dois circuitos. No circuito inferior, tanto o alcance espacial máximo como mínimo são relativamente limitados, tanto pela própria natureza dos produtos oferecidos, quando pelas condições econômicas dos consumidores que geram a demanda por esses bens. No circuito superior, as áreas de alcance definidas tendem a obter maior expressão espacial, devido, principalmente, aos preços elevados desses bens, associados à escassez de pessoas com padrão socioeconômico capaz de justificar a existência de tais atividades.

Em sua relação com os escalões da rede urbana, tem-se que a presença de atividades comerciais, industriais e de serviços vinculadas ao circuito superior aumenta, em geral, com o nível funcional da cidade; enquanto que nas cidades locais as dificuldades para a instalação de atividades modernas, dadas, principalmente, pela falta de mercado consumidor, impulsionam parte da clientela do setor a buscá-las em cidades maiores. A acessibilidade e a proximidade de centros urbanos mais importantes, bem como o nível de renda da população e suas possibilidades de deslocamento também exercem influência. Na base da hierarquia urbana, portanto, o circuito inferior tende a ser relativamente mais importante, embora seu volume e diversidade, em termos absolutos, se destaquem nas metrópoles.

Sobre a contribuição de Milton Santos, Corrêa (2005) explica que

Na realidade é através do circuito superior que o centro metropolitano estabelece relações com sua área de influência, mas é conveniente considerar que a área não é espacialmente contínua. A distribuição de bens e serviços pela metrópole caracteriza-se por apresentar descontinuidades espaciais. Isso se deve ao fato de o circuito superior estar voltado para atividades modernas e para a população de nível de renda elevado, capaz

²²⁵ Cf. SANTOS, M. *O espaço dividido*: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos, p.353.

²²⁶ Cf. SANTOS, M. Formação e características. In: *O espaço dividido*: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos, p.29-38.

de consumir bens e serviços desse circuito. Como essa população efetivamente consumidora acha-se concentrada em alguns pontos do território – especialmente nas localidades centrais mais importantes da hinterlândia metropolitana -, verifica-se a referida descontinuidade.²²⁷

Diferente das metrópoles, a centralidade de cidades que desenvolvem funções intermediárias na rede urbana integra fluxos que se estabelecem no âmbito dos dois circuitos da economia. A influência do circuito inferior, entretanto, é bastante limitada, visto ser ele amplamente difundido entre os vários níveis funcionais da rede. Envolvendo a aglomeração, encontra seus limites na centralidade das cidades locais que a circundam.²²⁸ A ele cabem as relações com o campo, com o entorno imediato, onde seu papel é determinante para o entendimento das dinâmicas da cidade. O circuito superior envolve, em geral, bens e serviços mais rentáveis, cuja presença torna-se significativa conforme se ascende nos escalões da rede. Possui, caracteristicamente, um alcance espacial maior e as atividades a ele vinculadas influem fortemente na organização do espaço, de modo que suas relações com a região são também mais marcantes.

A influência das atividades do circuito superior sobre a organização do espaço é muito presente no âmbito do sistema produtivo, seja em escala local, regional ou nacional; ao passo que suas relações com a escala local são reduzidas, limitando-se, muito frequentemente, à contratação de mão de obra. Indústrias pouco capitalizadas, pertencentes ao circuito inferior, atuam de modo diferente, mantendo relações mais frequentes com a própria cidade onde estão implantadas. Os fluxos com espaços distantes são pouco significativos ou inexistentes. Foi a compreensão desse aspecto que levou-nos a definir uma tipologia de indústrias para a realização do trabalho de campo desta pesquisa baseada no porte das mesmas, o que permitiu limitar a amostragem de enquetes realizadas.²²⁹ Privilegiando as indústrias com mais de cem funcionários pretendemos abarcar principalmente aquelas vinculadas ao setor mais moderno da economia, cujos fluxos compõem inúmeras redes piramidais e anastomosadas em escalas mais amplas, que

²²⁷CORRÊA, R. L. As redes de localidades centrais nos países subdesenvolvidos. In: *Trajetórias geográficas*, p.76-77.

²²⁸ Cf. SANTOS, M. *O espaço dividido*: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos, p.356.

²²⁹ Outras considerações a respeito da definição do recorte tipológico das indústrias encontram-se na página 20.

possibilitam maior compreensão das mudanças estabelecidas no contexto instaurado com a efetivação do processo de reestruturação produtiva.

Presente no Brasil a partir de meados do século XX, a modernização - que desencadeou o processo de divisão da economia dos países subdesenvolvidos nesses dois circuitos: superior e inferior - tem se implantado cada vez mais ao longo das últimas décadas, impulsionada pela abertura econômica, que estimulou a instalação de modernas empresas estrangeiras no país e a postura concorrencial das empresas nacionais, impulsionando-as a modernizarem-se. A bipolarização da economia urbana nos dois circuitos de produção, distribuição e consumo aprofunda-se nesse cenário, sendo acompanhada do aprofundamento das diferenças sociais e espaciais, que podem ser notadas pelo acirramento dos desequilíbrios na rede urbana.

Sobre a rede urbana atual, um importante argumento desenvolvido pelo IPEA, IBGE, UNICAMP (2002), a fim de compreender suas mudanças

é o de que, na década de 80, no contexto da crise econômica e da paralisia do investimento industrial, o maior grau de abertura da economia brasileira estimulou uma forma distinta de articulação das economias regionais, com rebatimentos importantes sobre a urbanização e o sistema de cidades.²³⁰

Em tal cenário, houve o desenvolvimento de “ilhas de produtividade” no interior das regiões, voltadas principalmente para o comércio exterior.²³¹ Ou seja: o quadro de interações regionais que se configurou a partir do início da década de 1990 é bastante distinto do quadro existente em décadas anteriores, embora o padrão de complementaridade inter-regional não tenha sido abolido. Essa postura traz a ideia de “fragmentação do território”, contraposta a ideia de “integração do mercado nacional” evocada pela divisão territorial do trabalho dentro do país; fluxos diretamente integrados ao mercado internacional, contrastando com fluxos circunscritos ao contexto nacional. Os

²³⁰ IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil*: configuração atual e tendências da rede urbana, p.35.

²³¹ Cf. IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil*: configuração atual e tendências da rede urbana, p.35.

fatores de *integração* ou *fragmentação* são múltiplos e variáveis conforme o setor de atividade considerado, as características das empresas envolvidas e suas localizações.

Embora as mudanças no padrão de articulação regional vinculadas à presença de indústrias de exportação tenham se fortalecido no contexto de abertura da economia brasileira - como destaca o estudo do IPEA, IBGE, UNICAMP (2002) -, essa tendência foi identificada e analisada por Milton Santos no final da década de 1970, que distinguiu a existência de dois subsistemas associados à indústria moderna. Consequência da nova divisão internacional do trabalho, instaurada no contexto pós-guerra, cada um deles apresenta lógicas de atuação específicas e interferem também de maneira específica na dinâmica espacial. O subsistema 1 seria composto por indústrias voltadas para o interior do país, enquanto que o subsistema 2 integraria as indústrias voltadas para exportação. Como alerta o autor, esse esquema não é perfeito, objetivando analisar as tendências dominantes.²³²

Nos níveis hierárquicos da rede urbana, as indústrias modernas de exportação possuem localização mais “livre”, visto que seus vínculos com o local são frágeis e que têm facilidades para criar as externalidades que necessitam. Por um lado, matérias primas e insumos são geralmente importados, além de não haver dependência do mercado interno; por outro, infraestruturas e diversos incentivos são facilmente recebidos do poder público. Isso se reflete no pouco efeito econômico que geram sobre a região, embora influam fortemente na organização do espaço e consumam valores significativos do orçamento público. Comumente buscam instalar-se em zonas industriais, que são implantadas nas principais cidades da rede, a fim de atraí-las. Com lógica, atividades e ritmo de funcionamento ditados internacionalmente, possuem maior autonomia em relação ao contexto nacional. Os fluxos, que acontecem diretamente com o exterior, envolvem atividades de alto nível tecnológico.

Considerando o subsistema 1, formado por indústrias modernas voltadas para o interior do país, são principalmente elas que comandam a rede urbana nacional, a

²³² A imperfeição do esquema é verificável, entre outras possibilidades, pelo fato de que determinadas indústrias criadas originalmente visando o mercado nacional ou a exportação podem, em dado momento, integrar ambos os mercados. Cf. SANTOS, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*, p.327.

qual, segundo Milton Santos (2008)²³³, pode ser considerada com base em três níveis hierárquicos: as metrópoles, as cidades regionais ou intermediárias e as cidades locais. Essas últimas, como mencionamos, apresentam dificuldades à implantação de atividades modernas, incluindo aí a atividade industrial, e mesmo suas funções de comando sobre as áreas rurais circundantes foram diminuídas no contexto de formação dos dois circuitos econômicos. Com a modernização da agricultura, o setor tende a comercializar seus produtos diretamente com cidades mais bem equipadas por comércios e serviços que lhes ofereçam o necessário suporte. Diferentemente do produtor pouco capitalizado, que continua a estabelecer relações principalmente com a pequena cidade próxima. Além disso, muitas pequenas propriedades rurais abandonam suas atividades de produção de gêneros alimentícios, antes comercializados na cidade próxima, optando pela implantação de modernas atividades não agrícolas no campo, como os hotéis-fazenda, o que acontece visando atender a uma população dispersa. Quando compreendidas no entorno de pequenas cidades, geralmente bem localizadas, seus clientes são originários, sobretudo, de centros urbanos de maior porte.

Dado às inúmeras redes que as indústrias do subsistema 1 estabelecem com o espaço regional e nacional, muitas externalidades são necessárias para sua implantação. A presença desses elementos, espacialmente concentrados, atrai seletivamente essas indústrias, de acordo com suas características específicas. Esse fato coloca as cidades bem servidas de infraestruturas e localizadas ao longo dos eixos de desenvolvimento, assim como as metrópoles, em posição privilegiada para a implantação desses equipamentos, gerando economias de aglomeração que, concomitantemente, intensificam a mobilidade de produtos, informações e pessoas entre determinadas porções do espaço. Posto que a essas indústrias cabem as funções regionais, sua presença permite analisar, a partir da atividade industrial, a capacidade de comando de determinado centro urbano sobre outras cidades do entorno. Nas palavras de Milton Santos (2008), “em escala nacional, a rede urbana é comandada pelo circuito moderno.”²³⁴

A integração regional possibilitada pela dinâmica gestada a partir das indústrias modernas conforma, em âmbito nacional, uma série de interações, nas quais a

²³³ Cf. SANTOS, M. *O espaço dividido*: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos, p.331.

²³⁴ Cf. SANTOS, M. *O espaço dividido*: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos, p.333.

especialização de cada região não ocorre devido à “necessidade de produtividade máxima no interior de um sistema baseado na complementaridade”, mas “é o resultado de uma necessidade manifestada numa região motriz, no próprio país ou no exterior.”²³⁵ Fluxos que integram regiões especializadas adquirem, assim, um claro sentido de hierarquia, na medida em que operam para a drenagem de recursos entre regiões e cidades da rede urbana. Ao lado deles outros acontecem, conectando com o exterior enclaves de produtividade no interior do país.

A exclusão de inúmeras áreas dessa dinâmica também aumenta as disparidades, relegando-as à condição empobrecida de suas economias urbanas. Isso porque, conforme considera o citado autor, os fluxos de capital são canalizados do circuito inferior para o superior. Nesse processo, a organização do espaço e a estrutura produtiva estão dialeticamente relacionadas.

Muitos aspectos vinculados à tradicional concepção de rede e hierarquia urbana, herdadas do modelo de Christaller, foram reconsiderados pelos geógrafos, a fim de possibilitarem a compreensão das realidades espaciais de outros países, além da alemã, onde ele foi originalmente concebido e aplicado. Milton Santos, como abordamos, desenvolveu grande contribuição ao adaptá-lo a realidade dos países subdesenvolvidos. Além disso, é importante que as mudanças temporais também sejam consideradas, visto que a rede urbana é dinâmica, incorporando e influenciando inúmeros processos econômicos e espaciais. Sobre isso, mencionamos o aprofundamento, durante o contexto de abertura do mercado nacional, das condições de fragmentação do território gerada por empresas que possuem poucos vínculos com a realidade nacional, ou o aumento das interações geradas por empresas que se submeteram a um processo de modernização, a fim de se manterem no novo ambiente econômico criado a partir do início dos anos 90.

Com a abertura econômica, a importância dos centros urbanos e seu peso nos escalões da rede deixaram de ser fundamentados apenas no contexto nacional, passando a ter importância as funções que desenvolvem em escala mundial. É o caso das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, no topo da hierarquia urbana brasileira, que intermediam para os demais níveis ações e decisões tomadas em escala global. Nesses tipos de redes geográficas, que se estabelecem através de fluxos ascendentes e descendentes na

²³⁵ Cf. SANTOS, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*, p.340.

estrutura piramidal, a existência da hierarquia enquanto conteúdo das interações é um aspecto mais evidente, embora no capitalismo ela perpassasse também interações que se estabelecem em múltiplas direções, uma vez que está intimamente vinculada à própria diferenciação espacial, que se apresenta, quase sempre, como disparidade.

Um importante estudo sobre a rede urbana brasileira, que a considera do ponto de vista da hierarquia, seguindo as concepções de Christaller, é o REGIC (*Regiões de influência das cidades*), publicado pelo IBGE e apresentado no capítulo anterior. Sua realização fundamenta-se no reconhecimento de que os recursos que promovem a centralidade urbana não estão distribuídos de maneira uniforme entre os vários centros urbanos, de modo que se estabelecem escalões hierárquicos, fundamentados na quantidade e diversidade de equipamentos, produtos e serviços oferecidos.

Considerando as mencionadas mudanças que se processam ao longo do tempo na rede urbana, à análise dos níveis de hierarquia e das regiões de influência baseada nos fluxos de consumidores em busca de bens e serviços – como estabelecido pelo tradicional modelo de localidades centrais – outras variáveis foram consideradas no estudo de 2007, a fim de apreender as transformações provenientes da globalização econômica e as redes geradas no contexto de difusão tecnológica recente.

Essa publicação, *Regiões de Influência das Cidades*, de 2007, complementa e aprimora os trabalhos anteriores do IBGE sobre a rede urbana brasileira. Como é possível visualizar no Mapa 07, apresentado na página 227, nela classificam-se os núcleos urbanos em cinco grandes níveis: o das metrópoles, das capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona e centros locais. Tais níveis encontram-se subdivididos em onze categorias.

Na metodologia adotada, privilegiou-se a função de gestão federal e empresarial dos núcleos urbanos. Desse modo, em uma primeira etapa, os centros de gestão do território foram definidos por meio de pesquisa indireta acerca da localização de instituições subordinadas ao setor público federal e da localização de sedes e filiais de empresas. Já as *ligações entre eles* foram investigadas pela presença de equipamentos e serviços geradores de centralidade: ligações aéreas, serviços hospitalares, emissoras de TV, ensino superior, domínios de internet, instituições financeiras e diversidade de comércio e serviços.

Para estabelecer uma classificação final da hierarquia urbana, o IBGE executou uma segunda etapa da pesquisa, a fim de integrar os municípios que não foram

identificados como centros de gestão. Investigaram-se, através da análise de informações obtidas por meio de questionários aplicados em 4.625 municípios, as ligações entre cidades pelos transportes regulares e os principais destinos dos moradores com vistas à obtenção de produtos e serviços específicos. Assim, definiu-se a hierarquia ou nível de centralidade dos núcleos urbanos com funções menos significativas no contexto da rede urbana.

Tal procedimento metodológico fundamenta-se na ideia, apontada por Offner (2000)²³⁶, de que atualmente coexiste um *sistema urbano de localidades centrais*, composto pelo centro urbano e a região contínua que ele comandada, e um *sistema reticular*, no qual a cidade constitui-se em nó de uma rede integrando espaços longínquos. Assim, embora a classificação da hierarquia urbana e das áreas de influência dos centros urbanos seja uma característica desse estudo e o objetivo final da metodologia aplicada, visto que “as duas redes de ligações – a dos centros urbanos de gestão e a das informações dos questionários – foram combinadas para definir as regiões de influência dos centros urbanos”²³⁷, procurou-se também identificar interações horizontais, entre os centros de gestão do território, às quais foram atribuídos conteúdos não hierárquicos, de cooperação e complementaridade.

Ao analisar a rede urbana sob esse prisma é necessário atentar para o fato de que nem a escala em que a interação ocorre, nem a proximidade dos níveis hierárquicos dos centros urbanos envolvidos na interação são determinantes para se definir o conteúdo do fluxo; de modo que mesmo fluxos entre centros distantes e de nível hierárquico aproximado podem ter seu conteúdo restrito à hierarquia – relações de comando e subordinação -, ainda que componham redes horizontais.

Comagni e Salone (1993)²³⁸ também enfocam a ideia de que relações exclusivamente não hierárquicas - de complementaridade e cooperação - caracterizariam o sistema de relações horizontais. Ainda que seu trabalho seja referente à estrutura da rede urbana italiana, essa concepção apresenta-se, como mencionamos, pouco provável ao considerar-se o contexto econômico do modo de produção vigente.

²³⁶ OFFNER, J. M. Territorial deregulation: local authorities at risk from technical networks. In: International Journal of Urban and Regional Research. *Apud*: IBGE. *Regiões de influência das cidades*, 2007, p.09.

²³⁷ IBGE. *Regiões de influência das cidades*, 2007, p.140.

²³⁸ CAMAGNI, R. P.; SALONE, C. Network urban structures in Northern Italy: elements for a theoretical framework. In: Urban Studies. *Apud*: IBGE. *Regiões de influência das cidades*, 2007, p.09.

Igualmente, considerar a existência e delimitar duas estruturas de redes com base nos conteúdos dos fluxos - de cooperação, complementaridade ou comando, subordinação (relações de hierarquia) -, exigiria estabelecer um limiar entre eles, a partir da maneira como esses conteúdos são evidenciados em cada interação estabelecida. Fato é que a maior ou menor evidência desses conteúdos não corresponde, necessariamente, a sua intensidade de realização, particularmente no caso dos conteúdos hierárquicos, geralmente mais sutis, no caso de relações pretensamente igualitárias. Tudo isso parece indicar que o caminho mais interessante seja partir da forma da rede em si, estabelecida com base no nível hierárquico dos centros urbanos envolvidos; e sem associá-la prévia e exclusivamente a um ou outro conteúdo compreender, a partir da análise, o significado das diferentes direções tomadas pelos fluxos (horizontais ou verticais) e das estruturas que lhes correspondem.

Considere-se, porém, que a própria classificação da rede urbana constitui-se em uma generalização, principalmente nas regiões economicamente dinâmicas, onde ela apresenta-se mais complexa e estruturada. Disso implica que pensar em fluxos horizontais e estruturas anastomosadas envolva um exercício de generalização correspondente. Na estrutura anastomosada, onde as interações ocorrem entre centros classificados no mesmo escalão urbano, o conteúdo hierárquico das interações é, geralmente, menos evidente. O detalhamento da análise, de níveis hierárquicos gerais até, quando necessário, a empresa individual, evidencia as disparidades espaciais, os conteúdos de comando/subordinação também presentes nos fluxos horizontais e, a partir deles, os fluxos verticais, entre diferentes escalões da rede urbana; o que facilita abstrair o sentido geral de hierarquia que a acompanha. Assim, a consideração de que as redes estabelecidas por duas metrópoles compõem uma estrutura anastomosada envolve certo nível de generalização, visto que são analisadas sob a perspectiva de que seus fluxos integram centros urbanos com as mesmas condições de centralidade; ao passo que a consideração das relações entre São Paulo e Manaus, por exemplo, aponta para a existência de outra estrutura, composta por fluxos verticais.

Considerando a necessidade das generalizações para o entendimento das dinâmicas da rede urbana, interessa, porém, ir além da forma e além do conteúdo imediato do fluxo, buscando entender para onde convergem essas duas estruturas, esses dois

caminhos de interações que, conforme nossa compreensão e análise, possuem ambos um sentido último de hierarquia e tendem para a concentração econômica.

No sistema de localidades centrais, as modificações geradas acompanham as mudanças na configuração espacial que marcou as últimas décadas. Às formas espaciais concentradas, a estrutura piramidal da rede urbana apresentava-se marcada pela proximidade territorial dos escalões hierárquicos no direcionamento dos fluxos. Às formas espaciais da atualidade, simultaneamente concentradas e dispersas, os processos em voga geraram modificações correspondentes na pirâmide envolvendo, pois, continuidade e dispersão. Isso permite, por exemplo, que, no âmbito de nossa pesquisa, a cidade de Salto estabeleça relações com Campinas, seguindo, portanto, outro caminho para a conformação da estrutura piramidal da rede, que não o esperado através das etapas: Sorocaba - São Paulo. Essa interpenetração de estruturas piramidais, ou sistemas de localidades centrais, evoca a ideia de que existe concorrência entre Sorocaba e Campinas na intermediação do processo de drenagem de recursos da cidade de Salto. Some-se a isso que as relações diretas com São Paulo também são frequentes no entorno metropolitano, independentemente do nível hierárquico da cidade, mas envolvendo principalmente aquelas localizadas à beira de rodovias com fácil cesso à capital, fato comum em regiões economicamente dinâmicas.

Sobre isso, no estudo em questão o IBGE considera as ACPs (Áreas de Concentração de População), ou suas subáreas como unidades de observação para as cidades que constituem grandes aglomerações. Definidas como “grandes manchas urbanas de ocupação contínua, caracterizadas pelo tamanho e densidade da população, pelo grau de urbanização e pela coesão interna da área, dada pelos deslocamentos da população para trabalho ou estudo”²³⁹, as ACPs desenvolvem-se em torno de um ou mais importantes centros urbanos. Itu e Salto encontram-se integradas na subárea de Sorocaba, que, por sua vez, faz parte da ACP de São Paulo, à qual também compõem as subáreas de Campinas, Jundiaí, Santos e São José dos Campos. Além dessa grande área dinâmica, de intensos fluxos em múltiplos sentidos, no REGIC 2007 considera-se a existência de outras 39 ACPs no país.

A complexidade existente nas interações que se estabelecem na rede urbana atual, particularmente nas regiões onde ela se apresenta mais integrada e completa,

²³⁹ CASTELLO BRANCO, M. L. G. Áreas de concentração de população. In: II Encontro Nacional de Produtores e Usuários de Informações Sociais, Econômicas e Territoriais, 2006 (exposição oral). *Apud*: IBGE. *Regiões de influência das cidades*, 2007, p.11.

causa uma série de divergências de interpretação. Esse é o caso do estado de São Paulo, onde, no REGIC 2007, a cidade de São Paulo aparece como único *centro metropolitano*. Aí se encontram presentes todas as categorias da hierarquia urbana a partir do segundo nível, o das *capitais regionais*. Entretanto, as mencionadas divergências na compreensão das estruturas que compõem a rede urbana atual e do conteúdo dos fluxos não invalidam nossa consideração sobre a importância do estudo realizado pelo IBGE e dos resultados alcançados.

A estrutura hierárquica da rede urbana atualmente existente e apresentada em seus aspectos gerais em publicações do IBGE tem raízes históricas fundamentadas sobretudo ao longo do século XX. Durante esse período, a grande concentração do dinamismo econômico na região próxima à capital paulista impulsionou iniciativas do Estado voltadas à *interiorização do desenvolvimento*, na busca por maior equilíbrio na organização territorial. Esses esforços tiveram maiores resultados no estado de São Paulo, onde, como sabemos, algumas cidades de porte médio ampliaram suas funções, centralizando fluxos de seu entorno próximo. O processo de reestruturação produtiva também ocorreu gerando modificações na rede urbana durante o final do século XX, quando os interesses da iniciativa privada e a busca de governos municipais por atrair investimentos tiveram grande importância. Com a ampliação das funções intermediárias de algumas cidades, elas passaram a centralizar fluxos de *centros locais*, que antes apresentavam maior independência e mantinham relações sobretudo com cidades próximas, os *centros de zona* ou *centros sub-regionais*. Esse processo não diminuiu a importância de São Paulo. Ao invés disso, ampliou sua área de comando, pela centralização dos fluxos de menores distâncias em pontos específicos do território, sob sua influência.

A compreensão de algumas mudanças gerais na estrutura piramidal da rede urbana ao longo das últimas décadas, enfocando aqui o estado de São Paulo, pode ser realizada pela análise duas publicações do IBGE: a *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, de 1972, e a publicação *Regiões de Influência das Cidades*, de 2007. Para nossos propósitos, as datas das referidas publicações são importantes. Considerando-se o objetivo de nossa pesquisa de analisar as transformações nas redes urbanas de cidades a partir do processo de reestruturação produtiva, essas obras enfocam a rede urbana antes e após o período marcante do processo, que ocorreu no Brasil durante o início dos anos de 1990.

Em sua publicação *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, de 1972, o IBGE utilizou dados do Inquérito Municipal CNG/IPEA de 1966 e classificou os centros urbanos do país em quatro grandes níveis: centros metropolitanos, centros regionais, centros sub-regionais e centros locais, os quais, por sua vez, sofreram subdivisões. Os centros metropolitanos foram subdivididos quatro categorias e os centros regionais, sub-regionais e locais em duas categorias cada um. O inquérito de 1966, aplicado em municípios com população superior a 10.000 habitantes, abordou basicamente questões relacionadas ao fluxo de consumidores em busca de bens e serviços. Com base nesses dados, a hierarquização dos núcleos urbanos no território baseou-se na contagem de relacionamentos entre os centros urbanos nos setores agrícolas, de distribuição de bens e de serviços.

A seguir (FIGURA 29), reproduzimos parte da matriz da rede urbana apresentada na publicação *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, de 1972. Trata-se das relações estabelecidas em parte da região urbana do *Centro Metropolitano* de São Paulo, aquela que abrange a classificação de Sorocaba na hierarquia urbana e as relações deste núcleo como outros, classificados em níveis hierárquicos inferiores. O modelo resultante estabelece uma hierarquia, na qual a centralidade de cada um dos núcleos urbanos de nosso universo de análise é correspondente ao seu tamanho, embora não tenha sido esse o critério de classificação, e sim a intensidade e abrangência das relações entre núcleos urbanos por meio dos deslocamentos de consumidores em busca de bens e serviços. Assim, o município de Salto aparece subordinado à Itu, que, por sua vez, está subordinado à Sorocaba e, esse último, à São Paulo.

Figura 29: Matriz da rede urbana de Sorocaba.

Fonte: IBGE. *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, 1972, p.83 e 84.

Baseando-nos em pesquisa da EMPLASA, tomamos como referência para a análise da matriz os municípios pertencentes à Aglomeração Urbana de Sorocaba, definida com base no estudo da rede urbana ²⁴⁰, pois ela estabelece um recorte territorial baseado em um conjunto de relações da qual fazem parte, além do município sede, os municípios de Salto e Itu²⁴¹. Por isso tal recorte interessa diretamente à nossa pesquisa, já que ele permite apreender aspectos gerais das mudanças na rede urbana, analisada sob o viés da hierarquia, e como elas acontecem nos municípios que compõem o recorte de nossa pesquisa e em seu entorno.

Optando pela delimitação apresentada pela pesquisa da EMPLASA em 2011, destacamos na matriz extraída da publicação *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, de 1972, apresentada anteriormente, dez dos municípios atualmente pertencentes à Aglomeração Urbana de Sorocaba. Além desses, a mencionada publicação considera também o município de Alumínio, desmembrado de Mairinque no ano de 1991.

Como já referido, nessa matriz de 1972 Sorocaba integra o nível *Centro Regional*, na categoria 2b. Subordina Itapetininga e Tatuí (na categoria 3b), Itararé (na categoria 4a) e os municípios de Apiaí, Capão Bonito, Conchas, Itapeva, Itaporanga, Itu, Piedade, São Roque e Tietê (todos classificados na categoria 4b), além dos demais municípios, apresentados na base da hierarquia.

Conforme consta na citada publicação, os centros de nível 3, ou *centros sub-regionais*, “subordinam-se aos centros de nível 2 (centros regionais) ou se vinculam diretamente às metrópoles.” ²⁴² A subdivisão em categorias *a* e *b* para todos os níveis apresentados leva em consideração a quantidade total de relacionamentos estabelecidos pelo núcleo urbano; dado obtido por meio da análise dos questionários aplicados pelo Inquérito Municipal CNG/IPEA de 1966, a partir dos quais se definiu a matriz de cada município e sua posição em relação às matrizes de outros municípios. Acrescenta-se que os centros de categoria 3b (caso de Itapetininga) “não subordinam necessariamente outros centros.” ²⁴³

²⁴⁰ Cf. EMPLASA. *Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo*, p.41

²⁴¹ Como critérios para definir o aglomerado, são utilizadas informações sobre a continuidade territorial entre as cidades, tamanho populacional mínimo no núcleo da aglomeração, concentração populacional e predominância de atividades urbanas, além de dados sobre fluxos interurbanos.

²⁴² IBGE, *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, p.16.

²⁴³ *Ibid*, p.16.

O centros de nível 4, *Centros Locais*, “subordinam-se aos centros de nível 3 ou se encontram diretamente vinculados aos centros regionais ou às metrópoles, dentro de suas áreas de atuação direta.”²⁴⁴ Na matriz, os casos de vínculo direto entre *Centros Locais* (nível 4) e *Centros Regionais* (nível 2) se dão pelas relações diretas de Sorocaba (categoria 2b) com os municípios de Conchas, Itu, Piedade, São Roque e Tietê (categoria 4b). Já o município de Itaporanga (categoria 4b) estabelece fluxos com Itararé (categoria 4a) e Itapetininga (categoria 3b) antes de atingir Sorocaba.

A centralidade dos municípios classificados como centros locais é bastante limitada. Na categoria 4a a sua atuação já se faz apenas “na prestação de serviços procurados a curta distância: serviços bancários, ginásio, varejo comum, médico de clínica geral. Na maior parte dos casos subordina 4 a 5 municípios.”²⁴⁵ Já os núcleos de categoria 4b subordinam de dois a três municípios. Acrescente-se que

alguns foram classificados nessa categoria, embora subordinasse apenas um município. Estes centros, no entanto, dão ao município subordinado uma larga gama de serviços, além de terem papel também na concentração da produção agrícola e atenderem, em um ou outro serviço, a municípios vizinhos com relações dominantes com outro centro.²⁴⁶

Conforme nos mostra a matriz, esse é o caso dos municípios de Piedade e de São Roque, classificados na categoria 4b, que subordinam Tapiraí e Mairinque, respectivamente.

A análise do estudo *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, de 1972, e de estudos posteriores, como o REGIC (*Regiões de Influências das cidades*) 2007, permite notar que as principais alterações ocorreram nos níveis hierárquicos intermediários e inferiores, haja vista que nos níveis hierárquicos superiores mantiveram-se as mesmas cidades no comando da rede urbana. Por outro lado, a importância das alterações também se modifica de acordo com as regiões do país. Nas áreas de ocupação mais antiga elas são menos notáveis que nas áreas de ocupação recente do Norte e Centro-Oeste, por exemplo.

²⁴⁴ IBGE, *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, p.16.

²⁴⁵ *Ibid*, p.16.

²⁴⁶ *Ibid*, p.16.

No Sudeste, as novas possibilidades de inter-relações, dadas pelo desenvolvimento tecnológico, fez com que algumas cidades perdessem centralidade, pois núcleos urbanos menores têm mais possibilidades de relação direta com as metrópoles. Este pode ser o caso de Itu, que anteriormente centralizava fluxos dos municípios de Cabreúva, Porto Feliz e Salto, intermediando as relações ente eles e Sorocaba. Na matriz do REGIC 2007 (FIGURA 30, apresentada a seguir), tal influência já não aparece na base da hierarquia, como é possível visualizar na matriz de 1972 (apresentada anteriormente), fazendo-nos supor que Itu perdeu essa função e, portanto, centralidade sobre esses municípios, estando todos hoje diretamente ligados à capital. Cabreúva, por exemplo, é indicado na publicação do IPEA, IBGE, UNICAMP (2001) como município que não integra oficialmente a Região Metropolitana de São Paulo, mas que apresenta tendências à integração.²⁴⁷ Assim, São Paulo reforça sua área de influência. Ao mesmo tempo, ganham importância as relações horizontais entre cidades.

Os movimentos realizados interligando lugares, pontos, determinam o território, a apropriação do espaço por determinados agentes sociais, sua área de domínio. Os centros de comando, as sedes do poder, possuem localizações específicas nesse emaranhado de relações e, de modo geral, é para elas que convergem os principais fluxos da área até onde sua influência alcança. Pesquisar a rede urbana e as mudanças nos fluxos que se estabelecem no espaço é, portanto, buscar compreender as redefinições nas ações e interesses dos agentes sociais, que se refletem, a cada momento histórico, na recomposição das redes urbanas dos centros e, portanto, na redefinição de configurações espaciais.

Por meio da observação das matrizes da rede urbana das publicações de 1972 (FIGURA 29) e de 2007 (FIGURA 30), fica indicado que ao tomarmos os fluxos como unidade regionalizadora da área de influência de um núcleo urbano, urge considerar também as constantes possibilidades de redefinições dos limites regionais, visto que as relações entre cidades se alteram com o transcorrer do tempo. As transformações econômicas e produtivas que ocorreram no Brasil nas últimas décadas do século XX e que afetaram particularmente a região sudeste do território nacional envolveram importantes elementos de transformação nessas relações e, portanto, nova dinâmica na rede urbana.

²⁴⁷ Cf. IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana*, p.153.

Além da melhoria nas infraestruturas de transportes, que aumentou e intensificou os fluxos materiais, é relevante o desenvolvimento das tecnologias da informação, que permitiram que os fluxos imateriais adquirissem destaque maior na configuração da rede urbana. As interações espaciais tornaram-se muito mais complexas, refletindo, entre outros, o aumento da competitividade capitalista.

Figura 30: Matriz da rede urbana de Sorocaba.

Fonte: IBGE. *Regiões de Influência das cidades*, 2007, p.22 e 23.

Ainda que seja difícil estabelecer comparações com os resultados publicados em 1972, visto que tanto os critérios para a classificação da rede urbana, quanto os níveis hierárquicos estabelecidos diferem, reproduzimos anteriormente parte da matriz referente à região de influência de São Paulo apresentada no REGIC 2007; especificamente a parte que mostra as relações estabelecidas entre o município de Sorocaba, diretamente subordinado à capital, e outros municípios, classificados em níveis hierárquicos inferiores, pois demonstra o recente nível de centralidade deste núcleo urbano sobre municípios circundantes.

Como também apontado em estudos anteriores do IBGE, no REGIC de 2007 a cidade de São Paulo aparece no topo da hierarquia e Sorocaba mantém uma posição de destaque na rede urbana, estendendo sua área de influência sobre diversas cidades próximas. Sorocaba aparece na classificação geral do *Regiões de Influência das Cidades*, 2007, no segundo nível hierárquico, como *capital regional C*, juntamente com cidades como Araçatuba, Bauru, Piracicaba, Presidente Prudente e Santos.

A análise dessa matriz e daquela apresentada na publicação *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, de 1972, revela significativas mudanças nas relações entre municípios. Note-se, por exemplo, as relações de Capão Bonito, que hoje se fazem predominantemente com Sorocaba, não necessitando, como anteriormente, das intermediações de Itapetininga. Já o município de São Miguel Arcanjo, anteriormente subordinado à Capão Bonito, relaciona-se hoje diretamente com Itapetininga.

Os resultados apresentados nessa matriz, fruto da busca de uma metodologia mais adequada ao novo contexto histórico, marcado pela importância cada vez maior de fluxos imateriais, apontam para a tendência de um espaço mais integrado por meio da centralização dos fluxos, já que se observa a eliminação de etapas intermediárias para as ligações entre municípios de níveis inferiores, intermediários e superiores. Esse processo ocorreu também com o município de Cerquilha, que em 1972, na base da hierarquia, apresentava-se subordinado a Tatuí, que estava subordinado a Sorocaba. Atualmente, porém, apresenta vínculos mais fortes diretamente com Sorocaba. Tatuí, por sua vez, que era centro sub-regional 3b, na mesma categoria que Itapetininga, perdeu importância em relação essa cidade, estando hoje abaixo dela na hierarquia. E Itapetininga também parece ter perdido importância na rede urbana, pois, se em 1972 registrava-se 24 cidades sob sua

influência direta, hoje esse número é de apenas seis. Itapeva, que antes era subordinado a Itapetininga, hoje também mantém relações diretamente com Sorocaba.

Esse processo também revela a importância crescente de algumas cidades de porte médio no processo de metropolização do espaço comandado pela capital paulista.

Informações acerca de determinados municípios foram ocultadas na matriz de 2007. Não há referências, por exemplo, a alguns municípios que na matriz de 1972 foram apresentados como estando diretamente vinculados à Sorocaba, como Araçoiaba da Serra, Itatinga, Iperó e Pardinho, por exemplo. Também não foram registrados os vínculos de nenhum dos municípios que atualmente conformam a Aglomeração Urbana de Sorocaba, entre eles aqueles de interesse direto para nossa pesquisa: Itu e Salto.

Ainda assim, as duas publicações permitem concluir que a reestruturação urbano-industrial ocorrida nas últimas décadas do século XX gerou transformações significativas nas relações entre essas cidades. Nesse processo, a importância de Sorocaba foi reforçada na rede urbana, com vários núcleos anteriormente vinculados a cidades menores passando a se integrar diretamente a ela. A não referência a municípios que na década de 1970 tinham vínculo direto com Sorocaba pode indicar que atualmente suas relações se dão também com outro núcleo urbano de nível superior à Sorocaba, sendo elas mais significativas nesse último caso. Desse modo, no que se refere aos municípios de Itu e Salto, acreditamos que mesmo estando próximos à Sorocaba, eles passaram a estabelecer maiores relações diretamente com a capital paulista, o que não exclui o fato de pertencerem hoje à aglomeração de Sorocaba, conforme indicado pelos estudos *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil*, do IPEA, IBGE, UNICAMP (2001), e *Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo*, da EMPLASA (2011).

Isso porque, conforme esclarece o REGIC 2007, no caso das cidades que mantém relações significativas com mais de um centro, quando “a ligação se dá com centros também vinculados [caso de Sorocaba e São Paulo], por exemplo, considerou-se apenas a ligação ao centro de menor nível, pois, por transitividade, os dois estão incluídos na região de influência do superior”.²⁴⁸ Assim, a ausência de Itu e Salto na matriz de influência de Sorocaba indica que as relações dessas cidades com Sorocaba já não são equivalentes em importância às estabelecidas entre Salto ou Itu com a capital paulista, e sim que atualmente

²⁴⁸ IBGE. *Regiões de influência das cidades*, 2007, p.140.

essas cidades estão mais integradas com o centro de maior nível (São Paulo). Aspecto esse também investigado ao longo de nossa pesquisa, com base nas informações obtidas através do trabalho de campo.

Conforme já mencionado, consideramos que essas mudanças na rede urbana mantêm relações diretas com o processo de reestruturação produtiva, que se pautou nas melhorias infraestruturais e nos progressos tecnológicos gerados durante a Terceira Revolução Industrial.

Notamos, nas discussões que se desenvolvem atualmente, a tendência de se realizar uma supervalorização das configurações anastomosadas da rede urbana, devido a uma equivalente supervalorização das telecomunicações, que, supostamente, teriam implodido com a estrutura hierárquica piramidal. As técnicas, apesar de possibilitarem a real superação da estrutura piramidal, como vêm acontecendo amplamente na expansão de mercados, e de conterem um potencial revolucionário de superação das hierarquias, não possuem autonomia. Elas são empregadas segundo os objetivos de agentes sociais, que constroem e dirigem as redes. As técnicas são construções sociais empregadas para objetivos estratégicos de acumulação dos capitalistas.

Desse modo, a pirâmide permanece, embora tenha sofrido significativas mudanças. A hierarquia, diferentemente, é reforçada, seja pelo que foi conservado da estrutura piramidal christalleriana, seja através de fluxos horizontais, que se estabelecem nos mais variados sentidos.

As instituições do Estado, em seus diferentes níveis hierárquicos, são utilizadas pelo IBGE para identificar os centros de gestão do território e estão distribuídas seguindo os diferentes escalões da rede urbana. Reforçam, com isso, esse padrão piramidal. Gestão pública, mas também a gestão empresarial estabelecem relações de comando com centros urbanos de níveis funcionais menores. Sobre os fluxos econômicos, temos que

Em relação às conexões determinadas pela gestão empresarial, a rede, embora mais complexa, é ainda predominantemente hierárquica, e as metrópoles nacionais representam o foco das demais. São Paulo, concentrador de grandes empresas, é o grande centro de comando, e para ele convergem as principais ligações de todas as metrópoles.²⁴⁹

²⁴⁹ IBGE. *Regiões de influência das cidades*, 2007, p.15.

No que se refere apenas aos centros urbanos de mais alto nível, as metrópoles, que, por sua vez, estabelecem fluxos com conteúdos de comando sobre os escalões inferiores da hierarquia urbana, o IBGE apresenta a seguinte configuração para as redes de gestão empresarial:

Figura 31: Ligações entre metrópoles.

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Cadastro Central de Empresas, 2004. *Apud:* IBGE. *Regiões de influência das cidades*, 2007, p.15.

Apesar de inúmeras e significativas mudanças na rede urbana ao longo das últimas décadas, os tradicionais fluxos verticais, que configuram sua estrutura hierárquica e, de modo geral, evidenciam as relações desiguais entre centro e periferia, permanecem, indicando que os frutos do desenvolvimento econômico não estão homogeneamente distribuídos no território. Diferentemente, concentram-se, juntamente com o poder decisório, em poucos pontos da rede.

Mas os fluxos com conteúdos de comando e subordinação - mesmo no que se refere ao sistema de distribuição, aos fluxos para fora do centro produtor - já não seguem necessariamente um modelo piramidal, conforme idealizou Christaller em sua teoria dos

lugares centrais, podendo ocorrer também entre centros urbanos de mesmo escalão hierárquico. Da mesma forma, a drenagem de recursos que as relações fundamentadas na hierarquia possibilitam ultrapassa, em muitos casos, os limites regionais, pois resultam de fluxos de distribuição em escalas mais amplas. Tomem-se como exemplo as empresas que vendem seus produtos diretamente para centros da Europa, drenando recursos dessas cidades sem a interferência de São Paulo. Esse é o caso da empresa Pentair, fabricante de válvulas e atuadores, instalada em Sorocaba. Na organização da distribuição, produtos e serviços estendem-se sobre o território, alcançam amplos mercados e captam recursos variados, que convergem, de modo geral, para grandes centros da rede urbana e alimentam o ciclo de acumulação capitalista. Isso porque as relações com conteúdos de hierarquia são estruturais ao modo de produção vigente.

A importância que as redes anastomosadas vêm adquirindo nas últimas décadas torna a estrutura piramidal cada vez mais insuficiente para se compreender a rede urbana. A complexidade que as envolve é resultado da própria complexidade nas esferas da produção, circulação e consumo nas áreas mais industrializadas durante o atual período de reestruturação econômica. Isso, porque, como coloca Corrêa (1989)²⁵⁰, “complexidade na forma espacial da rede urbana e complexidade funcional são correlatas”. Nesse contexto, a rede urbana conforma-se a partir de relações novas e renovadas, ao lado de outras antigas que se mantêm, embora agora pautadas em instrumentos tecnológicos e infraestruturas modernas e mais eficazes.

Essa ambiguidade presente na rede urbana deve, pois, ser considerada, haja vista as constantes relações entre cidades de mesmo nível hierárquico, muitas delas especializadas em atividades econômicas definidas e integrando relações com conteúdos de parceria e complementaridade entre empresas, associados a outros, nem sempre evidentes, de subordinação e comando.

Além desse aspecto que apresentamos para a rede urbana, de constituir-se em condição para que o processo de acumulação capitalista se realize, através de fluxos com conteúdos de hierarquia, Corrêa (2005)²⁵¹ apresenta também outro aspecto que lhe é complementar: o de constituir-se em “um meio para a reprodução das classes sociais”.

²⁵⁰ CORRÊA, R. L. *A rede urbana*, p.77.

²⁵¹ CORRÊA, R. L. *Trajetórias geográficas*, p.24.

Essa análise é particularmente interessante no caso dos países subdesenvolvidos, devido a pouca expressividade da classe dominante. Assim, configura-se uma espacialização de classes bastante característica, que expressa as limitações da teoria de Christaller. Na medida em que comércio e serviços especializados instalam-se em centros urbanos visando atender a classe dominante, espacialmente concentrada, outros centros circunvizinhos limitam-se a oferecer produtos e serviços básicos, destinados a garantir as condições mínimas de reprodução. Nesses centros mais bem equipados, por sua vez, as inúmeras atividades instaladas, a presença dos estratos mais ricos da população, geram um encarecimento do custo de vida que, em muitos casos, expulsa a população pobre para áreas periféricas e cidades do entorno, com menos recursos. Essas lacunas na rede urbana; entre centros muito bem dotados de centralidade e outros, onde equipamentos e serviços especializados são inexistentes; expressam um abismo social, que separa as classes dominantes das camadas populares, o qual se manifesta também na estrutura da cidade. A existência de centros intermediários, por outro lado, revela maior equilíbrio social na rede.

Desse modo, fica claro o sentido das mudanças atuais na rede urbana do estado de São Paulo, onde um número limitado de cidades aumenta cada vez mais sua centralidade, em detrimento de cidades que exerciam funções intermediárias, como era o caso de Itapetininga, mas cuja importância tem se arrefecido no contexto das transformações econômicas recentes. Sorocaba se destaca, pela ampliação de sua área de influência sobre centros urbanos do entorno, enquanto Itu perde centralidade sobre cidades vizinhas, aumentando vínculos diretos com a capital, mas mantendo concomitantemente laços com Sorocaba.

As relações investigadas através da metodologia do IPEA para o Inquérito Municipal de 1966, bem como do REGIC 2007 para a identificação das ligações entre cidades que não haviam sido reconhecidas como centros de gestão, envolvem fluxos de população para a obtenção de produtos e serviços e as ligações de transportes regulares. A ampliação da atratividade de Sorocaba associa-se, portanto, à presença de infraestruturas sociais, produtos e serviços especializados, além de oportunidades de emprego, que não são encontrados nas cidades do entorno. Some-se a isso sua importância nas atividades de gestão e, no caso de nossa pesquisa, a presença de indústrias modernas, que revelam suas funções extrarregionais, fato não identificado no estudo *Divisão do Brasil em Regiões*

Funcionais Urbanas, de 1972, seja devido a pouca expressividade desses elementos na época, seja por sua desconsideração na metodologia empregada, ou ambos.

A despeito de terem expressividade populacional significativamente menor que Sorocaba, Itu e Salto, cidades atualmente dotadas de um aparato empresarial diversificado, também revelaram um crescimento de suas funções. Porém, isso não aconteceu predominantemente aumentando sua centralização sobre cidades do entorno, através dos deslocamentos para a obtenção de produtos e serviços, mas sobretudo integrando-as diretamente a outras escalas de ação, devido a presença de indústrias e outras empresas modernas.

Assim, se no que se refere aos deslocamentos populacionais em busca de produtos e serviços, as camadas mais ricas da população tendem a se deslocar com maior assiduidade de centros locais para cidades intermediárias e metrópoles em busca de bens de consumo mais frequentes; no que se refere às indústrias, as mais modernas seguem um padrão de localização que se estabelece em função dos eixos de desenvolvimento e de outras infraestruturas implantadas, muitas vezes independentemente do tamanho da cidade onde se localizam, ou de seu nível hierárquico na rede urbana. Suas relações com o local são mínimas, visto que objetivam, por um lado, o fácil acesso à capital e, por outro, a atuação em amplos mercados.

A partir da consideração da indústria moderna, a análise conjunta das cidades de Itu, Salto e Sorocaba indica que a espacialização da área privilegiada, desenvolvida para comandar o processo de acumulação capitalista, estende-se sobre os três centros urbanos e, inclusive, sobre um espaço maior, vinculado à capital, embora bastante diferenciado internamente.

Desse modo, ao longo das últimas décadas, houve o aprofundamento das interferências sobre o modelo de Christaller nos países subdesenvolvidos, que aconteceu de duas maneiras. *Primeiramente* através da concentração e centralização econômica, que, por um lado, aprofundou as desigualdades sociais e diminuiu ainda mais a expressividade das classes dominantes; e por outro, aumentou as diferenças entre circuito superior e inferior da economia urbana. O padrão de rede que vem se configurando é marcado pelo acirramento das disparidades entre níveis hierárquicos, conforme ficou indicado pela análise das matrizes da rede de influência de Sorocaba em dois períodos distintos, 1972 e 2007. Nos últimos anos, esse processo foi estimulado pelas políticas neoliberais, resultando na formação de

monopólios e oligopólios, que, ao se implantarem, impulsionam uma correspondente concentração de riqueza, equipamentos, infraestruturas e população. A estrutura piramidal da rede tende com isso à simplificação, já que diminuem seus principais pontos intermediários.

Ao modelo piramidal, no qual comparecem inúmeros centros de diferentes escalões urbanos entre a cidade local e a grande cidade, a rede urbana parece tender em seu aspecto formal para outro, marcado pela eliminação de intermediários e pelo reforço de poucas centralidades entre a base e o topo da pirâmide. Observa-se, com isso, certa semelhança com o modelo colonial, visto que as ações dos agentes econômicos, refletidas nos fluxos e formas da rede dendrítica, buscavam facilitar a drenagem de recursos para a cidade primaz.

Em segundo lugar, as interferências sobre o tradicional modelo da rede de localidades centrais se aprofundam devido às mudanças funcionais nos centros urbanos e às novas lógicas de atuação e localização de empresas, que acompanharam a reestruturação produtiva, desenvolvendo em suas relações outros padrões de fluxos.

Por um lado, o aumento das relações de concorrência estimula que alguns fluxos de determinada cidade sigam outro caminho nas interações com centros de níveis funcionais superiores, ampliando, nesses casos, a escala em que a pirâmide se conforma. Ocorre, desse modo, a possibilidade de que cidades inseridas em um sistema de localidades centrais integrem, para certos fluxos, outro sistema, no qual suas redes geográficas são mais estendidas. Por outro lado, as mencionadas lógicas que acompanham as atividades econômicas no cenário de concorrência instaurado nas últimas décadas estimulam o fortalecimento das redes anastomosadas. As novas estratégias empresariais, que envolvem fluxos entre centros urbanos de níveis funcionais semelhantes, compõem, em muitos casos, relações com conteúdos de parceria no desenvolvimento de atividades econômicas.

A despeito das desigualdades espaciais existentes, característica do modo também desigual com que avança o próprio capitalismo, a ampliação da escala dos fluxos no estado de São Paulo, sejam eles verticais ou horizontais, integra os centros urbanos em um contexto mais amplo, que se fundamenta sobretudo na presença e importância adquirida pela indústria, impulsionadora das transformações recentes.

Christaller realizou uma proposta de modelo que se baseia nos deslocamentos em busca de produtos e serviços, a qual, apesar de uma série de limitações

levantadas, foi amplamente utilizada para explicar realidades muito diversas, mesmo nos países subdesenvolvidos. Em uma análise ampla da rede urbana não apenas o rigor do modelo, mas também os critérios utilizados apresentem-se atualmente ainda mais limitados para sua compreensão. O desenvolvimento e a importância alcançados pela atividade industrial na modelagem do espaço e na configuração dos fluxos - estimulada pela própria necessidade reestruturação da atividade produtiva em um contexto de crise que, inspirada no toyotismo, buscou ampliar intensiva e extensivamente seus mercados - convergem para que a análise de sua dinâmica seja imprescindível na consideração da rede urbana atual. Enfocando especificamente o estado de São Paulo, é de amplo reconhecimento a importância que a atividade produtiva adquiriu na reestruturação de cidades do interior e na reestruturação urbana, induzindo a realocação e dinâmica de inúmeras outras atividades econômicas.

Novas estratégias produtivas e locacionais no contexto político neoliberal, associadas ao processo de centralização econômica, articulam grupos e empresas com unidades dispersas, gerando complexas redes geográficas. Nelas, são cada vez maiores as interações que se processam entre centros urbanos de níveis hierárquicos similares, caracterizando fluxos horizontais, que, portanto, não seguem o padrão piramidal dos tradicionais estudos da rede urbana; embora tal padrão também compareça nas relações estabelecidas com outros centros urbanos, nas quais a hierarquia, os fluxos com conteúdos de comando/subordinação e a drenagem de recursos, torna-se mais evidente.

Os conteúdos desses fluxos horizontais variam “em razão dos níveis urbanos considerados, das funções que os centros urbanos exercem na rede de cidades, do nível de renda que apresentam, bem como da inserção que propiciam no mercado doméstico ou no mercado internacional.”²⁵² Desse modo, tem importância no conteúdo dos fluxos horizontais a maneira como cada centro se insere nas redes verticais. Assim, alguns tipos de fluxos estabelecidos entre São Paulo e Rio de Janeiro não acontecerão quando considerarmos, por exemplo, as interações entre Sorocaba e São José do Rio Preto. Igualmente, variam conforme os rendimentos de determinado segmento da população. Enquanto grandes empresários tenderão a estabelecer fluxos compatíveis com o porte de

²⁵² Cf. IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana*, p.264.

suas empresas, médios e pequenos empresários estabelecerão outros tipos de fluxos horizontais, referentes a outros tipos de produção, de negócios, e a outras estratégias competitivas. A diminuição do nível de capitalização da empresa tende para que as relações se deem predominantemente através de fluxos verticais, entre o centro urbano e seu entorno imediato.

As grandes empresas são geradoras de inúmeros fluxos, epicentros de diversas e complexas redes. Sua dinâmica une estruturas piramidais e anastomosadas. Instaladas em importantes centros da rede urbana, elas promovem ou reafirmam tais centros como lugares de acumulação, através da redefinição de seus fluxos e, em última análise, da redefinição da própria estrutura urbana. As estratégias de organização da atividade produtiva, com a especialização de unidades diferentemente distribuídas em partes do processo produtivo, geram maior integração entre essas unidades e também no contexto da própria rede urbana, que se reconfigura em consonância com essas novas estratégias de reprodução do capital, as quais não acontecem atualmente em empresas isoladas.

Se no âmbito do circuito superior as empresas geram, como reflexo de suas ações, a eliminação de intermediários na rede urbana, simplificando-a no intuito de aumentarem os valores captados no processo de circulação; outras estratégias criadas tornaram-na mais complexa envolvendo inter-relações que expressam o caráter multidirecional de seus fluxos. O ciclo de exploração da cidade sobre a região e sobre outros espaços possíveis depende, com isso, de um emaranhado de fluxos isolados e redes piramidais e anastomosadas, que terminam por reforçar a centralidade de determinados pontos do território e, em última instância, das metrópoles.

A captação do valor excedente depende da circulação. Na comercialização da produção agrícola, tinha-se como regra geral que o processo de comprar barato e vender caro passava por inúmeros intermediários até chegar às grandes cidades. O surgimento e fortalecimento de grandes empresas, as grandes redes de supermercados, atuam no sentido de quebrar esse esquema. Com unidades espalhadas pelos principais centros da rede urbana eliminam intermediários, pois compram diretamente dos produtores, repassam para seus depósitos centrais e vendem com grande margem de lucro. De modo semelhante, como já mencionamos anteriormente, a modernização da agricultura aconteceu enfraquecendo o poder de centralização das pequenas cidades sobre áreas rurais, na medida em que os

grandes produtores dirigem-se para centros urbanos mais bem equipados, capazes de absorver a produção e oferecer-lhes o suporte que necessitam.

A eliminação de intermediários e a simplificação da rede urbana também podem ser observadas quando consideramos o movimento inverso, na comercialização de produtos industriais. Estrategicamente localizadas à beira de importantes rodovias, as grandes indústrias procuram abarcar mercados territorialmente amplos, distribuindo sua produção para as grandes cadeias de lojas varejistas, com unidades em importantes cidades da rede. Desse modo, vendem em grandes quantidades e a melhores preços, visto que impossibilitam a ação de atacadistas.

Esses processos transparecem, obviamente, na estrutura da rede urbana, ainda que reconheçamos a existência de estratégias por parte dos produtores rurais, bem como a existência do circuito inferior no comércio varejista, no qual a escala de atuação das empresas as impossibilita de comprar em grandes quantidades diretamente das grandes indústrias.

Desse modo, se as diferenças e desigualdades verificáveis na estrutura urbana já compunham grande complexidade no período anterior à reestruturação produtiva, no contexto atual ocorre a coexistência entre diferentes lógicas de atuação. O fortalecimento do circuito superior da economia urbana se apoia em fluxos e redes que fortalecem, concomitantemente, pontos bastante específicos de centralidade na rede urbana, gerando alterações estruturais em suas formas pelo desgaste da antiga estrutura piramidal, onde os fluxos seguiam inúmeras etapas até atingir a metrópole.

Ao lado disso, o acirramento da concorrência estimula o desenvolvimento de estratégias que se refletem em um emaranhado de fluxos de produtos, serviços, ideias e informações, com diferentes origens e destinos, em diferentes quantidades, intensidades e periodicidades. Tais estratégias não se limitam, necessariamente, ao desenvolvimento de fluxos verticais, mas a análise permite vislumbrar características da estrutura piramidal e dos conteúdos de hierarquia, que para ela convergem, visto que os principais núcleos da rede urbana ampliam e reforçam suas funções, em detrimento de outros centros intermediários de nível hierárquico inferior e de cidades locais. Poucas cidades são mantidas como pontos essenciais da rede, nós de centralidade. Ainda assim, não da mesma maneira que antes. Não com os mesmos conteúdos e formas.

O crescimento desmesurado de cidades e aglomerações; as múltiplas relações que compõem a rede urbana, refletida na ambiguidade de seus movimentos; o aumento da importância econômica de cidades, independentemente de seus tamanhos, ao mesmo tempo em que outras, prósperas há algumas décadas, perdem destaque; revelam transformações profundas no processo de urbanização, com uma série de dinâmicas acontecendo simultaneamente, mas todas impulsionadas pelas mudanças na estrutura econômica e produtiva. Nesse contexto, analisado sob a perspectiva dos fluxos, revelam-se significativas mudanças na rede urbana, que já não pode ser vista apenas a partir de sua estrutura piramidal, mas que se apresenta atualmente mais hierárquica que antes.

7. APARÊNCIA E ESSÊNCIA: a falsa contradição da rede urbana. Para onde converge o movimento?

A produção do conhecimento passa pelas limitações dadas pelo momento histórico. Diferentes bases filosóficas caracterizam esses momentos e definem os paradigmas da época, influenciando concomitantemente diversos campos do conhecimento em suas diferentes *correntes do pensamento*. Muitas delas proliferaram nas ciências nas últimas décadas, multiplicaram as vozes, tornando os diálogos sobre a epistemologia do conhecimento mais complexos, mas com isso revelaram a peculiaridade do momento histórico em que vivemos.

David Harvey chama atenção para isso na introdução do livro *Justice, Nature and Geography of difference* (2004), onde menciona sobre a necessidade de um uníssono que revele os fundamentos da Geografia, em um período em que a multiplicidade de vozes parece não apontar para nenhum fundamento comum. A ciência, em sua busca por compreender a realidade social, acaba, desse modo, por incorporar os conflitos e contradições presentes na própria sociedade.

Esse momento histórico peculiar, que se inicia na década de 1970, acompanha-se do discurso sobre o fim das metalinguagens, sobre a ênfase na heterogeneidade. É o resultado de uma aceleração de nossas experiências de tempo e espaço - conforme aponta Harvey ²⁵³ - e está relacionado com um novo momento do processo de acumulação do capital. Favorece, portanto, a proliferação dos discursos que geram a crise paradigmática das ciências.

Sobre as perspectivas para a solução de tal crise, concordamos com Sposito (2004), que escreve que “é nesse movimento de respeitar os paradigmas para negá-los e superá-los após sua utilização máxima que podemos contribuir para a compreensão do pensamento geográfico” ²⁵⁴.

Tal afirmação vai ao encontro do que Harvey aponta para o próprio pós-modernismo no último capítulo de seu livro “Condição pós-moderna” de 1989, onde ele discorre sobre as incoerências que tal discurso internaliza (principalmente o

²⁵³ HARVEY, D. *Condição pós-moderna*, 2007.

²⁵⁴ SPOSITO, E. S. *Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico*, p.196 .

desconstrucionismo²⁵⁵) e que são indícios de sua própria dissolução. Uma dissolução que, entretanto, não representa uma mudança estrutural e apenas limpará o terreno para evidenciar o que se mantém como eixo de sustentação de práticas e valores em toda sociedade.

Esse momento a que Harvey se refere, no qual proliferam os discursos sobre o “caos”, sobre a ausência de sentidos, sobre a crise, e que tanto tem afetado as ciências, pode ser identificado em diferentes interpretações sobre variados aspectos da realidade, ao que destacamos aqui o próprio discurso sobre os fluxos e sobre a rede urbana.

Desse modo, a crise e reestruturação que envolvem o período atual não se limitam ao domínio da economia política. Há crise e reestruturação da própria vida contemporânea, gerada por uma mudança nas dinâmicas do modo de produção, mas que em seus efeitos supera o âmbito econômico. Como apregoa a própria essência da teoria marxista, a estrutura econômica condiciona as outras esferas da vida social. São as contradições inerentes ao modo de produção que geram o movimento da própria história.

O contexto de crise implicou em novas formas de ver e viver, onde o espaço, mais valorizado e considerado, é percebido em toda a sua diversidade e simultaneidade. Para essa percepção, foram de significativa importância o desenvolvimento e difusão das telecomunicações. A vida, percebida em sua espacialidade, muitas vezes deslocada de temporalidade, passou a se constituir em frações de momentos presentes, recortes desconexos, como o próprio espaço. O indivíduo, inserido no “caos”, metamorfoseia-se de acordo com as circunstâncias.

Essa forma de perceber a realidade, que se faz presente sobretudo nas cidades mais vinculadas às novas dinâmicas de acumulação, onde o espaço é mais fragmentado e o tempo mais acelerado, é tão prejudicial a uma visão crítica do mundo como o foi o próprio domínio do historicismo. Na ênfase ao espaço a histórico, a única ilusão de unidade está na possibilidade de todos os lugares poderem estar conectados, integrados, pelas redes virtuais.

A sincronidade da crise, que afeta o capitalismo, cria no ser humano experiências de consciência de um mundo onde uma infinidade de acontecimentos, similares ou diferentes aos seus, estão acontecendo no mesmo instante de tempo. Essa

²⁵⁵ Proposto por Jacques Derrida.

experiência é fortalecida na atualidade pela difusão da informação, das novas possibilidades de conexão com lugares distantes, pela velocidade das informações.

Os novos arranjos espaciais dos capitalistas, que têm afetado vários lugares e regiões no período atual de reestruturação produtiva, têm sido importantes para que se atente ao significado do espaço no contexto da vida, à sua instrumentalidade em benefício do capital. A inclusão do espaço na teoria social e sua expansão para outros campos coincidem com a guinada ao marxismo após a crise da Nova Geografia e a inclusão da consciência espacial no marxismo, para a qual Lefèbvre teve papel fundamental em fins da década de 60 e início da década de 1970.

Nessa proposta, a valorização do espaço não implica na desconsideração dos processos, da história. Ao contrário disso, essas dimensões apresentam-se como inseparáveis, o que levou Harvey a propor o *materialismo histórico-geográfico* como fundamental para o entendimento do mundo. Sua crítica ao desconstrucionismo provém justamente do fato de que essa corrente apregoa a interpretação da realidade baseada na ausência de lógica nos acontecimentos, reduzindo tudo ao caos.

Existe uma lógica nas formas e processos espaciais. Se, à primeira vista, o diverso se destaca, faz-se necessário buscar o padrão, a unidade, dentro do caos aparente. Encontrar a síntese a partir de uma série de estímulos e fatos que no nível imediato não se relacionam, é mais difícil do que perceber a diversidade e a maneira como ela se distribui no espaço. O discurso do caos torna-se, com isso, uma maneira atrativa de colocar um ponto final na questão.

No contexto das redes, o espaço, por meio dos processos e formas que o envolvem, reafirma-se como unidade do diverso. As redes geográficas, compreendendo diferentes características relacionadas aos tipos de fluxos, conteúdos, naturezas, frequências, intensidades e direções, vinculam-se de múltiplas maneiras. O que propomos aqui é uma forma de compreender a unidade, baseada nas direções dos fluxos, a qual envolve dois movimentos: horizontais e verticais. São dois movimentos gerais das redes que, compreendidos em separado, permitem apreender a rede urbana como unidade. A ênfase nas direções provém da importância de se compreender esses dois movimentos como integrantes do processo de centralização espacial, necessário à própria concentração econômica.

Analisando os fluxos com base na consideração das duas dimensões do processo produtivo para a compreensão do espaço, apresentadas por Lefèbvre (2008): a produção em sentido restrito e a produção em sentido amplo²⁵⁶; é possível abstrair o modo como o processo de centralização compete para a realização e apropriação do valor.

Na escala da fábrica é mais fácil compreender a unidade dos diversos fluxos que compõem seu universo. Fluxos de matérias primas e insumos, de mão de obra, de dinheiro, de produtos e informações acontecem com os mais variados sentidos, convergindo para a unidade produtiva. O objetivo é a realização do produto final que, em si, retém o valor excedente, o sobretrabalho necessário ao processo de acumulação, cuja apropriação, por sua vez, depende da circulação. Considerando a produção em sentido amplo, que é a produção do próprio espaço, pensado aqui no âmbito do capitalismo, a síntese dos diversos fluxos que integram redes piramidais e anastomosadas é dada pelo processo de concentração do capital, de apropriação do valor excedente em pontos específicos do território e em poucas mãos, o que implica também na reprodução das relações de produção, enfatizada pelo autor. Assim, o estabelecimento de relações entre o específico e a globalidade ajuda a compreender que a unidade atribuída aos fluxos é uma unidade imposta pela hierarquia, pela hegemonia do capital, que se reforça através da centralização espacial.

Essa unidade padrão é imposta à diversidade; assim como a própria diversidade é imposta, redefinida no contexto da reestruturação produtiva. Em ambos os casos, a unidade acontece através do ciclo de reprodução do capital, que possibilita a acumulação. Nele, cada atividade específica (produção, circulação e consumo) possui maneiras próprias de se organizar espacialmente, gerando fluxos característicos, que podem ser analisados em seu próprio contexto. Abordados em seu conjunto, a maior complexidade e simultaneidade das ações exige a consideração de acordos e interesses comuns, que garantem a concordância de ações e um sentido geral para os fluxos.

A artificialidade existente nesse processo leva ao acirramento das contradições, porque converte a diversidade em desigualdade. São, em outros termos, os valores presentes e hegemônicos na sociedade que dão a síntese dos dois movimentos dos fluxos, das duas estruturas que conformam a rede urbana, expressão das próprias ações dos agentes econômicos. Os valores que fundamentam essas duas estruturas, reafirmadas por

²⁵⁶ LEFÈBVRE, H. *Espaço e política*, p.36-57.

meio de práticas individuais dos capitalistas, são difundidos por toda sociedade e se traduzem na hegemonia de classe, no aprofundamento das hierarquias, nas desigualdades espaciais. Compõem, assim, uma aliança de interesses capaz de gerar processos, redefinir os fluxos e moldar o espaço.

As mudanças nos fluxos estão intimamente ligadas às dinâmicas econômicas, por isso, processos econômicos devem ser considerados a fim de compreender os fundamentos dessas mudanças. Sua manifestação acontece no âmbito espacial, expressando-se tanto através da reconfiguração das formas, quanto através das alterações nos fluxos que se estabelecem entre diferentes porções do espaço.

O processo de concentração econômica abrange, por um lado, a tendência já discutida de concentração do capital fixo em certas porções do território. Isso reflete mais claramente a articulação entre processos econômicos e espaciais. Envolve, por outro lado, a concentração do capital que, em termos espaciais, foi potencializada pela desconcentração/reconcentração industrial e de outras atividades econômicas. Assim, a localização dos capitais fixos e sua distribuição em porções limitadas do território dizem respeito ao processo de concentração espacial. Já o movimento realizado pelos lucros provenientes dos investimentos realizados pelos capitalistas em diferentes lugares, refere-se ao processo de concentração do capital. Ambos relacionados.

Como tendência fundamental, que caracteriza o capitalismo, a concentração do capital se refere ao crescimento gerado pela acumulação da riqueza nas mãos de capitalistas individuais. Cada acumulação realizada torna possível a aplicação dos lucros para nova acumulação, o que atrai outros capitais dispersos. Juntos, eles irão compor um cenário de maior concentração dos meios de produção nas mãos de uma minoria. Por esse mesmo impulso ditado pelo modo de produção busca-se o aumento da produtividade, na medida em que o capitalismo também avança, que novas tecnologias são empregadas no processo produtivo, o que exige cada vez maiores investimentos a fim de manter ou elevar as taxas de lucro.

O processo de concentração aumenta também a concorrência entre capitalistas, gerando outro processo econômico relacionado ao anterior: a centralização do capital, que tende à formação de monopólios e oligopólios, pela absorção de capitais menores, por maiores. Envolve, pois, um crescimento da escala de produção, dos mercados e do poder de influência das empresas.

Esse processo caracteriza uma nova fase do modo de produção: o capitalismo monopolista, que, em certo sentido, contradiz as ideias de livre concorrência apregoadas pelo discurso neoliberal, refletindo a busca contínua pela concentração econômica e suas consequências. No contexto dessa política, a dinâmica do mercado orientada pela lei da oferta e da procura e a redução na atuação do Estado são acompanhadas pelos privilégios oferecidos às grandes empresas, que estimulam a instauração e fortalecimento de monopólios e oligopólios, e pelas restrições às possibilidades de crescimento de microempresários, principalmente devido às dificuldades de concorrência. Aumenta com isso o capital inicial necessário ao ingresso no mercado pelo pequeno empresário e torna-se comum as aquisições de pequenas e médias empresas por outras maiores. O dinamismo dos capitalistas, proprietários de grandes empresas, envolve também sua atuação no setor financeiro.

Na etapa monopolista, a massa de investimento necessária à produção é tão volumosa que a figura do burguês individual, aquele capitalismo “com face”, já pertence ao mundo das fábulas. As “sociedades anônimas”, as bolsas de valores, os conglomerados financeiros e financeiro-industrial-agrícolas com suas holdings, as empresas estatais e as “cooperações” entre empresas transnacionais são os novos figurantes do capitalismo contemporâneo.²⁵⁷

Diferentemente do que aconteceu no período pós-guerra, quando os investimentos em capital fixo foram intensamente realizados em países periféricos, o que, associado aos fluxos relativamente contidos, permitia reter parte considerável dos benefícios gerados dentro das fronteiras nacionais; a partir do contexto de abertura econômica e de amplo desenvolvimento do mercado financeiro, o movimento dessa fração do capital e os lucros das grandes empresas de capital externo, voltam-se sobretudo para os países mais ricos do mundo. As facilidades geradas pelas tecnologias de informação e comunicação permitem que os fluxos tornem-se cada vez mais frequentes e menos controláveis.

²⁵⁷ MORAES, A. C. R.; COSTA, W. M. da. *Geografia crítica: a valorização do espaço*, p.154.

Em sentido contrário à tendência de centralização apontada, pode ocorrer a divisão de capitais maiores em menores, muitas vezes entre membros da mesma família. Nas grandes empresas, porém, tem geralmente ocorrido como uma estratégia que visa focalizar produtos que são nichos de mercado, gerando várias vantagens à empresa desverticalizada. A *desintegração vertical*, como é chamada, diminui os custos de produção, na medida em que a atividade se desenvolve em torno de poucos produtos e de poucas etapas de um processo produtivo. Sob o status de pequena empresa, reduzem-se as despesas com impostos e estimula-se a modernização.

Desse modo, as atividades pouco capitalizadas, integrantes do circuito inferior da economia urbana, não abrangem necessariamente o conjunto de pequenas empresas, que em alguns casos são bastante modernas. Essa estratégia, por sua vez, influencia diretamente a rede urbana, na medida em que gera subcontratações, parcerias e intensas relações com pequenas empresas que ficam responsáveis por partes do processo produtivo. Trata-se de uma das maneiras através das quais muitas empresas conseguiram alcançar novos padrões de competitividade na conjuntura econômica instaurada a partir do início dos anos 90.

Da mesma forma, capitais pequenos podem se unir a fim de se fortalecerem para terem uma influência maior no mercado, embora nos períodos de crise e reestruturação econômica os pequenos capitais sejam mais vulneráveis, ampliando a tendência à formação de oligopólios. Isso significa que a concentração e centralização do capital sofrem variações espaço temporais. Nas últimas décadas, entretanto, elas se acentuam.

Existe uma dimensão espacial na centralização econômica, pois nesse processo formam-se vínculos entre diferentes porções do espaço. As diferentes localizações são interligadas por fluxos nos mais variados sentidos, que configuram redes e possibilitam que o processo de acumulação continue se realizando, seja entre unidades e sede de uma empresa, seja entre diferentes empresas de um mesmo grupo ou entre grupos econômicos. Também ocorre através das articulações que se estabelecem para que etapas complementares de um processo produtivo se realizem, bem como na troca de informações, na divisão de mercados entre empresas que oferecem um mesmo produto ou serviço. Fato é que o processo de acumulação é razão e consequência de articulações que integram diferentes lugares.

Com esse objetivo decisões são tomadas e práticas são orientadas, refletindo-se na rede urbana. A introdução e realocação de atividades econômicas, por exemplo, as mudanças no processo produtivo, que exigem novas parcerias, novos contatos, alteram os fluxos. Nessas dinâmicas, as grandes corporações possuem grande peso. Seus responsáveis são importantes agentes modeladores da rede urbana. Em termos gerais, é sob os comandos do capital e do Estado que o trabalho se realiza e é sob seus interesses que o espaço é organizado. Além de consequência, a rede urbana é mediadora do processo de acumulação. É por meio da rede que ocorre a apropriação dos valores excedentes, que circulam entre agentes econômicos, mas que são mantidos em intensidades diferenciadas de acordo com o lugar e o tempo histórico. Nos centros de acumulação, nacionais e internacionais, a apropriação é em geral maior. Seu decréscimo acontece conforme se descende nos níveis hierárquicos da rede urbana. Nesses centros, onde as principais decisões e ações são difundidas através de um conjunto de cidades com diferentes funções de intermediação, encontra-se a maior quantidade de sedes de grandes empresas, as principais instituições financeiras. A centralização do capital se expressa, desse modo, na organização espacial.

As diferenças espaciais resultariam, a princípio, de dinâmicas específicas a cada realidade e de lógicas próprias a cada capitalista. Contudo, a compreensão dos padrões espaciais de uma cidade ou conjunto de cidades na rede urbana pode ser obtida pela consideração da intencionalidade dos capitalistas em maximizar os lucros. Há, por isso, racionalidade nas formas. O risco de baixos lucros e rendimentos é o principal fator limitador da liberdade de localização de empresas e de ação dos agentes econômicos. Há, portanto, racionalidade também nos fluxos que compõem as redes.

Mesmo nas redes anastomosadas lógicas e padrões podem ser apreendidos, indicando que mesmo esses fluxos, aparentemente caóticos, pois muito diferentes entre si e multidirecionados, integram-se às redes piramidais fortalecendo a hierarquia. Existe, portanto, uma conexão íntima entre redes anastomosadas e o processo mais geral de canalização de recursos e emissão de comandos das redes piramidais. Se, por um lado, apresenta-se o discurso proclamado pela globalização no qual o desenvolvimento tecnológico e o desenvolvimento de redes anastomosadas seriam a própria expressão de um mundo mais igualitário, no qual as oportunidades são mais bem distribuídas, o que, em última instância, levaria à superação das hierarquias; por outro lado, o que se apresenta de

fato é a reafirmação das hierarquias, revelando que as principais colunas de sustentação da antiga estrutura piramidal foram reforçadas e que, para elas acabam convergindo os fluxos econômicos. Aparentemente, portanto, a rede urbana funcionaria como dual, contraditória, mas tal funcionamento é apenas aparente. Não se trata de uma estrutura igualitária, libertadora, representativa dos interesses comuns, contraposta a outra desigual, aprisionadora e representativa dos interesses do capital. Há uma existência integrada das duas estruturas. Assim, embora possam ser distinguidos, esses dois principais movimentos que destacamos não compõem um dualismo. Trata-se de uma ambiguidade, pois sua raiz é comum. Ambos desenvolvem-se a partir de um mesmo conjunto de causas e, ao longo do processo de acumulação, apresentam-se interligados, articulados.

A fluidez das formas e a instabilidade dos fluxos, comuns em um contexto de maior competitividade econômica e de grande desenvolvimento tecnológico - quando plantas industriais são facilmente relocadas, empresas tradicionais declaram falência ou são incorporadas por outras, o sistema de acumulação flexível e o modelo administrativo *just in time* evidenciam a reorientação de estratégias -, são elementos que poderiam, em certa medida, oferecer respaldo à interpretação de ausência de lógica, de caos, como característica fundamental do período em que vivemos, o que se refletiria nas interações espaciais, haja vista que aumentam os fluxos inconstantes e multidirecionados, que não chegam a configurar redes geográficas.

O modelo final, entretanto, não implica considerar todos os aspectos das estruturas piramidal e anastomosada da rede urbana, pois desse modo a unidade camufla-se na complexidade e multiplicidade de detalhes. Confrontar o discurso de que o fortalecimento dos fluxos horizontais diminui a importância da hierarquia na rede urbana exige considerar as duas estruturas que se conformam buscando, concomitantemente, desconsiderar interações inconstantes, muito comuns sobretudo para os fluxos com conteúdos de cooperação e complementaridade. São as relações gerais e constantes que oferecem parâmetros para compreender a ambiguidade da rede.

A rede urbana não é fruto do mero acaso, ela tem uma funcionalidade própria e muito necessária ao capitalismo. As formas e as redes geográficas são orientadas de diferentes maneiras ao longo do tempo pelo processo de concentração econômica e permitem a concretização, através do processo de produção e distribuição, da mais-valia. Se as atividades de produção e distribuição estabelecem inúmeros e variados fluxos, em

diversos sentidos, claramente hierárquicos, ou não; todos eles são condições para que o processo de acumulação se realize. É o processo de acumulação que, em sua dimensão espacial gerada principalmente pela dinâmica industrial, reestrutura cidades e regiões, promove interações e conforma a própria rede urbana; potencializando, assim, a acumulação.

Em última análise, a pergunta “Para onde converge o movimento?”, que nomeia esse capítulo, remete à ampla problemática espacial explicitada por Lefèbvre (2008)²⁵⁸, de acordo com a qual o espaço socialmente produzido convergiria para a reprodução das relações de produção. O espaço metropolizado do entorno paulistano cumpre tais funções, na medida em que foi projetado, definido, visando atender as demandas dos grandes capitais aí instalados, através da busca pela potencialização dos fluxos. As diferenciações espaciais criadas nesse processo pelas privações de recursos a que ficam submetidas determinadas porções do espaço, associadas aos grandes investimentos em outras, possibilitam que as relações de produção sejam reproduzidas. Ou seja, essa reprodução acontece, segundo o autor, pela homogeneização, fragmentação e hierarquização, que permitem a concentração dos recursos econômicos, através dos fluxos, em pontos definidos espaço e sob o poder de limitada fração social.

7.1 Competitividade econômica, estratégias para a expansão de mercados e desigualdade no atual contexto de reestruturação produtiva

A variação das possibilidades de concentração dos recursos ao longo do tempo influencia a ação dos agentes econômicos, estimulando mudanças em suas estratégias. Se no cenário brasileiro pouco competitivo anterior aos anos 90 observava-se determinadas atitudes por parte dos capitalistas, outras foram estimuladas a partir desse marco temporal, em virtude da maior vulnerabilidade a que foi exposta a economia nacional devido à entrada maciça de capitais externos. A nova configuração da rede urbana, em sua aparente contradição, relaciona-se a essas mudanças de estratégias e ao surgimento de

²⁵⁸ LEFÈBVRE, H. *Espaço e política*, 2008.

novas possibilidades para a reprodução do capital, que fortalecem e unem as duas estruturas da rede urbana através da centralização espacial.

Na escala mundial, a competitividade que se desenvolveu no modo de produção capitalista a partir do contexto de crise dos anos 70 deveu-se, principalmente, às dificuldades de ampliação extensiva dos mercados consumidores diante da produção em massa que caracterizou o sistema fordista de produção. As soluções encontradas foram a inovação de produtos e diminuição dos custos, como forma de garantir os mercados já conquistados e inserir-se no espaço de atuação de outras empresas, gerando disputas, fusões, falências, aquisições e estimulando formas de parcerias com o objetivo de dividir mercados, com os trustes e cartéis. As diminuições de custos envolveram inovações no processo produtivo (inovações tecnológicas), no sistema administrativo e relações de trabalho e nas condições locacionais das empresas.

No Brasil, as políticas de abertura econômica implantadas no início dos anos 90 tornaram a economia nacional vulnerável a essas dinâmicas que se faziam presentes no cenário internacional, induzindo à implantação efetiva do processo de reestruturação produtiva. Ao lado das mudanças econômicas gerais, a reorientação do modelo de produção pode ser vista em seu conjunto como uma grande estratégia do capitalismo na busca por se reerguer da crise, reestabelecendo as taxas de lucro e garantindo a continuidade do processo de acumulação. Em outros termos, a crise na economia mundial gerada pelo padrão de produção fordista induziu ao desenvolvimento de novas lógicas e ações, que deram início a um processo de reestruturação econômica e produtiva, que, gerando novos padrões de competitividade e maior concorrência entre empresas, pode ser analisado como uma ampla estratégia para o aumento das taxas de lucro e reconcentração da riqueza no âmbito do capitalismo.

Em uma análise específica, as ações capitalistas variam de acordo com os agentes econômicos, com as diversas frações da classe dominante. Corrêa (1989)²⁵⁹ aponta como principais agentes que interferem na organização espacial os proprietários de terras, os proprietários dos meios de produção, as empresas imobiliárias e de construção, o Estado e os grupos sociais excluídos. Embora entre os capitalistas se evidenciem conflitos, em seus

²⁵⁹ CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*, p.11-30

interesses de classe há estratégias para garantirem objetivos em comum, que geralmente recebem o apoio do Estado.

Sob outra perspectiva, as variações nas formas de atuação também acontecem considerando o porte dos capitais e se expressam espacialmente de formas igualmente diferenciadas, o que ficou indicado pela análise dos dois circuitos da economia urbana, desenvolvida por Milton Santos.²⁶⁰ As estratégias das elites, no contexto de um modo de produção onde a dimensão econômica possui amplo destaque sobre outras, estão na origem da organização do território e na constituição e desenvolvimento dos fluxos que conformam a rede urbana.

Grandes cadeias de lojas, empresas de prestação de serviços e grandes indústrias refletem a centralização do capital, que tem ocorrido sobretudo no contexto da reestruturação produtiva, a partir do início da década de 90. Elas possuem maior capacidade de expandir territorialmente seus mercados, investindo em novos lugares, bem como em diferentes setores de atividade. Seu poder de influência política lhes garante inúmeras vantagens e incentivos; entre outros, na instalação das infraestruturas necessárias. Essa influência também acontece pela inserção de agentes, responsáveis por essas empresas, no ambiente político do país, moldando leis e decisões em benefício próprio. Dentre os muitos aspectos vinculados a sua capacidade de modificar o espaço estaria a atração que exercem sobre outras atividades. No caso das corporações, desenvolvem uma rede bem articulada, cujos pontos se distribuem por amplas extensões territoriais, compondo redes que atuam para a drenagem e concentração do capital.

As atividades pouco capitalizadas, por sua vez, não se encontram desvinculadas do processo de acumulação e tampouco são completamente independentes. Buscam vantagens relativas em suas localizações e garantem a subsistência de amplas parcelas da população não apenas pelo oferecimento de produtos e serviços baratos, mas também pelos empregos que disponibilizam. Em todos os casos, não puderam ficar a par das transformações econômicas, sendo obrigadas a se reorganizar a fim de se manterem no mercado.

Em suas variações temporais, cabe destacar algumas mudanças nas estratégias dos agentes econômicos, que, com o objetivo de garantir e expandir mercados e

²⁶⁰ Cf. SANTOS, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*, 2008.

com o apoio do Estado, compuseram o processo de reestruturação produtiva: as novas localizações, a desconcentração e reconcentração espacial, o desenvolvimento de infraestruturas econômicas, a eliminação ou redução de barreiras à circulação, as mudanças no processo produtivo, bem como em suas formas de gestão e relações de trabalho. Algumas já abordadas ao longo desta pesquisa.

Nas relações entre empresas, o novo ambiente econômico estimulou o fortalecimento de posturas mais concorrentes e de laços de cooperação e complementaridade. Essas mudanças, refletidas na rede urbana, por um lado modificaram e reafirmaram sua estrutura hierárquica, por outro impulsionaram o desenvolvimento da estrutura anastomosada, fundamentada sobretudo em fluxos com conteúdos de cooperação e complementaridade, embora conteúdos de hierarquia também compareçam. As estratégias capitalistas empregadas ao longo das últimas décadas relacionam-se ao desenvolvimento e fortalecimento das redes anastomosadas. As parcerias entre empresas ou grupos objetivando se manterem e crescerem no mercado; a dispersão de unidades produtivas pelo interior do estado em cidades com boas condições infraestruturais e boa variedade de equipamentos urbanos, muitas vezes realizando etapas complementares de um mesmo processo produtivo, favoreceram o desenvolvimento de redes entre cidades de escalões urbanos similares. Todas essas novas possibilidades geradas para garantir a reprodução do capital, impulsionadas pelo aumento da competitividade após a abertura da economia brasileira, constituem traços da própria reestruturação produtiva. Em tal contexto, as dinâmicas espaciais instauradas fortaleceram as duas mencionadas estruturas da rede urbana, as quais tem tornado mais eficaz o processo de acumulação, pela convergência de ambas em prol da centralização do excedente econômico, cujo principal destino no Brasil é a capital paulista.

O sistema de acumulação flexível interfere na rede urbana, pois muda as estruturas hierárquicas tanto no espaço interno quanto externo da fábrica. Nas duas escalas evoca-se a falsa aparência de fim das hierarquias quando, na verdade, o que ocorre é a dissolução de alguns níveis hierárquicos intermediários. O aparente desenrijecimento das estruturas hierárquicas, que caracteriza a rede urbana atual, acontece também na escala da fábrica, caracterizando o modelo organizacional das grandes empresas. O que soa como equidade revela-se como uma estratégia dada pela flexibilidade do sistema, que aumenta as desigualdades.

No nível da unidade produtiva, existe a tendência de eliminação de cargos intermediários de comando e a organização do trabalho através do sistema de coparticipação. Sob o nome de “colaboradores”, “parceiros”, os trabalhadores são chamados a exercerem atividades de fiscalização e controle uns sobre os outros, e são estimulados a contribuírem com ideias inovadoras. Seus saberes são apropriados sem qualquer ônus para as empresas, camuflando uma situação de subordinação ainda maior do trabalho ao capital. No nível da rede urbana, como mencionamos, a eliminação de níveis intermediários da estrutura piramidal e o desenvolvimento de redes anastomosadas, às quais geralmente são atribuídos conteúdos exclusivos de parceria e cooperação, exacerbam o controle e a centralização espacial e camuflam uma subordinação ainda maior da região aos principais centros de comando.

Vinculado ao processo produtivo, outro elemento da reestruturação a ser considerado como estratégia de ampliação dos lucros é o desenvolvimento técnico e tecnológico. De fato, as citadas mudanças só foram possíveis pela utilização de inovações desenvolvidas no contexto da Terceira Revolução Industrial, que permitiram aprimorar e inovar produtos, estabelecer novos padrões à produção e gestão, bem como ampliar mercados pelo deslocamento e instalação de novas plantas industriais em lugares longínquos, incorporando um sistema de distribuição que visa eliminar o tempo morto entre produção e consumo final.

Em empresas que não orientaram seus sistemas de distribuição pelo modelo de acumulação flexível, eles também podem incorporar o uso de tecnologia moderna, e podem ser realizados através de uma imensa variedade de padrões, como atacadistas, filiais regionais de vendas, cadeias de lojas, feiras, representantes comerciais etc, que traduzem ações que buscam abarcar toda demanda, todos os tipos de clientes.

A aplicação do desenvolvimento técnico à produção, segundo Moraes e Costa (1984), foi considerada por David Ricardo, segundo quem sua utilização é uma forma de os capitalistas diminuir o trabalho vivo contido no valor final da mercadoria. Aumentam, com isso, o sobretrabalho e os lucros.²⁶¹ Objetivando aumentar a exploração do trabalho e promover a expansão do capital, o uso do progresso técnico busca compensar em

²⁶¹ MORAES, A. C. R.; COSTA, W. M. da. *Geografia crítica: a valorização do espaço*, p.106.

menos tempo o que o capitalista despende com o pagamento de salários. O restante do tempo trabalhado aumenta a produção de mais valia absoluta a ser por ele apropriada.

Contudo, essa racionalidade confere uma contradição ao modo de produção. Se há redução do trabalho vivo e busca de produtividade pelo investimento em maquinários, em capital constante; há também uma desvalorização do capital pela diminuição do valor do produto, junto ao aumento dos estoques e à diminuição do poder aquisitivo dos trabalhadores, haja vista a redução o número de empregos. Aumentando a escala de produção e a extração de mais-valia de cada trabalhador para se expandir, o capital acaba por desvalorizar-se tendendo à crise.

O modelo administrativo *just in time*, tem buscado evitar o gargalo representado pelo aumento dos estoques. Mas além dessa, a importante contradição entre capital e trabalho permanece, ao lado de outras, que tornam a existência de uma próxima crise inevitável. Elas obrigam o capitalismo a reinventar-se, reestruturar-se constantemente. A crise é, pois, estrutural a esse modo de produção, assim como a busca pela concentração de capital, cujo caminho para realizar-se, através das duas estruturas da rede urbana, leva à centralização espacial. Harvey (2011) aponta que

A continuidade do fluxo na circulação do capital é muito importante. O processo não pode ser interrompido sem incorrer em perdas. Há também fortes incentivos para acelerar a velocidade da circulação. Aqueles que podem se mover mais rapidamente pelas diversas fases de circulação do capital acumulam lucros superiores aos de seus concorrentes. A aceleração quase sempre leva a maiores lucros.²⁶²

A dimensão espacial desse processo acontece pela concentração e centralização de recursos em lugares específicos, fortalecendo esses nós de centralidade da rede urbana na medida em que

a circulação do capital implica também movimento espacial. O dinheiro é reunido em alguma região e levado para um lugar especial para utilizar os recursos de trabalho que vêm de outro lugar. Depósito dinheiro em uma

²⁶² HARVEY, D. *O enigma do capital e as crises do capitalismo*, p.42.

conta poupança no meu banco local em Baltimore, e o dinheiro acaba nas mãos de um empresário que construiu uma fábrica de meias em Dongguan, na China, e contrata trabalhadores migrantes do interior (principalmente jovens mulheres). Os meios de produção (incluindo as matérias-primas) têm de ser trazidos de mais um lugar para produzir uma mercadoria que tem de ser levada a um mercado em outro lugar.²⁶³

O fundamento da mencionada busca pela concentração está na necessidade de se manter a economia crescendo constantemente. Assim, em primeiro lugar, a mais valia apropriada deve ser reinvestida por cada capitalista para que ele possa continuar no mercado, como capitalista. A crescente produção de valores na sociedade, que só é possível através do trabalho, gera montantes cada vez maiores de capital excedente à procura de atividades rentáveis onde possam ser aplicados. A onda privatizações, a expansão territorial e as pressões dos países industriais para que os demais adotassem o livre-comércio foram importantes na busca por realocar os excedentes. O desvio de capitais do setor produtivo para o financeiro marcou o final do século XX, como uma forma atrativa de solucionar o problema gerado pela ausência de campos de atividade capazes de absorver os capitais excedentes, visto que o retorno gerado por essas aplicações eram, em geral, maiores do que os adquiridos na produção. A consequência foi o aumento das dívidas em relação a capital existente, ou seja, pela explosão do capital fictício.

Em segundo lugar, não há demanda suficiente para tudo que é produzido, gerando maior estímulo às aplicações no setor financeiro, na compra de ativos, e fazendo também com que o sistema de crédito seja crescentemente utilizado. “Esse ‘vão’ entre oferta e demanda é coberto pelo crédito”²⁶⁴, de modo que o aumento das dívidas é proporcional à acumulação da riqueza em nossa sociedade. Toda essa estrutura, fundamentada no descompasso entre capital real e capital fictício, dado que os valores circulantes não encontram respaldo no trabalho social, tende a ruir. As consequências, entretanto, costumam ser sentidas muito mais na base da pirâmide social do que no topo, pois os prejuízos às grandes empresas são geralmente socializados. O modelo político neoliberal, instaurado para proteger os interesses da classe dominante durante a última grande crise, no final do século XX, coopera para que nesses períodos a concentração de

²⁶³ HARVEY, D. *O enigma do capital e as crises do capitalismo*, p.42.

²⁶⁴ HARVEY, D. *Swindles and prophets: facts, fictions and fetishisms*. Bioecon Media, jan. 2012.

capital seja ainda maior. “Esse projeto [o neoliberalismo] tem sido bem-sucedido, a julgar pela incrível centralização da riqueza e do poder observável em todos os países que tomaram o caminho neoliberal. E não há nenhuma evidência de que ele está morto.”²⁶⁵

Harvey alerta ainda para o fato de que o sistema de crédito é uma das principais formas para que a acumulação por despossessão aconteça na atualidade. “Na verdade, quando observamos o capitalismo ao redor do mundo, o que vemos não é tanto a clássica exploração das forças de trabalho. O que vemos é um sistema de acumulação por despossessão, que está fazendo os ricos cada vez mais ricos.”²⁶⁶

O sistema de crédito, portanto, drena recursos oriundos de amplas camadas da população concentrando-os nas mãos de grandes capitalistas espacialmente concentrados. Seus caminhos se perdem na complexidade das redes, que apresentam múltiplas origens e movimentos simultâneos até se concentrarem e serem reinvestidos em determinados lugares. Diferentemente, os principais pontos de centralidade, para onde convergem os recursos, são detectados com maior facilidade. Fluxos horizontais e verticais, compondo diferentes estruturas, se fazem presentes para que a concentração aconteça e para que a hierarquia se reafirme. Aí está o verdadeiro *sentido* dos fluxos econômicos no capitalismo.

A aplicação de recursos no setor financeiro é feito por empresas pertencentes a variados setores de atividade, bem como por pessoas físicas. Compras e vendas de ações geram diferentes tipos de relações, como as definidas pelos *investimentos diretos* e *investimentos em carteira*. Os primeiros são “aqueles superiores a 10%, que dariam direito a voto e, por conseguinte, direito a opinar em decisões sobre determinada empresa”, enquanto que os investimentos em carteira são “aqueles inferiores a 10%, que não dariam poder de voto ao investidor.”²⁶⁷ Esses negócios são frequentes entre empresas pertencentes a um mesmo grupo e geram fusões, controle acionário e cisões de empresas, o que altera também as redes estabelecidas por elas.

É, em verdade, no âmbito do grupo, que as principais estratégias que configuram a rede urbana são estabelecidas. Dado o seu poder econômico, seu poder de influência sobre governos e sobre a organização territorial, a localização de suas sedes

²⁶⁵ HARVEY, D. *O enigma do capital e as crises do capitalismo*, p.16.

²⁶⁶ HARVEY, D. *Swindles and prophets: facts, fictions and fetishisms*. Bioecon Media, jan. 2012.

²⁶⁷ OLIVEIRA, C. F. de. *Água e saneamento básico: a atuação do grupo Suez em Limeira e Manaus*, p.109.

influencia para o significativo aumento da centralidade das cidades onde estão implantadas. Nesses grupos, a união de empresas subsidiárias através de políticas internas comuns orienta-se para a maior centralização de capital nas empresas que os comandam. O entendimento dessa dinâmica elimina a ideia de conteúdos exclusivos de cooperação e complementaridade nas interações entre elas, discurso geralmente presente quando se considera essas formas de organização. Assim, os contratos e negócios que acontecem entre empresas de um mesmo grupo, se por um lado expressam conteúdos de cooperação e complementaridade, por outro reafirmam a hierarquia na medida em que servem aos interesses econômicos de uma *holding* do grupo, muitas vezes localizada em outro país.

A magnitude alcançada pelo setor financeiro faz com que as crises desencadeadas por ele sejam rapidamente difundidas, o que se convencionou chamar de “efeito cascata”, visto que os mercados financeiros estão fortemente conectados.

Além do modelo político neoliberal, que tem como princípio a livre atuação de empresas e a abertura dos mercados financeiros - já que isso conforma uma eficiente maneira de facilitar a aplicação de excedentes em atividades rentáveis -, outros artifícios são praticados nessa esfera para defender os interesses dos capitalistas, embora com efeitos mais localizados. Como exemplo, podemos citar a institucionalização de Regiões Metropolitanas como estratégia política a fim de atrair investimentos do governo federal para determinadas cidades. Esses investimentos têm como principal destino satisfazer as demandas dos grandes capitalistas, que pressionam para que as decisões políticas lhes sejam favoráveis e para que o Estado apoie diretamente suas atividades, as quais supostamente gerariam desenvolvimento. A inserção de proprietários e representantes de grandes empresas oligopolísticas no ambiente político, bem como a influência desses agentes sobre as políticas públicas, geram a eficácia dessas ações. Doações de terrenos, isenções de impostos por longos períodos, interferências nas legislações sobre zoneamento e meio ambiente são resultados normalmente obtidos, que afetam não só a morfologia das cidades, mas também agravam a segregação, na medida em que destinam à satisfação dos interesses de grandes capitalista recursos públicos que deveriam ser aplicados em infraestruturas sociais.

A partir das ações produzidas pelos agentes econômicos, uma série de interações simultâneas acontece, envolvendo diferentes lugares. A despeito da multiplicidade de direções tomadas pelos fluxos, que envolvem cidades de níveis hierárquicos similares,

mas também integram diferentes escalões urbanos, podemos, em uma análise panorâmica, identificar que prevalecem os fluxos vinculados ao processo de centralização, pois é a necessidade de acumulação que dá sentido a todos os outros fluxos econômicos.

Assim, a intencionalidade associada aos fluxos que compõem redes anastomosadas não se refere a uma possível distribuição de renda, a um processo de descentralização econômica, mas a estratégias que procuram garantir que a riqueza se mantenha nas mãos de um limitado número de agentes econômicos que compõem as elites de nossa sociedade, por isso o processo de centralização se destaca.

No contexto dessas estratégias, o espaço aparece como um dos principais elementos a ser explorado pelas empresas, que o manipulam de acordo com seus interesses, criando formas e gerando fluxos que incluem e excluem, por isso ele adquire grande peso no contexto da reestruturação produtiva, resultando na dinâmica correlata de reestruturação espacial. Tal manipulação remete para o uso instrumental do espaço, que é utilizado como meio para a obtenção de lucros, na medida em que sua organização gera facilidade e rapidez na mobilização de capitais e nos fluxos econômicos em geral. A produção das desigualdades é uma marca nessa dinâmica, cuja importância é notória na busca por superlucros.

Partir da aparência à essência das diferenças espaciais, apreendida pela multiplicidade de acontecimentos simultâneos no mundo e pela consideração das transformações históricas, exige atenção às singularidades de cada lugar no processo de desenvolvimento das forças produtivas e torna possível o despertar de uma visão crítica sobre a realidade. Na busca por um novo sentido de unidade para as redes, por meio do qual elas se organizem em prol da equidade social, essa consciência é imprescindível.

Os processos políticos e econômicos mencionados adquirem importância crescente no contexto atual de desenvolvimento da sociedade capitalista. Eles acarretam mudanças em diferentes áreas das cidades e regiões, alterando conteúdos e formas; ainda que, frequentemente, com algum descompasso temporal entre eles. Obedecendo a lógicas gerais, mas ponderadas com características específicas a cada lugar, os agentes econômicos fundamentam-se em interesses particulares e proporcionam, por isso, a fragmentação do espaço urbano. As desigualdades, traço marcante do capitalismo, são aprofundadas diante das estratégias e dinâmicas que se reforçam atualmente, e cujos elementos, no estado de São Paulo, se fazem mais presentes no âmbito da cidade-região, configurando o processo de metropolização do espaço.

Em tal contexto, as diferentes frações do espaço se distinguem pela presença e intensidade das infraestruturas e equipamentos instalados, bem como pelas redes que os articulam com outros espaços e escalas. A desigualdade verificável através das disparidades reveladas na paisagem, onde abundância e escassez comparecem lado a lado, envolve áreas comerciais, residenciais e industriais, que são projetadas, pensadas para atender determinadas classes socioeconômicas, ou a elas acabam se destinando como resultado de estratégias comuns aos capitalistas e ao poder público.

O processo de segregação, enquanto marca antiga das cidades, não se restringe ao capitalismo. Conforme Munford (1998)²⁶⁸, desde a Antiguidade existiu o interesse das elites de se instalarem em lugares privilegiados. Na cidade medieval, as localizações mais centrais destinavam-se às classes privilegiadas, enquanto os pobres instalavam-se nas periferias que se estendiam até mesmo para fora dos muros da cidade.

O rápido crescimento urbano gerado a partir do desenvolvimento da indústria potencializou a segregação. O afluxo populacional do campo para a cidade em busca de empregos industriais implicou em rápido crescimento de seus tecidos, que acontecia de forma adensada, pois haviam dificuldades de deslocamento devido às limitações dadas pelos meios de transporte existentes. Ainda assim, as precárias condições de vida nas cidades e as epidemias geradas pela insalubridade impulsionavam para que as elites buscassem novos espaços de moradia em locais exclusivos, gerando a expansão da malha urbana contínua.

O desenvolvimento da descontinuidade das formas²⁶⁹, que se processou associado à segregação, permite compreender como ela se aprofundou ao longo das últimas décadas, bem como a fragmentação do espaço urbano dada pelo desenvolvimento de uma nova morfologia. A relação entre segregação e formas territorialmente descontínuas se estabelece efetivamente durante o século XIX, quando a Segunda Revolução Industrial trouxe novas possibilidades em relação aos meios de transporte. A partir disso, o adensamento populacional nas cidades, fortemente vinculado à dinâmica da atividade produtiva, impulsionou mais significativamente a autosegregação das elites também em áreas territorialmente descontínuas.

²⁶⁸ MUMFORD, L. *A cidade na História*, p.522.

²⁶⁹ Sobre isso ver SPOSITO, “*O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*”, particularmente as páginas 127 a 210.

A ferrovia esteve entre os principais elementos que permitiram que a cidade se estendesse, possibilitando a descontinuidade territorial. Nesse século também tiveram lugar algumas iniciativas, que indicaram a transição para uma nova maneira de relação com a cidade. Surgiram as primeiras ações de recuperação das áreas centrais para o atendimento das classes mais abastadas, e projetos de planificação urbana, sendo o de Paris o mais emblemático, comandado por Haussmann durante a segunda metade do século XIX. Esses aspectos marcam, segundo Sposito (2004), o início de uma mudança no conteúdo social e cultural da periferia, dado que antes deles “a suburbanização que se observava desde a Antiguidade sempre estivera marcada pelo interesse de ‘fuga’ das elites, em busca de ares mais sadios e espaços mais amplos no campo.”²⁷⁰ Fato que também se relacionava ao próprio adensamento populacional na cidade.

O que destaca a mencionada autora, é que no decorrer do século XX verificou-se a acentuação da expansão territorial, mas fundamentada em novos conteúdos. O surgimento e difusão dos subúrbios a partir de iniciativas lançadas nos Estados Unidos, e das cidades-jardins na Inglaterra, marcaram o início de um período em que novas formas de habitat geraram a reconfiguração da morfologia de inúmeras cidades. Em tal contexto, os interesses que geram a autosegregação partem dos capitalistas, muito mais que dos consumidores desses novos empreendimentos. É a oferta que dita a demanda. Nos países subdesenvolvidos, no cenário de rápido crescimento demográfico engendrado a partir da segunda metade do séc.XX, “tais dinâmicas possibilitaram a emergência de áreas residenciais distantes, cuja origem não foi sempre suburbana, mas muito mais resultante da própria extensão do tecido urbano de forma contínua ou descontínua.”²⁷¹

Diferentemente do que era comum no período anterior, no cenário de emigração para as grandes cidades verificado no Brasil durante a segunda metade do século XX, o que caracterizou o processo não foi a autosegregação das elites, ainda que ela tenha comparecido. Fato significativamente marcante desse período foi a segregação imposta ao imigrante a partir de novas lógicas de definição do preço do solo urbano, ditadas pelos agentes fundiários e imobiliários.

²⁷⁰ SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.269.

²⁷¹ *Ibid*, p.282-283.

Nesse período, o crescimento das cidades por meio do desenvolvimento de novas formas de habitat destinadas a classes socioeconômicas específicas passou a representar ótimas alternativas para o acúmulo de capitais, através das estratégias de especulação de alguns agentes econômicos. Condomínios, loteamentos fechados, loteamentos populares e irregulares são alguns exemplos. A difusão de empreendimentos voltados às camadas mais ricas da população no estado de São Paulo acompanhou o movimento da atividade produtiva, que, desconcentrada para importantes centralidades da rede urbana, atraiu novos equipamentos de comércio e serviços e empreendimentos residenciais modernos.

A partir dos anos 90, as mudanças geradas pela abertura da economia nacional promoveram o aumento da competitividade e a efetivação do processo de reestruturação das atividades produtivas. A isso, acompanhou-se a falência de empresas, incorporações, fusões e a centralização econômica. As indústrias mais modernas, que se beneficiaram com a abertura do mercado brasileiro, tenderam, por sua vez, a atrair outros elementos igualmente modernos ao seu entorno. Muitos equipamentos comerciais, residenciais e de serviços voltados às camadas mais ricas da população passaram a localizar-se sobretudo em importantes vias e rodovias de acesso às cidades e em autopistas que os interligam às principais cidades da rede urbana, seguindo as novas lógicas ditadas pela atividade produtiva, que, inspiradas no modelo flexível, acompanharam também os eixos de desenvolvimento visando o fácil acesso à capital paulista.

Nesse processo de expansão territorial das cidades, os equipamentos e serviços urbanos implantados nas periferias têm sua qualidade e quantidade atrelada às condições econômicas de seus moradores. Áreas residenciais destinadas à população de alto poder aquisitivo exercem grande atratividade sobre importantes empreendimentos comerciais e de serviços, como shopping centers, que buscam, na proximidade a tais empreendimentos, garantir importante clientela, como é o caso do shopping center Graja Olga, em Sorocaba. Os moradores de tais empreendimentos, por sua parte, mantêm estreitos vínculos com as grandes cidades; não raramente maiores do que os estabelecidos com aquelas onde residem.

De modo geral, as periferias pobres também estabelecem poucas interações com as áreas centrais da cidade onde se localizam, onde estão concentrados os principais equipamentos e serviços urbanos. Nesse caso, devido à escassez de recursos de

seus moradores, que impede sua mobilidade. Há, desse modo, um isolamento imposto, que é maior para as relações com cidades distantes, dado os maiores custos dos deslocamentos, para o qual os altos preços dos combustíveis e dos pedágios têm muito contribuído.

Casos emblemáticos em nossa pesquisa são os distritos de Pirapitingui e o condomínio fechado City Castelo, localizados próximos ao limite da cidade de Itu, entre ela e Sorocaba e separados apenas pela rodovia Castelo Branco. Embora próximos, a rodovia, nesse caso, constitui-se em significativa barreira psicológica, separando dois universos distintos onde a escassez do primeiro contrasta com a abundância de recursos do segundo. Como mencionamos, essas áreas territorialmente descontínuas apresentam menor grau de interação com a estrutura da cidade. Os pobres, pela pouca mobilidade que os baixos rendimentos lhes permitem; os ricos, pela maior integração com a capital. Ambos os empreendimentos se desenvolveram efetivamente durante a década de 1990 e revelam as novas lógicas de produção do espaço urbano sobre as quais mencionamos anteriormente.

Os loteamentos horizontais fechados²⁷² se generalizaram no Brasil a partir da década de 1990 e adquiriram grande sucesso no mercado imobiliário, sendo atualmente elementos extremamente relevantes no processo de reestruturação de cidades de diferentes portes. Em Itu, o primeiro condomínio fechado, possivelmente o primeiro do Brasil, foi implantado no ano de 1975: o condomínio Terras de São José. Em Cotia, na Região Metropolitana de São Paulo, Carlos (1994)²⁷³, menciona que a Granja Viana consolidou-se durante a mesma década com a implantação de vários loteamentos fechados. Sposito (2004)²⁷⁴, considerando informações fornecidas pela Prefeitura Municipal, menciona 1981 como sendo o ano de instalação dessa forma de habitat urbano em Sorocaba. A partir de então, o sucesso desses empreendimentos só tem aumentado, possibilitando sua implantação até mesmo em cidades pequenas, o que se vincula aos apelos do marketing na estratégia de criação de novas necessidades, como a de segurança, por exemplo, e aos interesses das elites locais, que buscam distinguir-se pela adoção de hábitos de vida associados às grandes cidades.

²⁷² A fim de não fugir do objetivo central da discussão, que é mostrar a desigualdade como parte e consequência dos processos em voga sobretudo a partir dos anos 90, não faremos aqui a distinção entre loteamentos fechados e condomínios fechados, embora juridicamente ela exista.

²⁷³ CARLOS, A. F. A. A (re)produção do espaço urbano, p.73. *Apud* SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.382.

²⁷⁴ SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.382.

Enquanto em pequenas cidades que não estão plenamente inseridas na dinâmica do processo de metropolização esses empreendimentos aparecem em quantidade e suntuosidade pouco significativas, visando atender às elites locais; em algumas outras, localizadas no entorno metropolitano e integradas ao processo de metropolização do espaço, podem aparecer equipamentos extremamente modernos e luxuosos que, estrategicamente localizados, procuram atender às elites distribuídas regionalmente, inclusive àquelas que, acompanhando o movimento da atividade produtiva, retiram-se da metrópole e se instalam no interior, comprando a ideia de localização associada a amenidades. Em todos os casos, o porte das cidades onde se localizam esses empreendimentos adquire pouca importância, dado o fato que seus moradores procuram em tais localizações - particularmente naquelas às margens de importantes rodovias - o fácil e rápido acesso à metrópole paulistana, com a qual mantêm vínculos econômicos; bem como o acesso a equipamentos de comércio e serviços que, destinados à mesma classe socioeconômica, já são implantados em função da dinâmica do mercado imobiliário, que dita as necessidades e locais de moradia das mesmas.

Ainda que haja segregação e que a cidade se apresente de modo fragmentado, o conhecimento de sua realidade, das dinâmicas que a envolvem, possibilita que seus habitantes tomem consciência de sua unidade e, desse modo, que eles se posicionem diante do contexto espacial em que estão inseridos, de modo que tal conscientização possibilite novas formas de ação. Assim, as limitações a tal conhecimento, reforçadas pelo processo de segregação socioespacial, impedem também que mudanças de posturas, de estratégias e de práticas aconteçam.

A rede urbana revela o processo de diferenciação próprio ao desenvolvimento capitalista, que, como resultado das estratégias de seus principais agentes, promove e ratifica desigualdades espaciais, econômicas e sociais. Por um lado, áreas e populações plenamente integradas, envolvidas na dinâmica dos fluxos; por outro, inversamente, a mínima integração ou mesmo exclusão de grande número de pessoas, para as quais a mobilidade própria da rede urbana é uma realidade distante. A segregação constitui-se, pois, em uma dimensão do processo de urbanização capitalista, uma dimensão que tem sido aprofundada e explicitada na paisagem. Ela revela aspectos importantes sobre as mudanças que se processaram nos fluxos e na rede urbana ao longo das últimas décadas.

Diante da necessidade de impulsionar o crescimento econômico após a crise dos anos 70, as redefinições da divisão territorial do trabalho e das redes deram suporte às novas estratégias capitalistas e acabaram por aprofundar a segregação, ao passo que ela própria também constitui parte do processo, influenciando redes e estratégias. Desse modo, ela tem acontecido como parte e consequência dos processos gerais de reestruturação econômica e produtiva, que reconfiguram formas e alteram fluxos. Como característica geral do capitalismo, o avanço das forças produtivas não acontece sem gerar, concomitantemente, níveis de desigualdade ascendentes.

Se durante a segunda metade do século XX observa-se que as imigrações em busca de empregos industriais geraram o rápido crescimento populacional nas grandes cidades, expandindo tecidos urbanos e conformando regiões metropolitanas, principalmente pelo crescimento das periferias pobres; durante o atual processo de metropolização, a segregação conserva ainda profundos vínculos com a dinâmica da atividade produtiva, que a agrava.

Assim, em cidades do interior do estado onde as disparidades espaciais já se faziam presentes, seu aprofundamento se fez concomitantemente à própria intensificação da presença da indústria, a partir do processo de desconcentração. A expansão da área na qual a indústria se concentra significou, desse modo, a expansão da área onde houve um aprofundamento das desigualdades. O aumento da importância das atividades fabris no interior paulista, a partir do processo de desconcentração industrial, associado outras dinâmicas também vinculadas à reestruturação produtiva, gerou diferenciações espaciais que tendem a aprofundar a segregação, bem como a própria fragmentação.

Tem-se, pois, que a desigualdade, integrando o processo de metropolização do espaço, reafirma sua articulação ao modo de produção vigente na etapa atual da urbanização capitalista. Desse modo, ainda que fragmentado, Corrêa (2005) analisa a articulação como importante momento de apreensão do espaço urbano, visto que as diferentes partes do *mosaico* interagem entre si, compondo uma unidade. Essa aparente contradição entre fragmentação e articulação através dos fluxos é apreendida em seu verdadeiro sentido quando pensamos nos termos que coloca o autor, de que os diferentes fragmentos, os lugares, “passam a ter um papel comum, o de serem foco de reprodução das

condições de produção e das relações sociais de produção”²⁷⁵. Sua análise vai, portanto, ao encontro do que considera Lefèbvre (2008), que “o espaço estaria essencialmente ligado à reprodução das relações (sociais) de produção”, o que significa que nesse sentido amplo ele “implicaria e conteria em si a finalidade geral, a orientação comum a todas as atividades na sociedade neocapitalista.”²⁷⁶

Partindo de uma problemática calcada nos fluxos, a apreensão do sentido de unidade do espaço, que acontece pela interação entre seus diversos fragmentos, fica debilitada se não considerarmos que, igualmente, há um sentido de unidade para a multiplicidade de movimentos que o integra, dado que convergem para pontos comuns e promovem, em última instância, a concentração econômica; aspecto imprescindível ao processo de reprodução das relações de produção.

²⁷⁵ CORRÊA, R. L. *Trajetórias geográficas*, p.150.

²⁷⁶ LEFÈBVRE, H. *Espaço e política*, p.48.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No contexto recente de metropolização do espaço, a importância que a localização tem adquirido entre as estratégias empresariais é baseada na busca pela rapidez dos fluxos, como possibilidade de intensificar o ciclo de reprodução do capital, e pela redução de custos de transporte. A vista disso, a localização adquire extrema importância na disputa por mercados, diante de uma concorrência acirrada, aspecto que marca o período de reestruturação produtiva no contexto após o início dos anos de 1990. Sem a intervenção direta do Estado, tem predominado a lógica dos interesses privados, individuais, e o solo passa a ser objeto de extrema especulação, pois de uma localização estratégica depende, em grande parte, o sucesso dos capitalistas.

A outra face do processo é a precária inclusão, ou mesmo exclusão, de grande número de pessoas das redes e circuitos globais, as quais não estão inseridas em ambientes de acumulação, nem integradas a eles, dadas as precárias condições de seus espaços e condições de vida.

Se no interior do estado, em cidades como Itu, Salto e Sorocaba, a indústria tem maior peso relativo na geração de empregos, na organização espacial e na geração de fluxos do que na capital, onde a riqueza e diversidade de atividades econômicas existentes amenizam essa importância (embora ela seja relevante); observa-se que a tendência de a indústria exercer o papel de “ponta de lança” na exacerbação das diferenças espaciais também é maior no interior. Determinadas regiões, cidades e áreas do espaço intraurbano passam, assim - devido ao grau de influência gerado pelas atividades produtivas que nelas se implantam - a serem nós de grande centralidade. Por essa importância relativa são também mais capazes gerar fragmentação espacial do que o são na metrópole paulistana.

Essa estrutura fragmentada que comparece nas cidades e o aumento de suas centralidades, impulsionados pela instalação de unidades produtivas, bem como por sua reestruturação em novos moldes produtivos e organizacionais, foram acompanhados por mudanças nos fluxos, nas redes geográficas e na própria rede urbana, que fundamentaram o estreitamento das relações entre Itu, Salto e Sorocaba. A esse processo acompanhou também a instalação de equipamentos e infraestruturas capazes de estimular fluxos interurbanos. Tudo isso, associado às migrações pendulares, tem resultado em um

espaço bastante integrado, característica que se reflete nos processos de conurbação entre Itu e Salto e entre Sorocaba e Itu.

O adensamento dos fluxos pôde ser percebido tanto no surgimento de formas espaciais conurbadas, no desenvolvimento de eixos urbanizados conectando cidades próximas, no aumento da importância econômica e estratégica dos eixos de desenvolvimento; quanto no âmbito da morfologia e hierarquia da rede urbana, com o aumento do número de municípios que passaram a incorporar seus estratos superiores, ampliando os limites das aglomerações urbanas metropolitanas e não metropolitanas, como identificou o estudo *Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo*, realizado pela EMPLASA e publicado em 2011. De lá pra cá, novas mudanças ocorreram, tanto âmbito jurídico, quanto nos processos espaciais.

Também se ampliaram as relações de Itu, Salto e Sorocaba com São Paulo no contexto recente, tanto através de empresas que, desconcentradas da capital, se instalaram nessas cidades nas últimas décadas, quanto através de outras que as elegeram como destino de novos investimentos, ou daquelas que, instalando suas unidades produtivas aí, mantêm seus escritórios principais em São Paulo. Além disso, a capital foi apontada, durante o nosso trabalho de campo, como local de origem de insumos e matérias primas, bem como destino da produção de muitas indústrias. Por meio dessas informações também foram identificadas interações espaciais com variadas cidades da região, variados estados e países. Desse modo, os fluxos envolvendo outros níveis escalares também comparecem, tanto para a atividade industrial, quanto para outras empresas: seja fluxos de funcionários e serviços de apoio, seja de produtos, recursos, insumos e matérias primas, entre outros. Nas interações que superam a escala nacional, nota-se também que elas acontecem envolvendo não apenas as cidades que mais se destacam nas redes urbanas do país em questão, mas também outros centros urbanos de diferentes portes e níveis hierárquicos.

Convém, pois, reafirmar a ideia de que a investigação da rede urbana realizada a partir das cidades de Itu, Salto e Sorocaba revela uma realidade mais complexa do que no passado, pois é marcada por duas estruturas complementares – redes piramidais e anastomosadas - e por dois padrões espaciais. Sob essa última perspectiva, destaca-se, por um lado, a centralidade de Sorocaba e, por outro, a centralidade da capital do estado, o que exigiu o desenvolvimento de análises multiescalares.

Essas características foram reforçadas nas últimas décadas, quando o processo de reestruturação produtiva abriu caminho para a conformação de “um novo fato urbano de caráter metropolitano”, a cidade-região São Paulo. Essa nova espacialidade traz consigo uma nova dinâmica de fluxos e redes, que se distingue fundamentalmente das dinâmicas presentes no período anterior aos anos 90. Como característica fundamental das redes a partir desse marco, destacamos o fortalecimento de uma bipolaridade, pelo desenvolvimento de estruturas distintas e complementares: as estruturas piramidal e anastomosada.

À nova fase do processo de urbanização, a metropolização do espaço, à qual se vincula uma forma espacial correspondente, a cidade-região São Paulo, observa-se também uma dinâmica de fluxos característica, que, por meio de duas estruturas, visa potencializar o processo de acumulação e o poder de centralização de São Paulo sobre um entorno que tem se apresentado mais estendido nas últimas décadas. Nessa região, sob a influência direta da metrópole paulistana, localizam-se as cidades que foram objeto direto de nossa investigação; às quais, apresentando singularidades nas mudanças e dinâmicas geradas pela reestruturação produtiva ao longo das últimas décadas, mostram-se também plenamente integradas aos processos gerais vinculados ao momento histórico atual de desenvolvimento das forças produtivas e às influências emanadas pelo fortalecimento da centralidade de São Paulo.

Na relação entre as duas estruturas da rede urbana, convém ressaltar que não tratamos de olhar os fluxos apenas pelo viés dos conteúdos de comando e subordinação, ou de cooperação e complementaridade de funções. Diferentemente, consideramos ambos os conteúdos como simultâneos, reais e não excludentes na rede urbana e, portanto, capazes de gerar uma melhor compreensão sobre ela quando considerados em conjunto, muito embora também consideremos que em uma sociedade capitalista, estruturada em classes sociais, os conteúdos de hierarquia prevaleçam, impulsionando e orientando os fluxos, que, em última instância, concorrem para a concentração da riqueza e aprofundamento das diferenças sociais e espaciais. Assim, embora grande parte das novas articulações que passam a integrar a rede urbana não possa ser vista sob um prisma exclusivamente hierárquico, já que outros importantes conteúdos se fazem presentes, o sentido de hierarquia perpassa as duas estruturas da rede.

O período histórico em que vivemos é marcado pelas possibilidades geradas pelas novas tecnologias provenientes da Terceira Revolução Industrial, que permitiram entrarmos em uma nova era dos fluxos, criando possibilidades para as empresas superarem a crise econômica apoiadas em novas estratégias produtivas e organizacionais. As decisões locacionais passam a ter grande peso, fundamentadas no desenvolvimento dos sistemas de transporte e comunicação. São as empresas e, principalmente, as indústrias que atuam em amplas escalas, as principais responsáveis por grandes modificações na rede urbana. Com uma postura mais competitiva nas últimas décadas, elas se implantaram em pontos estratégicos, orientadas por novos padrões de funcionamento e assumiram a função de carro-chefe da reestruturação urbana; marcada por novos fluxos, novas redes geográficas, que acabam por ressaltar a configuração ambígua da própria rede urbana. Nessa estrutura, apesar de todos os mencionados avanços tecnológicos e das possibilidades de inserção social que eles evocam, ainda predominam os conteúdos de hierarquia. É através da rede urbana que a hierarquia se realiza, se perpetua, por meio de fluxos cuja intencionalidade primeira é o acúmulo de capital.

Dessa maneira, para o fortalecimento da estrutura piramidal da rede urbana, na qual a hierarquia é facilmente refletida e identificada, o modo de produção capitalista tem se valido crescentemente de fluxos multidirecionados, que induzem à ideia de conteúdos exclusivos de cooperação e ao equívoco de se afirmar a existência de duas estruturas independentes, sendo que a última refletiria a igualdade nas relações sociais. Diferentemente, a estrutura anastomosada desenvolve-se de forma dependente da estrutura piramidal, que se apoia nas principais centralidades da rede urbana.

Se há, pois, uma tendência que se destaca para a rede urbana atual, é o fortalecimento de centralidades já importantes e que, mesmo antes da reestruturação produtiva, já reuniam certas condições capazes de colocá-las no patamar que hoje se encontram na rede urbana. Os inúmeros investimentos que algumas cidades do interior têm recebido colocam isso em evidência. Já as áreas excluídas do movimento de localização das atividades produtivas modernas tendem, ao que tudo indica, a ter suas centralidades ainda mais diminuídas, dado à “liberdade” de localização das empresas de médio e grande porte e o poder que elas têm adquirido no processo de concentração do capital.

O fortalecimento da estrutura hierárquica da rede acontece privilegiando as cidades de nossa área de estudo, particularmente Sorocaba, mas, de modo geral, as três

idades, que são bastante integradas e se beneficiam de muitas externalidades comuns. Sorocaba tem reforçado sua influência regional, incentivando a recente institucionalização de sua região metropolitana. São Paulo, no topo da hierarquia da rede urbana brasileira, congrega essa formação territorial e divide, com Sorocaba, determinadas funções de gestão, embora isso aconteça sem afetar a condição subordinada de Sorocaba à São Paulo. Para essa última convergem, entre outros, fluxos de população, capitais, produtos, insumos e matérias-primas, de modo que o aumento da importância industrial de cidades do interior do estado tem contribuído, ao longo das últimas décadas, para o concomitante aumento da influência da capital sobre elas e suas regiões. Em outro sentido, a abertura da economia brasileira a partir dos anos 90 consolidou a posição de São Paulo na rede mundial de cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agência Nacional de Transportes Terrestres. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/23333/Conheca_as_Etapas_de_Concessoes_Rodoviaras.html>. Acesso em: nov. 2013

Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.artesp.sp.gov.br/rodovias-programa-de-concessoes-rodoviaras>>. Acesso em: nov. 2013

ANDRADE, M. C. de. O problema da polarização. Características e aspectos dos polos de crescimento e de desenvolvimento. In: *Espaço, polarização e desenvolvimento: uma introdução à economia regional*. São Paulo: Atlas S.A., 1987, p.57-72

ANTUNES, Cássio. Infraestrutura de transportes: análise dos principais modais do estado de São Paulo. In: *Revista Formação Online*, n.19, vol.1, p.124-150, jan./jun.2012.

AJONAS, A. C. S. *Centro e centralidade em Itu – SP*. 2009. 171f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PILOTOS DE AVIAÇÃO CIVIL. *Pousos e decolagens crescem em aeroporto de Sorocaba*. Disponível em: <http://pilotos.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1257%3A-pousos-e-decolagens-crescem-em-aeroporto-de-sorocaba-sp-&catid=31%3A-noticias&Itemid=117>. Acesso em setembro de 2014.

AZZONI, C. R. A lógica de dispersão da indústria no estado de São Paulo. In: *Estudos Econômicos*. São Paulo: IPEA/USP, n.16, p.45-56, 1986

_____. *Indústria e reversão da polarização no Brasil*. São Paulo: IPE-USP, 1986

BRASIL. MINISTÉRIO DO TRABALHO. E EMPREGO. Relação anual de informações sociais. Disponível em: <www.portal.mte.gov.br/rais>. Acesso em: maio de 2013.

CAIADO, A. S. C.; RIBEIRO, T. F. F.; AMORIM, R. L. Políticas neoliberais e reestruturação produtiva. In: POCHMAN, M. (org.). *Reestruturação produtiva*. Perspectivas de desenvolvimento local com inclusão social. Petrópolis: Ed. Vozes, 2004, p. 63-146.

CAPEL, H. *La morfología de las ciudades: sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

_____. Una mirada histórica sobre los estudios de redes de ciudades y sistemas urbanos. In: *Geo Trópico*, Universidad de Córdoba, Montería, Colombia/Grupo Geolat, vol. 1, nº 1, junio 2003. Disponível em: <http://www.geotropico.org/1_1_capel.html>. Acesso em: 28 de maio de 2013.

_____. Una mirada histórica sobre los estudios de redes de ciudades y sistemas urbanos. In: *Geo Trópico*, Universidad de Córdoba, Montería, Colombia/Grupo Geolat, vol. 2, nº 1, junio 2003. Disponível em: <http://www.geotropico.org/1_1_capel_pt2.html>. Acesso em: 12 de abril de 2013.

Carrefour compra Atacadão e se transforma em líder do setor no Brasil. Folha de São Paulo, 23 de abril de 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u116357.shtml>> Acesso em: julho de 2014.

Carrefour, Pão de Açúcar, Wal-Mart e GBarbosa mantêm posição em 2008. Extra, 10 de dezembro de 2010. Disponível em: <<http://extra.globo.com/noticias/brasil/carrefour-pao-de-acucar-wal-mart-gbarbosa-mantem-posicao-em-2008-257884.html>>. Acesso em: agosto de 2014.

CASTRO, I. E. de. O problema da escala. In: CASTRO, I. E. de; CORRÊA, R. L; GOMES, P. C. da C. (org.) *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010, p.117-140.

CHIARA, M. de. *Carrefour e Pão de Açúcar vão concorrer em shopping centers*. Exame.com, 13 de setembro de 2013. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/carrefour-e-pao-de-acucar-va-concorrer-em-shopping-centers>>. Acesso em agosto de 2014.

CORRÊA, R. L. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989.

_____. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, I. E. de; CORRÊA, R. L; GOMES, P. C. da C. (org.) *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010, p.15-47.

_____. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2006.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E de; GOMES, P. C da C.; CORRÊA, R. L. (orgs.) *Explorações Geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

_____. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática: 1989.

_____. Perspectivas da urbanização brasileira: uma visão geográfica para o futuro próximo. In: *Anais do X Simpurb*. Florianópolis, 2007.

_____. *Região e organização espacial*. São Paulo: Ática, 2000.

_____. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

DEBRASSI, T. M. F. B. Uma introdução à discussão da dispersão urbana na região de Sorocaba. In: REIS, N. G.; TANAKA, M. S. (org.). *Brasil, estudos sobre dispersão urbana*. São Paulo: FAU – USP, 2007 p. 401-429.

DIAS, L. C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. (org.). *Redes, sociedades e territórios*. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005, p.11-28.

_____. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. de; CORRÊA, R. L.; GOMES, P. C. da C. (orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

FERNANDES, F. *Grupo compra mais três redes no Rio*. Folha de São Paulo, 31 de agosto de 1999. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi31089923.htm>. Acesso em: agosto de 2014.

FERREIRA, Pedro Cavalcanti, MALLIAGROS, Thomas Georges. Investimentos, fontes de financiamento e evolução do setor de Infra-estrutura no Brasil: 1950-1996. In: *Ensaio econômico*, n. 346. Rio de Janeiro: FGV/EPGE, 2010.

GAARDER, J. *O mundo de Sofia: romance da história da filosofia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HAESBAERT, R. Região numa “constelação” de conceitos: espaço, território e região. In *Regional – Global: dilemas da região e da regionalização na Geografia contemporânea*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010, p.157-179.

HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2006.

_____. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 2007.

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

_____. Swindles and prophets: facts, fictions and fetishisms. Bioecon Media, jan. 2012. Vídeo. Disponível em: < <http://marx21.com/2013/02/24/credito-crise-e-o-fetichismo-do-dinheiro/>>. Acesso em: 25 de mar. 2013.

IBGE. *Classificação Nacional de Atividades Econômicas*. Disponível em: www.ibge.gov.br/concla. Acesso em janeiro de 2014.

_____. *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*. Departamento de Geografia. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1972.

_____. *Regiões de influência das cidades (REGIC)*. Diretoria de Geociências. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2007.

IPEA, IBGE, UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana*. Brasília: IPEA, 2001.

_____. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: redes urbanas regionais: Sudeste*, vol.5. Brasília: IPEA, 2001.

LANGENBUCH, J. R. *A estruturação da grande São Paulo: estudo de Geografia*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia. Departamento de documentação de divulgação cartográfica, 1971.

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

_____. *Espaço e política*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

_____. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.

LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. In: *Boletim Paulista de Geografia*, n.82, 2005, p. 45-64.

_____. *A transformação sócio-territorial das principais áreas metropolitanas da América do Sul: Buenos Aires, São Paulo e Santiago. A importância da indústria inovadora e de alta tecnologia no caso de São Paulo e sua relação com as transformações sócio-territoriais*. In: XII EGAL, 2009.

_____. Cisão territorial da indústria e integração regional no estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A; GALVÃO, A. C. F. (orgs.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: UNESP; ANPUR, 2003, p. 465 – 475.

_____. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. In: *Revista de Geografia Norte Grande*, v.39, p.7-20, 2008.

_____. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. In: *Scripta Nova - Revista electrónica de Geografia y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona. vol.11, n.245, ago. 2007.

_____. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, J. B. da; LIMA, L. C.; ELIAS, D. (orgs.). *Panorama da Geografia Brasileira I*. São Paulo: Annablume, 2006, p.65 -75.

_____. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. In: *Geousp: Espaço e tempo*. Revista de Pós-Graduação/Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, n.24. São Paulo: FFLCH/USP, 2008.

_____. O processo de metropolização do espaço. Uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, S. (org.) *Globalização e estrutura urbana*. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 2004.

_____. Reestruturação urbano-industrial do estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In: *Espaço e debates*. São Paulo, n.38, 1994, p.54-61.

_____. Uma nova determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: Carlos, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (orgs.) *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003.

LIMONAD, E. Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos. In: SANTOS, m [et. al.]. *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2011.

LOJKINE, J. *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

Makro inaugural nova loja em Sorocaba. Cruzeiro do Sul, Sorocaba, 05 de maio de 2014. Disponível em: <http://www.cruzeirodosul.inf.br/materia/545321/>. Acesso em setembro de 2014.

MIYAZAKI, V. K. *Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista*. 2013. 305f. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

MORAES, A. C. R.; COSTA, W. M. da. *Geografia Crítica: a valorização do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1984.

MORAES, A. C. R. *Geografia: a pequena história crítica*. São Paulo: Annablume, 2007.

MOURA, R., CARVALHO, I. *Estatuto da metrópole: onde está a região metropolitana?* In: <<http://observatoriodasmetropoles.net>>. Acesso em: 10 de ago. 2014.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na História*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

OLIVEIRA, C. F. de. *Água e saneamento básico: a atuação do grupo Suez em Limeira e Manaus*. 2007. 216f. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Panorama da indústria de transformação brasileira. FIESP/CIESP, 2013. Disponível em: <http://www.fiesp.com.br/indices-pesquisas-e-publicacoes/panorama-da-industria-de-transformacao-brasileira/>. Acesso em: dezembro de 2013.

Pesquisa CNT de rodovias 2013: relatório gerencial. – Brasília : CNT, SEST, SENAT, 2013. Disponível em: <pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/index.aspx>. Acesso em outubro de 2013.

POLANYI, K. O mercado auto-regulável e as mercadorias fictícias: trabalho, terra e dinheiro. In: *A grande transformação. As origens de nossa época*. Rio de Janeiro: Campus, 1980, p.81-88.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALTO. Salto, 2014. Disponível em: <<http://salto.sp.gov.br>>. Acesso em: setembro de 2014.

RAFESTIN, C. *Por uma Geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo. São Paulo: EMPLASA, 2011.

REIS, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas do tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

ROCHEFORT, M. *Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: Edusp, 2008.

SÃO PAULO. Departamento de Estradas de Rodagem. Secretaria de Logística e Transportes. <http://www.der.sp.gov.br/website/Malha/malha_evolucao.aspx>. Acesso em: nov. 2013

SCOTT, A. J. [et al]. Cidades-regiões globais. In: *Espaço e Debates*, São Paulo: NERU, n.41, p.11-25, 2001.

SEADE. Estado de São Paulo e suas regionalizações. Disponível em: <<http://produtos.seade.gov.br/produtos/divpolitica/>>. Acesso em junho de 2014.

_____. Informações municipais. Disponível em: <<http://produtos.seade.gov.br/>>. Acesso em junho de 2014.

_____. Pesquisa de investimentos anunciados no estado de São Paulo – Piesp. São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/produtos/piesp/consultabanco.php>>. Acesso em agosto de 2014.

_____. São Paulo, 2014. Banco de dados e de informações socioeconômicos do estado e dos municípios de São Paulo. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/>>. Acesso em julho/agosto de 2014.

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

Sorocaba irá receber unidade do supermercado Pão de Açúcar. Cruzeiro do Sul, Sorocaba, 26 de setembro de 2014. Disponível em <www.cruzeirodosul.inf.br/materia/572295/sorocaba-ira-receber-unidade-do-supermercado-pao-de-acucar>. Acesso em: setembro de 2014.

SPOSITO, E. S. *Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico*. São Paulo: Unesp, 2004.

SPOSITO, M. E. B. Multi(poly)centralité urbaine. In: FISCHER, A., MALEZIEUX, J. (Orgs). *Industrie et aménagement*. Paris: L'Harttman, 1999, p. 259 -286.

_____. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo*. 2004b. 510f. Tese (Livre Docência). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, p.10-11.

_____. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo das cidades médias no mundo contemporâneo. In: *Revista Cidades*. Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, v.3, n.5, 2006, p.143 – 157.

_____. Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no estado de São Paulo. In: UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA. *O Mapa da Indústria no Início do Século XXI: diferentes paradigmas para a leitura territorial e a dinâmica econômica no estado de São Paulo*. (Projeto Temático). Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR). Primeiro Relatório Parcial. Presidente Prudente, 2007.

_____. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. In: *Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona. v.11, n.245, ago. 2007

TOMAZELA, J. M. *Sorocaba ganha três shoppings em dois meses*. Estadão, 24 de novembro de 2013. Disponível em: <<http://www.economia.estadao.com.br/noticias/geral,sorocaba-ganha-tres-shoppings-em-dois-meses,170773e>>. Acesso em: junho de 2014.

TOWNROE, P. M., KEEN, D. *Polarization reversal in the State of São Paulo, Brazil*. In: *Regional Studies*, Cambridge, v.18, n.1, p.45-54, Feb.1984.

WHITACKER, A. M. Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locacionais e na configuração da centralidade em cidades médias. In: *Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona. v.11, n.245, ago. 2007.

_____. *Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto – SP*. 2003. 238f. Tese (doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

<https://pt-br.facebook.com/tangarashopping>. Acesso em: setembro de 2014.

<<http://imprensa.gpabr.com/category/conviva>>. Acesso em: agosto de 2014.

<<http://www.makro.com.br/SitePages/quem-somos.aspx>>. Acesso em agosto de 2014.

<http://www.shv.nl/financieel>

<http://www.viaoeste.com.br/institucional/>

<http://www.vmetais.com.br/>

ANEXOS

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Pesquisadora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas

INDÚSTRIAS

Questionário n°:	Nome da empresa:		
Endereço:			
Fone:		Página web:	
Responsável pelas informações/cargo:			

1. Ramo de atividade:		2. Ano de surgimento da empresa:	
3. Número de empregados desta unidade:		4. Ano de instalação na cidade:	

5. Localização anterior:	5.1 Cidade:	
--------------------------	-------------	--

6. A empresa é:	() unilocalizada () multilocalizada	6.1 Atividades diversificadas?	() sim () não	6.2 Quantas unidades?		6.3 Unidades por cidades do estado de SP, por estados ou países:	
-----------------	--	--------------------------------	--------------------	-----------------------	--	--	--

				6.4 Localização do escritório principal:	
--	--	--	--	--	--

6.5 Quantas unidades haviam? (déc. 1980)		6.6 Atividades diversificadas?	() sim () não	6.7 Unidades por cidades do estado de SP, por estados ou países:	
--	--	--------------------------------	--------------------	--	--

				6.8 Localização do escritório:	
--	--	--	--	--------------------------------	--

7. Esta unidade é uma filial?	() sim () não	7.1 Localização da matriz:		7.2 Abrangência de localização das filiais:	
-------------------------------	--------------------	----------------------------	--	---	--

8. Abrangência de atuação desta unidade:	() local () regional () estado de SP () Centro-sul	() nacional () Mercosul () Outros países	8.1 Abrangência de atuação desta unidade na década de 1980:	() local () regional () estado de SP () Centro-sul	() nacional () Mercosul () Outros países
--	---	---	---	---	---

9. Origem do capital:	() local () de fora	9.1 De onde?	
-----------------------	--------------------------	--------------	--

10. Composição do capital originário:	() familiar/individual () cooperativa	() sociedade () outra	10.1 Qual?	
---------------------------------------	--	----------------------------	------------	--

11. Composição do capital atual:	() familiar/individual () cooperativa () grupo econômico	() sociedade () outra	11.1 Qual?	
			11.2 Desde quando?	

11.3 Grupo econômico: Que grupo?	
----------------------------------	--

12. Houve processos de:	() fusão () cisão () incorporação
-------------------------	--

12.1 Quando ocorreram?		12.2 Empresas envolvidas:	
------------------------	--	---------------------------	--

--	--	--	--

13. Natureza jurídica da empresa:	() Economia mista (privado e público) () Sociedade anônima () empresa individual () cooperativa () outra.
-----------------------------------	--

13.1 Qual?	
------------	--

14. Parcerias ou cooperações/consórcios?	() sim () não	14.1 Quais? (empresas, governos, instituições):	
14.2 Localização das empresas/instituições:			

15. Existe terceirização de atividades?		() sim () não	
15.1 Quais atividades?	15.2 Localiz. da empresa.:	15.1 Quais atividades?	15.2 Localização:
() segurança		() manutenção de máquinas e equipamentos.	
() alimentação		() pesquisa e desenvolvimento (qualidade/ inovações).	
() limpeza		() projetos de engenharia.	
() contabilidade		() programas e sistemas de informática.	
() assessoria jurídica		() fabricação de partes da produção	
() transporte de cargas		() outros. Quais?	
() transporte de funcionários			
() treinamento.			

16. Produtos da unidade:		
16.1 PRINCIPAL Produto :		
16.2 Destinos:		
() local		
() Restante da região	Cidades:	
() Itu () Salto () Sorocaba.		
() Restante do estado	Cidades:	
() cidade de São Paulo		
() Restante do Brasil	estados:	
() Restante da América do Sul		
	Países:	
() Outros países do mundo		
	Quais?	

18. Principais matérias-primas/produtos utilizados pela unidade:		
18.1 Matéria-prima/produto:		
18.2 Origens:		
() local		
() Restante da região	Cidades:	

() Itu () Salto () Sorocaba.		
() Restante do estado	Cidades:	
() cidade de São Paulo		
() Restante do Brasil	estados:	
() Restante da América do Sul	Países:	
() Outros países do mundo	Países:	