

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

**Metropolização e segregações urbanas em  
Campo Limpo Paulista/SP**

Juliana Andrade Moura

Orientador: Prof<sup>o</sup>. Dr<sup>o</sup>. Júlio César Suzuki

2010

Juliana Andrade Moura

**Metropolização e segregações urbanas em  
Campo Limpo Paulista/SP**

**Orientador: Prof<sup>o</sup>.Dr<sup>o</sup>. Júlio César Suzuki**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós - Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ciências na área de Geografia Humana.

São Paulo

Junho / 2010

Ao companheiro Rafael Roxo dos Santos  
dedico este trabalho, que é também um pouco dele.

## **Agradecimentos**

A todos aqueles que de diferentes maneiras e em momentos diversos estiveram presentes, em especial:

Ao meu orientador Professor Júlio César Suzuki pela competência e seriedade com que conduziu todo o processo;

As professoras Odette Seabra e Claudete Vitte pelas fecundas contribuições no momento da qualificação;

Aos colegas de mestrado e colóquio, Nilton Gama, Eduardo Baider, Hideko Myata, Elias da Silva, Lina Lozano, Camilo Bustos, Alberto Lopes, Evandro Fernandes e Samarone Marinho;

Aos funcionários da Prefeitura Municipal de Campo Limpo Paulista, Marise Nigro, Secretária de Habitação Social, Márcio Lima, Secretário de Obras e Carla de Cândia, Sr. Pitanha e Dr. Luis Paulo Martinelli, pela boa vontade em colocar ao dispor as informações solicitadas;

À Paula Baptista Gabriel pela revisão final do texto e ao meu querido irmão Daniel, os pais do Bruno, muito obrigada pelo incentivo;

A Patrícia Maria de Jesus pela amizade e força que ao longo de todos esses anos continua a me inspirar;

A grande amiga campolimpense Patrícia Medina Pinheiro, que, desde longa data esteve presente, especialmente neste momento tão particular. Pela acolhida em sua casa durante os trabalhos de campo, pelo auxílio na aplicação dos questionários, pelos contatos estabelecidos, conversas, opiniões e críticas durante toda a pesquisa;

À família Roxo dos Santos por serem também a minha família. Amo muito todos vocês;

A minha mãe Vera Lúcia pelo exemplo de determinação diante das dificuldades. E ao Guilherme, meu grande irmãozinho.

Ao CNPq pela concessão da bolsa.

*“Essa cidade que não se elimina da cabeça é como uma armadura ou um retículo em cujos espaços cada um pode colocar as coisas que deseja recordar: nome de homens ilustres, virtudes, números, classificações vegetais e minerais, constelações, partes do discurso”.*

*Ítalo Calvino – Cidades Invisíveis.*

## Resumo

Este trabalho tem como objetivo analisar de que maneira o município de Campo Limpo Paulista tem sido historicamente atingido pelos processos de modernização capitalista a partir do avanço da metrópole de São Paulo em direção ao seu entorno. Trata-se de compreender as especificidades da produção do espaço urbano em relação ao processo de metropolização. Campo Limpo por volta do ano de 1950 era considerado um pequeno povoado-estação do cinturão caipira, após deu origem ao modesto subúrbio industrial e residencial, tornando-se, mais recentemente, em mais um dos espaços de reprodução periférica metropolitana. A industrialização e a urbanização possibilitadas e direcionadas por seus tentáculos - a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí em 1881, depois as rodovias Anhanguera (1948) e Máximo Zamboto (1971) - têm aglutinado mais fortemente novos lugares, contribuindo para a desagregação da unidade espacial interna do município, onde se tem verificado dinâmicas de auto-segregação dos ricos vindos de São Paulo a ocupar as chácaras urbanas da Estância Figueira Branca e tem segregado os pobres entre seus iguais, no Conjunto Habitacional São José, além de ser um município receptor da dispersão industrial.

Palavras-chave: produção do espaço urbano, metropolização, segregação socioespacial.

## Le Résumé:

Le but de ce travail c'est de faire une analyse sur la ville de Campo Limpo Paulista, comme elle a été influencée pour les procès de modernisation capitaliste à partir de l'avance de la ville de São Paulo en direction à sa banlieu. Il aborde des spécificités de la production d'espace urbain en relation au procès de metropolisation.

La ville de Campo Limpo Paulista environ de 1950 était considérée un petit village-arrêt de la région provinciale, après elle a donné origine à une modeste banlieue industrielle et résidentielle, et plus récemment, elle est devenue un espace de reproduction périphérique métropolitaine. L'industrialisation et l'urbanisation possibilités et dirigées pour ses tentacules - la voie ferrée Santos-Jundiaí en 1881, après les autoroutes *Anhanguera* (1948) et *Máximo Zamboto* (1971) - elles ont concentré plus fortement nouveaux lieux, en contribuant pour une désagrégation de l'unité d'espace interne de la ville, où nous pouvons vérifier une dynamique d'auto-ségrégation des riches qui sont venus de São Paulo aux métairies urbaines de la Estância Figueira Branca et ces procès ont ségrégé les pauvres entre ses semblables, dans l'Ensemble d'Habitation São José, outre que Campo Limpo Paulista elle est une ville de réception de la dispersion industrielle.

Les mots-clés : production d'espace urbain, metropolisation, ségrégation sociospatial.

## **Listas**

### **Figuras**

<b>Figura 1:</b> Localização de Campo Limpo Paulista em relação ao núcleo metropolitano	25
<b>Figura 2:</b> Ilustração das principais ferrovias .....	86
<b>Figura 3:</b> Conjunto Habitacional São José - fases de implantação .....	150

### **Mapas**

<b>Mapa 1:</b> Município de Campo Limpo Paulista. ....	108
<b>Mapa 2:</b> Zoneamento Municipal – Dezembro de 1966. ....	114

### **Fotos**

<b>Foto 1:</b> Estação Campo Limpo. Antiga rua do Comércio.....	88
<b>Foto 2:</b> Antiga rua do Comércio, atual avenida Adherbal da Costa Moreira .....	89
<b>Foto 3:</b> Morro do Elefante ou da Mursa. ....	107
<b>Foto 4:</b> Morro da Mursa e a Krupp. ....	107
<b>Foto 5:</b> Vista panorâmica de Campo Limpo Paulista .....	110
<b>Foto 6:</b> Estrada da Figueira. Em direção à região norte do Município.....	118
<b>Foto 7:</b> Zona leste do município, a mais densamente povoada.....	119
<b>Foto 8:</b> O Conjunto Habitacional São José.....	120
<b>Foto 9:</b> Estância Figueira Branca, a partir de seu principal acesso, a Estrada da Figueira.....	131
<b>Foto 10:</b> Avenida Alfried Krupp, as margens do rio Jundiaí.....	153
<b>Foto 11 :</b> Empresa Krupp e Conjunto Habitacional São José.....	155
<b>Foto 12:</b> Vista panorâmica do Conjunto Habitacional São José, à esquerda.....	158
<b>Foto 13:</b> À esquerda Estrada da Bragantina, principal acesso ao São José II .....	161
<b>Foto 14:</b> Habitação básica original entregue pelo poder público.....	162

## **Imagens de Satélites**

<b>Imagens 1:</b> Loteamento Estância Figueira Branca. ....	134
<b>Imagens 2:</b> A Estância Figueira Branca, o Conjunto Habitacional São José em relação ao núcleo central de Campo Limpo Paulista.....	152

## **Tabelas**

<b>Tabela 1:</b> Índices Urbanísticos do Conjunto Habitacional São José.....	147
<b>Tabela 2:</b> Cálculo Comparativo da Densidade Demográfica.....	148
<b>Tabela 3:</b> Evolução Demográfica do Município .....	148
<b>Tabela 4:</b> .. Conjunto Habitacional São José - Renda Mensal Familiar.....	163
<b>Tabela 5:</b> Conjunto Habitacional São José. Rendimento Mensal dos Responsáveis por Domicílios .....	165
<b>Tabela 6:</b> Conjunto Habitacional São José. Escolaridade dos moradores.....	166

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	10
------------------	----

### CAPÍTULO I

#### **Campo Limpo Paulista: fronteira do padrão periférico de expansão metropolitana**

1.1 . A Metropolização do espaço .....	22
1.1.2. Debates acerca da desconcentração industrial .....	35
1.1.3. A reestruturação produtiva e suas implicações territoriais.....	42
1.1.4. Dispersão Urbana .....	48
1.1.5. Compreender São Paulo a partir da dinâmica de seu entorno .....	53

### CAPÍTULO II

#### **A formação da metrópole e seu entorno**

2.1. A economia colonial .....	67
2.2. A ampliação das relações capitalistas, o desenvolvimento das forças produtivas e a formação de uma rede de cidades no estado de São Paulo	
2.2.1 O café .....	75
2.2.2. As ferrovias .....	79
2.2.3 As indústrias .....	90
2.3. A industrialização e a estruturação do fenômeno urbano em São Paulo e Campo Limpo no período de 1930 a 1970.....	93

## CAPÍTULO III

### A produção das segregações urbanas: A Estância Figueira Branca e o Conjunto Habitacional São José

3.1. Caracterização do município .....	106
3.2. O conceito de segregação socioespacial. Algumas considerações.....	121
3.3. Estância Figueira Branca – “Um recanto europeu num paraíso tropical”.....	130
3.4.O Conjunto Habitacional São José.....	146
4. Considerações finais.....	175
5. Referências .....	179

## Introdução

O presente trabalho buscou a análise das especificidades da produção do espaço urbano do ponto de vista da reprodução social em dois lugares residenciais em Campo Limpo Paulista, município situado no entorno metropolitano.

Os dois lugares de estudo são: o Conjunto Habitacional São José viabilizado pelo Poder Público Municipal em 1982 e destinado à população de baixa renda; e o loteamento denominado Estância Figueira Branca, com chácaras e casas de alto padrão em lotes de 3.000m<sup>2</sup>, que tiveram sua comercialização iniciada em meados dos anos 1950.

Interessou-nos investigar a maneira pela qual a produção social desses lugares esteve historicamente relacionada com o processo de metropolização. Como esse processo tem atingido a pequena cidade? Quais serão as especificidades da produção dos espaços de morar em Campo Limpo Paulista a partir da metropolização de São Paulo?

A Estância Figueira Branca está situada ao norte do município de Campo Limpo Paulista nos limites com Jarinú e Atibaia (em uma região montanhosa com clima de altitude bastante agradável). Há no local a presença de inúmeros lagos e corredeiras, formando um setor da cidade predominantemente ocupado por amplas chácaras urbanas.

Ao possuir características que a região metropolitana vai radicalmente deixando de oferecer, como silêncio, sossego, áreas verdes e amplos espaços parcelados, a Estância Figueira Branca vai atraindo grupos sociais com maior poder aquisitivo em busca de amenidades naturais, de contato com a natureza e das possibilidades de lazer que o subúrbio idílico pode oferecer, quer seja como uma segunda residência ou casa de veraneio; quer seja como residência definitiva de muitos que continuam trabalhando em São Paulo ou nas imediações, deslocando-se diariamente de automóvel.

Os moradores do Conjunto Habitacional São José, ao possuírem as mais diversas origens e trajetórias, são, sobretudo, resultado de contradições sociais. O fato de estarem segregados nessa área de assentamento de população pobre e migrante na cidade-dormitório do entorno metropolitano, expõe-os a uma situação de ausência de trabalho para todos e também à possibilidade do acesso à casa própria. Interessou-nos investigar a maneira pela qual se dá a (re)produção social desses moradores/trabalhadores diante da impossibilidade de trabalho e do urbano para todos e da proximidade com São Paulo. Será que estas situações fazem com que tenham que buscar ocupações principalmente no núcleo da metrópole, utilizando preferencialmente o trem como meio de transporte?

Embora a produção e a manutenção de diferenciações, afastamento e isolamento entre moradores de diferentes áreas da cidade não seja uma exclusividade dos espaços metropolitanos, tendo sido verificado e analisado em cidades pequenas e médias não inseridas nas teias metropolitanas, temos como uma importante premissa neste trabalho que os processos de metropolização têm intensificado sobremaneira as segregações socioespaciais.

E mais, além de serem produzidos segregados e para segregar, esses espaços puderam contribuir para desagregar a estrutura interna própria da cidade (se é que ela realmente tenha um dia existido) ao se constituírem enquanto parte do processo global de segregação metropolitana. (VILLAÇA, 1998, p.335)

O município de Campo Limpo Paulista possuía, em 2009, segundo o IBGE, 74.863 habitantes. Está situado a noroeste da mancha urbana metropolitana, a 60 km de distância do núcleo de São Paulo e a 11 km de Jundiaí. Pode ser alcançado a partir de São Paulo pela rodovia Anhanguera (SP-330) ao longo de 38 km e, em seguida, pela rodovia Edgar Máximo Zamboto (SP-354) por mais 19 km. Está ligado a vários pontos da capital paulista e a Jundiaí, além das rodovias, pelos trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, antiga Estrada de Ferro Santos Jundiaí.

No passado, Campo Limpo era considerado um distante bairro de Jundiaí, do qual obteve sua emancipação político-administrativa em 1965. Jundiaí,

cidade média do interior paulista, está situada entre as Regiões Metropolitanas de São Paulo e Campinas quase que equidistante destas, unida a elas por uma densa estrutura de comunicações e por vias rápidas de transporte, o sistema de Rodovias Anhanguera e Bandeirantes. As relações econômicas que Jundiaí estabelece com Campo Limpo Paulista são bastante fortes.

Localizada em uma região que, por volta dos anos 1960, foi denominada por Langenbuch (1971), como “cinturão caipira”, Campo Limpo se constituiu enquanto uma aglomeração suburbana orientada pelas estações ferroviárias. Seus moradores referem-se à ela como uma cidade-dormitório. Antes, uma pequena aglomeração interiorana, povoada por caipiras, foi, sistematicamente, alcançada e rasgada pela ferrovia e depois pelas rodovias - tentáculos de uma (re)produção suburbana, posteriormente periférica, a partir da metrópole.

Lefebvre (1976), ao teorizar sobre o espaço, diz-nos que este ao tender à homogeneidade, apresenta-se fragmentado e é fortemente hierarquizado. A partir disto, inferimos que as lógicas de (re)produção do espaço urbano e de reprodução das relações sociais de produção, nesses específicos lugares metropolitanos em Campo Limpo Paulista, são, de certa maneira, expressas a partir de São Paulo enquanto centralidade, sendo esta a hipótese que orientou nossas reflexões.

A compreensão da produção social desses dois lugares em relação à metropolização é buscada historicamente. Procuramos a identificação e compreensão dos processos a partir de sua gênese. Embora fossem determinações muito diferentes, acreditamos que os sentidos que a urbanização de São Paulo e seu entorno viriam a tomar já estavam, de certa maneira, pressupostos nas espacialidades agrárias de uma economia colonial. No período agrário-exportador, cidades iam pontuando-se onde seriam necessárias a reprodução e o aprofundamento das relações capitalistas no estado de São Paulo. Momento que contribuiu para lançar as bases da industrialização, concentrada no que viria a ser o núcleo metropolitano, ao mesmo tempo em que contraditoriamente verificava-se a dispersão do processo por seu entorno.

Não podendo deixar de considerar a industrialização como produtora do espaço e como importante vetor da urbanização, verifica-se que, ao longo de sua história, São Paulo não só concentrou as atividades industriais, mas também, e ao mesmo tempo, dispersou-as por seus arrabaldes os mais longínquos (MARTINS, 1992, p.176).

Campo Limpo está inserida de maneira subordinada nesta rede de cidades, que, tendo se formado no período agrário-exportador brasileiro, consolidou-se no período urbano-industrial como a mais importante e dinâmica rede urbana do país. Verificamos que o município, desde sua gênese, está subalternamente atrelado aos processos de modernização capitalista com a centralidade exercida pelo núcleo metropolitano.

Ao compreendermos o processo de metropolização como a metamorfose da cidade em metrópole e tudo o que isso significa, questionamos a maneira pela qual esse processo tem atingido a pequena cidade. Quais serão as especificidades da produção dos espaços de morar em Campo Limpo Paulista a partir da metropolização de São Paulo? Como dar-se-á a reprodução da vida nesses espaços suburbanos-interiores ou, mais recentemente, periféricos-metropolitanos?

Seabra (2004, p.277) diz-nos que a cidade de São Paulo chegou a sua mais exuberante forma nos anos 1950, quando ainda realizava-se como uma cidade de bairros, sendo que, “[...] entre 1950 e 1980, implodiam as estruturas internas da cidade à medida que explodia o tecido urbano na formação das periferias que davam configuração, propriamente à metrópole”. A cidade tradicional, de tecido contínuo, com limites razoavelmente definidos, deu origem à metrópole. Os bairros eram unidades socioculturais de reprodução da vida; tornaram-se não mais do que fragmentos da metrópole. A partir da implosão-explosão, a cidade de bairros dá lugar à metrópole. (SEABRA, 2004, p.281).

Processo de explosão que produz a conformação de uma enorme extensão de urbanização contínua e descontínua, em que a sociedade urbana busca generalizar-se, tendendo à homogeneização dos lugares e dos modos de vida, com as periferias se estendendo a perder de vista, inclusive com a aglutinação na teia

metropolitana de nós cada vez mais distantes de seu núcleo. Assim, o cotidiano de uma parte dos habitantes desses pequenos municípios - que são envolvidos no processo, passa a ser organizado como em uma metrópole e sua população adota, pelo menos em parte, modos de vida, de mobilidade e de consumo metropolitanos, nas várias partes do sistema. (REIS, 2006)

A metropolização do espaço tendo se iniciado em meados dos anos 1950, intensificou-se, sobretudo, a partir dos anos 1970, a partir de dinâmicas de reestruturação produtiva, que inclui a desconcentração das atividades produtivas e a centralização do capital no núcleo da metrópole, a crescente internacionalização e ampliação dos mercados, a dispersão populacional e um significativo processo de expansão territorial da metrópole atingindo o interior e acentuando processos de segregação socioespacial.

Segregação socioespacial da população de baixíssima renda promovida pelo Estado, no caso do Conjunto Habitacional São José; e uma auto-segregação das camadas médias e altas da sociedade em fuga do urbano, em busca de novas maneiras de morar na metrópole, no caso da Estância Figueira Branca. Diferentes lógicas na produção desses espaços urbanos, que devem ser compreendidas a luz das contradições da produção capitalista do urbano.

Acreditamos que os processos de modernização capitalista que atingiram e englobaram Campo Limpo deram-se com especificidades, de maneira mais lenta e menos intensa do que no núcleo metropolitano. Até o início dos anos 1990, a praça Eugênio Lessi, situada em frente à Igreja Matriz no centro da cidade, recebia aos finais de semana os moradores dos diversos bairros. Ainda era o lugar do encontro e da festa, a fonte com chafariz, o coreto, a feira de artesanato ao final da missa e o passeio de bondinho, eram atrativos para todas as idades, para pobres e ricos, os quais, vindos de todas as partes da cidade, encontravam-se no mesmo espaço público. Hoje, a praça reformada, possui um palco no lugar do coreto, seu chafariz foi inutilizado e os passeios de bondinho e as feiras de artesanato permanecem somente na memória. A praça, o centro da cidade e o lugar dos encontros lúdicos com o diferente se esvaziaram.

A indagação a respeito da maneira pela qual se dá a produção dos espaços de morar e a reprodução social dos moradores de Campo Limpo Paulista em relação à metrópole, enquanto centralidade, surgiu a partir da memória da paisagem urbana muito particular da pequena cidade que construímos ao longo de meados dos anos 1980 e 1990, em nossa vivência no lugar. Experiência que permitiu registrar a memória de um determinado modo de vida, mais simples e mais lento, próximo e distante da capital.

O contraste da memória desta paisagem urbana pretérita em choque com a conformação espacial atual de Campo Limpo nos impressionou e intrigou-nos, principalmente o adensamento verificado na região leste do município, entre o centro da cidade e o Conjunto Habitacional São José, antes, um grande vazio urbano, agora ocupado, sobretudo, por loteamentos populares autoconstruídos que se estendem para além do São José, em direção à áreas de altas declividades nas vertentes do rio Jundiá a ocupar e englobar em sua expansão antigas glebas rurais cada vez mais distantes do centro. Ao norte, na região das chácaras, pouco ou nada mudou. As chácaras continuam muradas e belas e as ruas de terra continuam vazias.

Como um importante recurso, buscaremos compreender os processos sociais que engendraram as formas espaciais destes distintos fragmentos da cidade, caracterizá-los e perceber de que maneira se dá a interrelação entre esses dois bairros na cidade, se é que ela existe, e, como cada um deles relaciona-se com a metrópole de São Paulo, no que diz respeito, principalmente, à (re)produção territorial desses espaços e também à (re)produção social de seus moradores / trabalhadores.

Identificar a expressão das dinâmicas de segregação socioespacial nesses bairros a partir de uma caracterização social, espacial e econômica das formas, da densidade de ocupação e dos conteúdos desses lugares é um dos nossos objetivos específicos. Pois, a tendência à segregação socioespacial no interior das cidades tem se revelado como uma das importantes dimensões do atual processo de urbanização.

Se as interrelações da metrópole com seu entorno não são novas, vêm sendo intensificadas sobremaneira nas últimas quatro décadas. E se a metrópole há muito não pode ser pensada sem se considerar seu entorno ou as redes em que está inserida, tampouco a pequena cidade do entorno metropolitano pode ser pensada isoladamente, sem se considerar a dinâmica metropolitana ali presente e, cada vez mais, Campo Limpo tem sido mais um receptor da dispersão populacional e da desconcentração industrial a partir do núcleo metropolitano.

Embora a mancha urbana metropolitana não tenha contínua e plenamente atingido e englobado Campo Limpo Paulista em sua expansão, embora Campo Limpo não esteja incluído entre o conjunto de municípios que compõe a Região Metropolitana de São Paulo, esta pequena cidade do entorno metropolitano tem sido atingida por processos de modernização capitalista a partir da urbanização e industrialização com a centralidade do processo exercida pelo núcleo metropolitano, ao receber parte da dispersão populacional e parte dos processos de produção atrelados à desconcentração industrial da metrópole.

A incursão que realizamos sobre a questão da distribuição territorial da produção justifica-se, pois está atrelada à questão da (re)produção social do espaço urbano, inclusive habitacional. Villaça (2004) ao referir-se sobre a produção de espaços segregados nas cidades capitalistas, diz que um processo social estará tão mais entendido quanto melhor sua compreensão estiver no conjunto do processo social, ou, quanto mais amplo for o processo social ao qual a análise articula-se.

Nossa incursão por diferentes temporalidades justifica-se pela tentativa de melhor compreendermos a urbanização pretérita decorrente da relação com a agricultura e, posteriormente, a predominante relação entre industrialização e urbanização, para que possamos entender processos socioespaciais de segregação e auto-segregação e as duas maneiras diferentes de morar na cidade de Campo Limpo Paulista, entorno metropolitano.

O processo de produção do espaço urbano será abordado do ponto de vista da reprodução social, pois, nos termos discutidos por Henri Lefebvre (1977), os espaços residenciais podem ser considerados lugares de reprodução de diferentes

grupos sociais, sendo que as dinâmicas capitalistas de (re)produção do espaço urbano contribuem para a manutenção e consolidação da (re)produção das relações sociais de produção, enquanto a segregação socioespacial realiza-se como produto, mas também como condição da reprodução dessas relações sociais.

As reflexões citadas acima nos levaram a leituras sobre a expansão territorial da metrópole paulista em um contexto de processos mais amplos de reestruturação produtiva e das metamorfoses na forma espacial do urbano, manifestos em sua forma fenomênica na “região da metrópole desconcentrada” e nos grupos econômicos, principal agente do capital desse momento histórico. (LENCIONI, 2003)

Alguns autores (MATTOS, 1999; LENCIONI, 2003) têm verificado que dinâmicas de reestruturação produtiva têm causado impactos na estruturação socioespacial da Região Metropolitana, mudanças que têm sido expressas a partir da dispersão territorial das unidades produtivas pelo território, concomitantemente à concentração da gestão do capital no centro metropolitano, contribuindo assim para a extensão territorial do processo de metropolização. Com o capital em busca de lucros crescentes, privilegiando alguns lugares em detrimento de outros e contribuindo para o agravamento das segregações.

Essas dinâmicas de reestruturação produtiva são metamorfoses na maneira capitalista de produzir, acompanhado de avanços tecnológicos, o que significa, antes de tudo, segundo Alves (2000, p.13), “a procura de uma nova hegemonia do capital na produção adequada à nova etapa do capitalismo mundial”.

Quais as implicações dessas mudanças na forma e na maneira de morar no entorno metropolitano? Como esses espaços suburbanos-periféricos estão sendo produzidos? Quais são as singularidades nas ações dos diferentes sujeitos produtores e dos moradores desses/nesses espaços habitacionais cada vez mais caracterizados pela segregação?

Para a consecução dos objetivos acima, fizemos levantamento e leitura de material bibliográfico (livros, teses, dissertações, monografias, artigos em periódicos e jornais) que interessa à compreensão do tema abordado, com prioridade às obras que tratam mais especificamente dos seguintes temas: a economia cafeeira

e a constituição da rede urbana paulista, concentração industrial em São Paulo, desconcentração industrial, reestruturação produtiva, metropolização, produção do espaço urbano, segregação socioespacial e Campo Limpo Paulista.

Realizamos visitas a órgãos públicos, para entrevistas e levantamento de documentos - sobretudo junto à Secretaria Municipal de Planejamento e Habitação da Prefeitura Municipal. Assim, por meio da análise de entrevistas e documentos, como das plantas iniciais dos loteamentos, observamos quais fatores promoveram a implantação desses e as diferenças nas origens dos dois loteamentos em questão. Com isso, investigamos qual foi a influência dessas diferenças no posterior desenvolvimento dos loteamentos. Fizemos trabalhos de campo no município e mais especificamente no loteamento Figueira Branca e no Conjunto Habitacional São José, com vistas a verificar as diferentes maneiras de morar, influenciadas pela forma, pela distância e pela situação de descontinuidade urbana em que se encontram tais lugares.

Para que cumpríssemos uma importante etapa do trabalho aplicamos 150 questionários junto às aproximadas 3.000 famílias moradoras do São José, durante a semana e também aos finais de semana, além da realização de entrevistas semi-estruturadas, gravadas ou não. Nossos informantes eram escolhidos aleatoriamente, sendo principalmente aqueles que se mostravam disponíveis e receptivos. A preocupação era contemplar a diversidade de realidades, dentro da aparente homogeneidade. Abordamos pessoas de diferentes idades, sexo e ocupação e, também, que estivessem bem distribuídos por todo o Conjunto Habitacional, tendo sido abordado pelo menos um morador de cada rua.

A Estância Figueira Branca por apresentar uma dinâmica socioespacial muito distinta do São José, exigiu metodologia diferenciada. A abordagem neste caso não pode ser quantitativa, pois as pessoas que ali vivem ou que dali usufruem, pelo fato de estarem no interior das propriedades bem protegidas por grandes cachorros e muros e deslocarem-se somente de automóveis, raramente são vistas. Fizemos entrevistas semi-estruturadas com 11 indivíduos que foram tomados como representativos do conjunto de 650 famílias proprietárias dos lotes no lugar.

Deste modo, por meio dos relatos dos moradores, avaliamos o nível maior ou menor de articulação desses loteamentos ao conjunto da área urbana de Campo Limpo Paulista e, por conseguinte, o grau de segregação socioespacial, por meio da constatação do nível de integração entre os moradores dos loteamentos e o restante da cidade e do grau de acesso que têm aos meios de consumo coletivo.

Também aconteceram colóquios e reuniões com o orientador, com vistas ao acompanhamento da pesquisa para o esclarecimento de dúvidas surgidas, contribuindo para os momentos de elaboração da dissertação. Dessa forma, este relatório conta com um trabalho baseado nos dados e informações obtidos em campo e com o embasamento teórico, por meio das interpretações e reflexões feitas, no intuito de compreender a realidade estudada empiricamente e a sua articulação com a produção teórico-metodológica consultada.

Este trabalho está organizado da seguinte maneira: no *primeiro capítulo*, teceremos considerações teóricas a respeito do processo de metropolização do espaço, pois ao mesmo tempo em que tem aglutinado em sua lógica lugares cada vez mais distantes, têm-se ignorado outros. Entendemos que a metropolização está atrelada ao modo de produção capitalista em sua necessidade de reprodução ampliada que tem seu rebatimento no espaço como meio, condição e produto dessas mesmas relações de produção capitalista. Nosso ponto de partida, nessa análise, será a partir da escala global, da reprodução ampliada do capital e do capitalismo como subsídio para buscarmos melhor compreender a (re)produção de espaços habitacionais periféricos e a (re)produção da vida nesses específicos lugares.

No *segundo capítulo*, analisaremos historicamente a gênese das diferentes espacialidades em Campo Limpo Paulista enquanto entorno metropolitano, em consonância com a ampliação das relações capitalistas, o desenvolvimento das forças produtivas e a formação de uma rede de cidades no estado de São Paulo, a partir da economia cafeeira, da implantação das ferrovias e da industrialização.

No *terceiro capítulo*, pretende-se caracterizar os bairros São José e Figueira Branca a luz dos processos sociais que os engendraram, em uma relação

dialética entre processos e formas. Identificar a expressão das dinâmicas de segregação socioespacial nesses bairros, a partir de uma caracterização social, espacial e econômica das formas, da densidade de ocupação e dos conteúdos desses lugares. Além da interpretação e análise do comportamento espacial de grupos sociais distintos que coexistem no mesmo espaço, face à própria reprodução social.

## **CAPÍTULO I -**

### **Campo Limpo Paulista: fronteira do padrão periférico de expansão metropolitana**

## 1.1. A metropolização do espaço

*“Dentro em breve, o espaço entre Santos e Campinas tornar-se-á uma vasta aglomeração, e desde já ele compreende mais de um terço da população do Estado”*  
(Pierre Monbeig, 1949, p.110).

A extensão territorial da mancha urbana da metrópole paulistana há muito não se restringe ao seu núcleo original, nem à sua área municipal, tampouco confina-se mais nas fronteiras político-administrativas da região metropolitana. O processo de metropolização do espaço tem incorporado novas frentes de expansão em seu processo de reprodução conurbando inúmeros municípios. (LENCIONI, 2003)

Esta nova morfologia do urbano aparece em São Paulo nos anos 1950, quando a cidade “foi ficando imersa num processo de *implosão-explosão* para as periferias. Formou-se uma enorme extensão de urbanização contínua e os moradores, já então metropolitanos, viveriam novas experiências de espaço e tempo” (SEABRA, 2004, p.271).

A cidade tradicional, de tecido contínuo, com limites razoavelmente definidos, deu origem à metrópole. Os bairros eram unidades socioculturais de reprodução da vida; tornaram-se não mais do que fragmentos da metrópole. A partir da implosão-explosão, a cidade de bairros dá lugar à metrópole. (SEABRA, 2004, p.281)

Seabra (2004) nos diz que a cidade de São Paulo chegou a sua mais exuberante forma nos anos 1950, quando ainda realizava-se como uma cidade de bairros, no entanto,

“[...] entre 1950 e 1980, implodiam as estruturas internas da cidade a medida que explodia o tecido urbano na formação das periferias que

davam configuração, propriamente à metrópole. Depois de 1980, mal se distinguem as partes do todo na justaposição de formas desconexas que caracterizam a morfologia da metrópole. Agora são os pontos/nexos de redes que se inscrevem numa textura indiferenciada, ao mesmo tempo homogênea (estruturas de circulação) e quebradas (espaço de viver) do espaço da metrópole” (Seabra, 2004, p.277).

Processo de explosão que produz a conformação de uma enorme extensão de urbanização contínua e descontínua, em que a sociedade urbana busca generalizar-se, tendendo à homogeneização dos lugares e dos modos de vida, com as periferias estendendo-se a perder de vista. Ao mesmo tempo em que o constante movimento de reprodução da metrópole faz implodir o centro, produzindo fragmentos dispersos e desconexos, além da produção de novas centralidades. Segundo Carlos (2003, p.82), “São Paulo, hoje, apresenta-se polinucleada englobando novas áreas e extensões fragmentadas”.

Ao tratar da metamorfose da cidade em metrópole e tudo o que isso significa, Seabra remete-nos a Lefebvre: “[...] como se sabe, Henri Lefebvre identificou com anterioridade esta morfologia do urbano reconhecendo-a como um *tecido urbano que prolifera*, resultado da implosão-explosão da cidade” (SEABRA, 2004, p.287).

É a metropolização do espaço, aqui entendida como o processo de metamorfose da cidade em metrópole, o que inclui a aglutinação de tudo ao seu redor, dos bairros, dos subúrbios e da proliferação das periferias, do esvaziamento do centro e da constituição de múltiplas centralidades. É o modo capitalista de produção das coisas e do espaço, contraditório por excelência, produzindo as virtualidades e potencialidades do urbano, mas também, e ao mesmo tempo, contendo e reproduzindo dolorosamente a miséria.

Diante dessa específica forma de produção do espaço que se expressa pela desconcentração territorial das atividades produtivas, pela dispersão populacional e dos serviços - culminando na extensão da mancha urbana das metrópoles - é que afirmamos que a fronteira do padrão periférico de expansão urbana de São Paulo não é mais a Penha, o Jaguaré ou Pirituba: bairros distribuídos

em todas as direções da periferia e que conheceram melhorias significativas em sua infraestrutura urbana durante os anos 1980. (KOWARIC, 1991)

Essa fronteira de expansão urbana também não é mais Osasco, Caieiras, Perus ou Guarulhos, municípios que compõem as partes que ao terem sido englobadas de maneira contígua ao tecido urbano metropolitano no processo de conurbação, irão conformar propriamente a metrópole. (PAZERA JUNIOR, 1982, p.11; KOWARIC, 1991)

Esse padrão periférico de urbanização, a partir de São Paulo enquanto centralidade, é agora disperso e também difuso no sentido de ser descontínuo em relação ao tecido urbano da metrópole paulista, onde os modos de vida urbano-metropolitanos também são difundidos, englobando em sua lógica municípios mais distantes, transformados ora em subúrbios, cidades-dormitório e periferias urbanas.

Campo Limpo Paulista é um desses municípios transformados em cidades-dormitório, mas não somente, pois, além de receber parte da dispersão populacional metropolitana, também recebeu parte dos processos de produção atrelados à desconcentração industrial da metrópole em outras direções, incluindo seu entorno, principalmente ao longo das ferrovias e rodovias. Municípios que se tornaram receptores da dispersão populacional e industrial a partir do núcleo metropolitano.

Localizada na região que, por volta dos anos 1960, foi denominada “cinturão caipira” por Langenbuch (1971), Campo Limpo constituiu-se como uma aglomeração suburbana orientada pelas estações ferroviárias. É, atualmente, denominada por seus moradores como uma cidade-dormitório. Antes uma cidade interiorana povoada por caipiras, foi, sistematicamente, alcançada e rasgada pela ferrovia e depois pelas rodovias, tentáculos de uma (re)produção suburbana, posteriormente, periférica a partir da metrópole.

Ao focarmos nossa atenção na história da produção do espaço da pequena cidade de Campo Limpo Paulista, acreditamos estar contribuindo para a compreensão dos interstícios desta vasta aglomeração formada no espaço entre



O município de Campo Limpo Paulista, além de possuir uma dinâmica populacional e econômica muito ligada à Jundiaí - cidade média do interior paulista, de forte dinamismo industrial regional, localizada entre as metrópoles de Campinas e São Paulo - está dialeticamente atrelada às forças centrípeta e centrífuga da reprodução ampliada do capital, do urbano e da vida a partir do núcleo da metrópole.

Segundo apontara Lefebvre (1976), o espaço, que tende à homogeneidade, é fragmentado e hierarquizado. Essa hierarquização manifestar-se-á, de acordo com Carlos (1994), a partir da centralidade exercida pelo núcleo da metrópole em relação ao restante do território, que irá ser (re)produzido a partir de São Paulo enquanto centro da maior, mais dinâmica e importante aglomeração urbana brasileira.

Aglomeração esta em que se concentram aproximadamente 20 milhões de habitantes, um décimo da população brasileira, marcada por ser multifuncional e por manter relações econômicas com vários outros importantes núcleos urbanos estrangeiros, sendo considerada por muitos autores como não somente uma metrópole, mas a mais importante aglomeração urbana brasileira.

Ao falarmos de São Paulo (quer seja do município, da Região Metropolitana ou do Estado), tudo é superlativo. A capital paulista, núcleo mais dinâmico da aglomeração que compõe a área metropolitana mais importante do país, localiza-se no Estado que apresenta as taxas de urbanização mais altas do país, em torno de 96%, segundo dados fornecidos pela Emplasa<sup>1</sup>.

De acordo com a Emplasa<sup>1</sup>, a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) é o principal pólo econômico e demográfico do País, ocupando uma superfície

---

<sup>1</sup> Fonte: [www.emplasa.sp.gov.br](http://www.emplasa.sp.gov.br), acesso, em 19/02/09, por Juliana Andrade Moura. A Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. (Emplasa), criada, em 1975, para cuidar do planejamento da Grande São Paulo, a única região metropolitana então existente no estado de São Paulo, é um órgão vinculado à Secretaria de Economia e Planejamento do Governo do Estado. Tem como função dar apoio ao planejamento, programação, organização, coordenação e execução de serviços comuns de interesse metropolitano ou a eles relativos.

de 7.947 km<sup>2</sup>, subdividida em 39 municípios e 124 distritos. A área de urbanização contínua ultrapassa 2 mil km<sup>2</sup>, com cerca de 150 mil quarteirões, abrangendo 32 municípios. A região oferta aproximadamente 5,5 milhões de empregos do Estado de São Paulo e pouco mais de um sexto dos empregos nacionais. É considerada o Centro econômico do País, possuindo um Produto Interno Bruto (PIB) de 94,1 bilhões de dólares em 2004. Com uma participação de 15,6% sobre o montante nacional e pouco mais da metade do PIB estadual, exhibe ainda um PIB *per capita* de US\$ 4.941, superior à média para o Brasil que é de US\$ 3.326 em 2004.

Aglomeración urbana submetida a um complexo movimento de massas em todas as direções e com uma estrutura material de enorme complexidade, sem fronteiras ou limites, a metrópole de São Paulo é formada por uma superfície de urbanização contínua que, no sentido Leste-Oeste, apresenta mais de cem quilômetros de diâmetro. (SEABRA, 2004, p.274)

Soma-se às características acima o fato da metrópole, enquanto centralidade, exercer uma tendência à concentração crescente, em seu seio, de populações, atividades, riquezas. É o processo de metropolização que integra em sua área de funcionamento e influência zonas periféricas cada vez mais afastadas; e, também e concomitantemente, apresenta uma tendência contrária à dispersão dos mesmos elementos, pelo seu espaço de influência (ASCHER, 2001, p.61). Acreditamos, portanto, que a categoria metropolização irá contemplar o que aparece em Lefebvre (1977, 1999), como a contradição fundamental do espaço, qual seja, globalidade-dispersão.

No entanto, o alto grau de urbanização no núcleo dessa área metropolitana tem gerado a escassez de áreas disponíveis para novas ocupações, revelando conflitos e impondo limites à expansão econômica capitalista, visto ser o espaço uma condição desta expansão. "Nesse contexto as possibilidades de ocupar o espaço se redefinem constantemente em função da contradição crescente entre a abundância e escassez de áreas na metrópole" (CARLOS, 2003, p.79).

Carlos (2003) traz uma importante contribuição a esse debate ao apontar que o processo de reprodução espacial, com a generalização da urbanização,

produz uma nova contradição: aquela que se refere à diferença entre a antiga possibilidade de ocupar áreas, como lugares de expansão da mancha urbana, e sua presente impossibilidade diante da escassez de áreas passíveis de serem incorporadas pelo setor imobiliário, principalmente no núcleo metropolitano.

Neste contexto, a generalização da propriedade privada do solo urbano – condição da reprodução da cidade, sob a égide do capitalismo, passa a ser um limite à expansão econômica capitalista. Isto é, diante das necessidades impostas pela reprodução do capital, o espaço, produzido socialmente, e tornado mercadoria, no processo histórico, cria limites à sua própria reprodução entrando em contradição com as necessidades do desenvolvimento do próprio capital. O que significa dizer que a “raridade” é ao mesmo tempo, produto do próprio processo de produção do espaço e sua limitação. Assim o movimento da realidade revela profundos conflitos – o capitalismo ao se desenvolver produziu novas contradições. (CARLOS, 2003, p.80)

Será que o estabelecimento de crises ou as contradições inerentes ao capitalismo podem ser contidos por meio de sua expansão geográfica? (Harvey, 2006). Harvey encontra em Marx alguns elementos importantes para pensar esta questão, como considerar a desvalorização do capital (por meio da destruição física), a intensificação do capitalismo e a expansão geográfica como importantes opções para as crises de acumulação do capitalismo.

Lefebvre (1977), ao também preocupar-se com a questão de como o capitalismo reproduzir-se-á apesar de suas crises e contradições, atribui ao espaço um importante papel nessa reprodução. Ao questionar onde a reprodução da sociedade se realiza, Lefebvre (1977), coloca o espaço, ao mesmo tempo, como produto, como condição e como meio para as relações sociais necessárias à manutenção da sociedade. Talvez, diz Lefebvre (1977), o capitalismo como modo de produção tenha sobrevivido em parte, por seu uso do espaço, pela “produção” de espaços cada vez mais abrangentes, coreografados pelo estado capitalista.

Em Lefebvre (1977, p.247), a vida cotidiana, o espaço e sua (re)produção desempenham um importante papel para a manutenção das relações sociais de produção. Entende que o espaço contribui ativamente para a manutenção e a

consolidação das relações sociais. Concepção derivada da crença de que “o lugar das relações de produção não se pode localizar na empresa, no local de trabalho e nas relações de trabalho. Onde então se reproduzem estas relações?” (LEFEBVRE, 1977, p.245).

Há, em Lefebvre, um deslocamento do foco de análise da produção material, estritamente, para produção das relações sociais. Nesse deslocamento, o espaço, como veremos, adquire uma centralidade na análise do autor, pois está subjacente a ideia de que é por meio do espaço que a sociedade se reproduz. Centra, então, a atenção nas contradições fundamentais do espaço, que são as contradições da reprodução das relações sociais de produção, vividas ambigualmente por todos nós.

Para Lefebvre (1977), a produção não se reduz à fabricação de produtos, materiais e coisas. Mas diz respeito ainda à produção do tempo, espaços e, mais ainda, implica a produção do próprio ser humano, de suas relações sociais e de seus psiquismos - inclusive de classes. Em sua crítica ao estruturalismo, não exclui a história e não põe o vivido fora da história, pois é no vivido que a História se manifesta de maneira alienada.

Mas, assim, como “as coisas e produtos medidos (equiparados a uma medida comum, o dinheiro) não dizem sua verdade; eles a escondem, enquanto coisas e produtos. [...] eles mentem dissimulando o tempo de trabalho social que contêm e o trabalho produtivo, e as relações sociais de exploração-dominação” (LEFEBVRE, 1977, p.245). Assim, também, o espaço, produção social, pode mais ocultar do que revelar. Isso porque, em geral, não desvela imediatamente o processo de sua produção (tal qual a mercadoria). É necessário que investiguemos as inúmeras codificações sobre as quais se assenta o espaço produzido e como os agentes produtores colaboram, simultaneamente, para ocultar sua decodificação.

Pois o espaço (social) não é um produto qualquer. Depreende-se das ideias de Lefebvre (1977) que o espaço, além de produto social, isto é, produzido como outra mercadoria qualquer e o que envolve relações sociais, é, também, o pressuposto de toda a produção e de toda a troca. Está essencialmente vinculado

com a reprodução das relações sociais de produção. E, para buscar compreendê-lo, deve-se tomar como referência a produção (não só produção/consumo), mas a reprodução das relações de produção, pois o espaço, continuamente, recria relações sociais ou ajuda a reproduzi-las, além de ser um objeto de consumo (o consumo do espaço).

Lefebvre (1977) também nos fala de um espaço que ele chamou abstrato, de expropriações, do consumo dirigido, instrumento político de suma importância para o Estado, no qual a organização espacial irá representar uma hierarquia de poder. Espaço abstrato (homogêneo, fragmentado e hierarquizado), que necessita ser desmascarado, pois assim como a mercadoria “[...] que escapa ao sentido: o funcionamento do capitalismo, ao mesmo tempo estilhaçante e dissimulado também nos escapa” (LEFEBVRE, 1977, p.247). Como contraponto a esse espaço abstrato, tem-se o espaço social, que seria o espaço dos usos, da fruição, produzido pela interação de todas as classes sociais em suas vivências cotidianas, contendo inclusive a subversão dos usos desses espaços.

Como apontado por vários autores (SEABRA, 2004; CARLOS, 2003), a dinâmica da economia metropolitana antes baseada no setor produtivo industrial, vem cada vez mais apoiando-se num amplo crescimento do setor terciário moderno - serviços, comércio, setor financeiro. Essa migração de capital para outras atividades econômicas, que não a industrial, reforça a centralização econômica, financeira e política da metrópole, que continua a exercer forte centralidade sobre o seu e outros territórios. (CARLOS, 2003, p.81)

No entanto, se de um lado verifica-se uma centralização das decisões econômicas, políticas e financeiras na metrópole, de outro se observa, no plano territorial, uma dispersão das residências, das atividades de produção e de comercialização de bens e serviços, com a constituição de novas centralidades, em decorrência da relativa escassez de áreas disponíveis aliada à necessidade do capital, que buscará ocupar novas áreas para sua realização. (BELTRÃO SPOSITO, 1998, p.35; CARLOS, 2003, p.81)

Carlos (2003, p.82) ao referir-se à maneira como expressa-se a produção de ‘novos espaços’ na cidade como consequência dos processos de valorização impostos por essas transformações nos setores produtivos, diz que:

Este plano revela o fato de que a produção continuada da metrópole, pelo desenvolvimento capitalista produz o fenômeno da **implosão/explosão** que produz as imensas periferias e o esvaziamento do centro. No caso de São Paulo, isto significa que o constante movimento da reprodução da metrópole faz implodir o centro, produzindo novas centralidades. Se de um lado, a centralidade se acentua, isto é, o centro ainda representa o *locos* da administração, da decisão, da organização política da informação, etc; de outro lado assiste-se a constituição de uma pluralidade de centros (culturais, religiosos, simbólicos, de mercado, etc). Ao mesmo tempo se dispõem em torno da metrópole aglomerações secundárias, cidades satélites. As periferias se estendem a perder de vista, o relevo deixou de ser um obstáculo como antigamente, as casas auto-construídas se expandem subindo os morros da serra da Cantareira, ampliando a expansão ao norte da metrópole. (CARLOS, 2003, p.82, grifos no original)

Realmente, o relevo deixou de ser obstáculo, sendo inclusive atrativo, e as periferias ocuparam e continuam a ocupar outras serras para além da Cantareira, a subir outros morros com suas casas, ora autoconstruídas, ora muito bem construídas, em lugares cada vez mais distantes da metrópole. Verifica-se, dessa maneira, como essas redefinições de estratégias econômicas e locacionais se expressam em uma recomposição da estrutura urbana por meio de diferentes formas de expansão e de ‘periferização’ do tecido urbano.

A expansão geográfica do capitalismo a partir da produção de novos espaços de acumulação materializa-se na expansão territorial da mancha urbanizada a partir do núcleo de São Paulo em direção ao seu entorno. Detenhamos por um momento nossa atenção na expressão material desse processo.

A mancha urbana metropolitana, em 1952, abarcava 355 km<sup>2</sup>. Em 1962, passou a 874km<sup>2</sup>. Em 1980, a 1.370 km<sup>2</sup>. Em 1990, a 1.765 km<sup>2</sup>, chegando a 2.209 km<sup>2</sup> em 2002<sup>2</sup>.

Um olhar mais atento aos dados revela-nos que as imagens de crescimento rápido e ininterrupto que caracterizaram a cidade desde o século XIX perderam seus referenciais. Segundo Caldeira (2000, p.233), a partir de algumas perspectivas, a cidade que "não pode parar", quase parou. Sua área urbanizada continuou expandindo-se e sua população ainda cresceu, mas a taxas muito inferiores, que não se comparam com as anteriores.

Nos anos 1980 e 1990, na região metropolitana, a expansão do tecido urbano foi bastante significativa – 24% (de 1.423 km<sup>2</sup> em 1980, para 1765 km<sup>2</sup> em 1990); e nos anos 1990 a 2002 – 25% (de 1.765 km<sup>2</sup> em 1990, para 2.209 km<sup>2</sup> em 2002); mas, muito mais baixa do que o aumento de 146% no período 1952-1962 (355 km<sup>2</sup> em 1952, para 874 km<sup>2</sup> em 1962), ou 63% no período 1962-1980 (de 874 km<sup>2</sup> em 1962, para 1.423 km<sup>2</sup> em 1980). (TASCHNER & BÓGUS, 2001).

Maria Irene Q.F. Szmrecsányi (2004, p.125) comenta que esse imenso crescimento foi marcado, além do adensamento, tanto por ocupação dos interstícios ainda presentes na zona urbana da cidade, como pela verticalização de bairros inteiros: “foi uma expansão horizontal que não só arruou e preencheu com edificações muitos quilômetros até então rurais de São Paulo, como também englobou outros municípios, num incessante avanço da periferia, no fenômeno da conurbação”.

Segundo Szmrecsányi,

De leste a oeste, o eixo de maior envergadura da mancha, ao longo das ferrovias Central do Brasil, Santos-Jundiaí e Sorocabana, atingia em 1952, pouco mais de 30km. Em 2001, a mancha alastra-se em ambas as direções, a ponto de a envergadura atingir o triplo da dimensão anterior, ou seja, aproximadamente 100 km. Ao norte e sul, as construções encontraram barreiras “naturais” nos mananciais da

---

<sup>2</sup> Fonte: [www.emplasa.sp.gov.br](http://www.emplasa.sp.gov.br), acesso, em 19/02/09, por Juliana Andrade Moura.

Serra da Cantareira e da Serra do Mar, mas, sem respeitá-los devidamente, chegaram no início do século XXI a alcançar distâncias diretas de até 60km. (SZMRECSÁNYI, 2004, p.125)

De acordo com as autoras Taschner & Bógus (2001), outro exemplo significativo das inversões dos anos 1980 e 1990 refere-se ao acentuado declínio do crescimento populacional, especialmente no município de São Paulo.

Utilizando os dados dos censos demográficos de 1960, 1970, 1980, 1991 e da Contagem Populacional de 1996, Taschner & Bógus (2001) verificam que o ritmo do crescimento populacional no município de São Paulo caiu de 3,76%, no período 1970-1980, para 0,40% em 1991-1996, passando por um crescimento de 1,16% no período 1980-1991. Segundo as autoras, o saldo migratório do município é negativo desde os anos 1980, quando uma média de 69 mil pessoas deixavam o município por ano. Na primeira metade da década de 1990, a saída populacional é estimada em 103 mil moradores por ano.

Segundo Seabra (2004, p.272), são as áreas internas do município de São Paulo, aquelas que correspondem à face interna da junção dos rios Pinheiros e Tietê e delimitadas pelos núcleos de povoamento antigo: Penha, Nossa Senhora do Ó, Santana, Santo Amaro e Pinheiros, “áreas onde os investimentos em infraestrutura material e básica da cidade foram concentrados durante um século”, que perdem população.

Constatação corroborada por Bonduki (2004, p.307) ao apontar que, “na década de 1990, dos 96 distritos que compõem o município de São Paulo, mais da metade (53 distritos), os mais bem dotados de equipamentos e empregos, perderam população”, apesar de concentrarem grande parte dos empreendimentos imobiliários privados verticais.

Mas, “enquanto os distritos centrais e localizados nas áreas consolidadas da cidade perdem população, nos periféricos ou nos localizados em áreas de proteção ambiental o crescimento demográfico mantém índices elevados” (BONDUKI, 2004, p.307).

A tendência do centro de crescer menos que a periferia tornou-se clara desde os anos 1950, quando algumas das regiões industriais mais antigas da cidade (Pari, Brás, Moóca, Bom Retiro) e o centro velho (Sé, Santa Ifigênia) começaram a perder população.

Já nos outros municípios da região metropolitana, a média de crescimento da população foi significativamente mais alta do que na capital. Por exemplo, Guarulhos foi a cidade paulista que mais cresceu em termos absolutos nos anos 1990, com taxa anual de 4,31%. (TASCHNER & BÓGUS, 2001)

É o padrão de crescimento de São Paulo que tem sido, a partir dos anos 1940, e desde então, de contínua expansão de sua mancha urbana para as suas bordas, fato que tem contribuindo para a manutenção de seu padrão periférico de crescimento.

Enquanto que em Campo Limpo Paulista, entre 1980-1991, o crescimento foi 6,9% ao ano (mais que dobrando a população do município, passando de 21.981 para 45.367 habitantes). Entre 1991-1996, a taxa de crescimento foi a menor do período, próxima à dinâmica populacional dos municípios da região<sup>3</sup>, 3% ao ano. No período 1996-2000, foi de 5% ao ano. A última contagem populacional (2009) registrou 74.857 habitantes.

De suma importância é a constatação de um espraiamento da produção industrial a partir da cidade de São Paulo em direção ao seu entorno. Estaria havendo uma diminuição da importância relativa da cidade de São Paulo como polo dinâmico da indústria nacional? A partir do início dos anos 1970, foram verificadas mudanças na dinâmica industrial desse estado com queda percentual da participação de sua capital no valor de transformação industrial (VTI), emprego da

---

<sup>3</sup> No período 1991-1996, foi registrado um crescimento demográfico de 8,26% para o município de Caieiras; 4,67% foi o crescimento populacional de Cajamar; 2,95% para Itatiba; 2,81% para Vinhedo; 2,59 para Jarinu; 2,56% para Itupeva; 2,53% para Várzea Paulista; 2,08 para Louveira; 1,54% para Atibaia e apenas 0,27% para Jundiaí. (IBGE – Censo 1991 e Contagem Populacional 1996)

força de trabalho e a dinâmica diferenciada do número de estabelecimentos. (TUNES, 2004, p.61)

Se na literatura encontramos consenso sobre o período anterior à década de 1970, caracterizado pela intensa concentração industrial, não podemos dizer o mesmo em relação ao período posterior. Pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento têm refletido e debatido sobre a questão da desconcentração industrial a partir de diferentes matrizes teórico-conceituais.

### **1.1.2. Debates acerca da desconcentração industrial**

A análise de Azzoni (1986) mostrou-se profícua e bastante influente no debate acerca da desconcentração industrial. Azzoni (1986) constrói seu trabalho a partir do diálogo com uma matriz teórica elaborada para a economia dos países centrais. Dialoga com Richardson (1980) que, analisando a desconcentração industrial ocorrida nos EUA, indica a existência de um processo chamado de “reversão da polarização”.

Tal conceito estaria associado ao desenvolvimento das “deseconomias de aglomeração”, fenômeno relacionado com o inchaço das grandes cidades, que acabariam por gerar um aumento de custos à localização industrial nos grandes centros urbanos; concomitante às “economias de aglomeração” em regiões novas que atrairiam a localização da indústria em regiões específicas, longe do polo centralizador.

Enquanto para Richardson (1980), a contraposição das economias e deseconomias de aglomeração apontavam para o caso americano a uma polarização reversa, para Azzoni (1986), a utilização desses conceitos neoclássicos na interpretação da realidade brasileira, particularmente àquela do estado de São Paulo, aponta para uma reafirmação da polarização. (TUNES, 2004)

Em certa medida, o interesse de Azzoni (1986) foi justamente mostrar as limitações da aplicabilidade desse arcabouço teórico à realidade brasileira. Para este autor, “as decisões locacionais das empresas industriais são, efetivamente, determinadas tanto pelos fatores aglomerativos quanto pelos custos associados a essa aglomeração” (TINOCO, 2001, p.47). Sendo que para Azzoni estes custos locacionais crescem com o tamanho urbano.

Segundo Azzoni (1986), podem-se conceber as economias de aglomeração como exercendo uma força de atração para novos estabelecimentos industriais. A ideia básica nesse caso é o conceito de região como um campo de forças atraindo atividades econômicas de toda a ordem.

De forma sintética, pode-se dizer que estas decisões estão determinadas, de um lado, pelos fatores aglomerativos, que indicam a concentração urbana ou regional de atividade industrial e, de outro, pelos custos associados a estas decisões, que são variáveis segundo o tamanho das cidades. Em São Paulo, as vantagens aglomerativas assumiriam uma dimensão regional. (NEGRI, 1996)

Sendo assim, Azzoni não se remete à Região Metropolitana de São Paulo como referencial espacial para a análise das modificações espaciais internas ao espaço paulista. Para esse autor, as economias de aglomeração – em especial de urbanização – ultrapassam a Área Metropolitana, para se tornarem economias de regionalização. Levando adiante sua argumentação, seu conceito de campo aglomerativo inclui as cidades num raio, a partir da RMSP, de aproximadamente 150 quilômetros. Nesse campo aglomerativo, mais abrangente que a RMSP, não existiriam grandes diferenças quanto as economias de aglomeração, mesmo existindo diferenças de custos locacionais, segundo o tamanho das cidades. (NEGRI, 1996, p.17)

Assim, essa macro-região transforma-se em um campo de forças que passa a atrair as mais variadas atividades econômicas. À medida que ocorrem avanços tecnológicos, esse campo locacional amplia-se, ao mesmo tempo em que reduz o próprio poder de atração do centro. (NEGRI, 1996, p.17)

A extensão desse campo de forças no estado de São Paulo não se limita ao grande núcleo urbano, ou seja, a seu município, há um transbordamento dessas forças aglomerativas para o entorno metropolitano. Isso ocorre, segundo o autor, devido à homogeneização das condições de infra-estrutura e aos avanços nos meios de transportes e comunicações, abrindo novas opções de localização industrial no Estado. (AZZONI, 1986)

Longe de prever uma independência do crescimento industrial com relação à atração exercida pela área central, a dinâmica industrial do anel externo à Área Metropolitana Paulista guarda estreita relação com a capital, caracterizando uma fuga dos custos locacionais maiores do centro, para o caso daquelas empresas que encontram condições práticas para fazê-lo. (AZZONI, 1986; NEGRI, 1996)

Todas essas condições favoráveis ao estabelecimento industrial, no estado de São Paulo, são encontradas preferencialmente, num raio de 150 km da capital, e por não se restringir a um núcleo urbano, mas a uma região, são denominadas pelo autor de 'economias de regionalização'.

Para Azzoni (1986), não se pode inferir, a partir da simples tendência numérica, que a reversão da polarização já teve início, pois, segundo o autor, implicaria desconhecer a realidade revelada pelas informações analisadas. Para ele, os dados parecem indicar um fortalecimento do poder de atração dessa área, apenas como um espraiamento da produção na sua área periférica, o que possibilita custos menores sem perdas substanciais de vantagens aglomerativas. "Para que esse processo encontre paradeiro, é preciso que essas alternativas locacionais de baixo custo relativo se esgotem, o que certamente não parece ser o caso no momento" (AZZONI 1986, p.66).

O argumento central da tese de Azzoni (1986) indica que as economias de urbanização da capital paulista foram tão fortes que, principalmente por não encontrarem forças concorrenciais próximas, acabaram por exercer sua influência num raio de atuação bem maior, conforme o autor, de cerca de 150 km, a partir da capital.

Com tal raciocínio, o que presenciamos na RMSP a partir de 1970, não seria uma “reversão da polarização”, mas sim, um aumento da extensão do conceito de polo dinâmico aplicável à região, que passaria a incluir o entorno metropolitano (regiões de Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e Santos).

Longe de constituir-se um sinal de reversão da polarização, o fenômeno observado em São Paulo estaria mais próximo de um espraiamento da indústria dentro da área mais industrializada do país, em um processo do tipo “desconcentração concentrada” (AZZONI, 1986, p.125).

Seria aproximadamente um tipo de suburbanização das atividades industriais em âmbito mais abrangente, o que é possível pelas oportunidades abertas pelo desenvolvimento tecnológico, em um sentido amplo, para a separação das atividades produtivas das atividades de comando empresarial.

Azzoni (1986), mesmo chamando a atenção para o fenômeno do crescimento do interior do estado, recebeu críticas no sentido de ter estruturado um conjunto de respostas muito parciais para os fenômenos em curso. Segundo Negri (1996, p.17), Azzoni (1986), ao tentar explicitar as causas das modificações espaciais, deixa sem resposta:

- a) Por que São Paulo e Rio de Janeiro têm reduzido suas participações relativas no valor da transformação industrial do país? (mesmo tendo índices de excedentes - calculados pela diferença entre valor de transformação industrial – VTI e salário total de indústria - superiores à média nacional);
- b) Por que certas regiões com índices de excedentes inferiores à média nacional ampliam suas participações relativas nesse mesmo total, como são os casos do Rio Grande do Sul e Santa Catarina?
- c) Como explicar o desenvolvimento industrial de regiões do estado de São Paulo que não se encontram dentro do campo aglomerativo tal como definido, a exemplo de Ribeirão Preto e São José do Rio Preto?
- d) Como explicar que subsistam áreas pouco industrializadas, em municípios de pequeno porte, no mesmo campo aglomerativo?

Além de ter subestimado o papel do Estado, nos casos de Investimentos Diretos Estatais e seus desdobramentos, nem sempre ditados por regras de “mercado” ou, também, nas políticas de incentivos - subsídios fiscais e creditícios - ou mesmo nos casos de maior restrição locacional por questões estratégicas ou ambientais. Esses foram, segundo Negri (1996), um componente importante do movimento recente de desconcentração.

Além de outras determinações externas à indústria e ao plano microeconômico das decisões locacionais que se constituíram também em determinantes específicos de desconcentração. Entre eles poderíamos mencionar o desenvolvimento agrícola, das exportações de manufaturados, o processo de urbanização e o movimento sindical, que não só têm dinâmica própria, como têm história. (NEGRI, 1996, p.18)

Diniz (1991) também influenciado pelas idéias de Richardsons (1980), procura demonstrar a ideia de uma reversão da polarização para o caso brasileiro, negada por Azzoni. (TINOCO, 2001, p.48)

Para Diniz, a utilização exclusiva do conceito de “deseconomias de aglomeração” não responde à diversidade e à especificidade de processos tão relevantes e abrangentes. Entende que, “pelo menos, cinco aspectos teóricos e metodológicos deverão ser considerados, de forma alternativa ou conjunta para analisar a dinâmica geográfica da indústria brasileira nos anos recentes” (DINIZ, 1991, p.22). Sinteticamente, seguem abaixo os cinco argumentos elencados por Diniz, que devem ser considerados para reflexão sobre a reversão da polarização (1991):

- Deseconomias de aglomeração na Área Metropolitana de São Paulo e criação de economias de aglomeração em vários outros centros urbanos e regiões;
- Ações do Estado em termos de investimento direto, incentivos fiscais e construção de infra-estrutura;

- Busca de recursos naturais, traduzida pelo movimento das fronteiras agrícolas e mineral, com reflexos na localização industrial e dos serviços;
- Processo de unificação do mercado nacional, potencializada pelo desenvolvimento da infra-estrutura de transportes e comunicações;
- Efeitos locacionais da competição interempresarial, especialmente para o aproveitamento de recursos naturais e a criação de barreiras à entrada e ocupação de novos mercados reais ou potenciais.

De fato, Diniz incorpora uma série de outros aspectos, além das economias de aglomeração e dos custos locacionais, pois, para este autor, "dada a insuficiência da teoria da localização e do desenvolvimento regional para a análise das condições contemporâneas de localização industrial, reforçados pelas transformações estruturais em curso e dada a especificidade setorial da indústria brasileira e sua etapa histórica de desenvolvimento, pelo menos os cinco aspectos teóricos ou metodológicos citados acima, deverão ser considerados para analisar a dinâmica geográfica da indústria brasileira nos anos recentes" (DINIZ, 1991, p.22).

Pode-se verificar em Diniz a preocupação de formar um quadro explicativo bem mais abrangente, ainda que isto se manifeste na preocupação do autor com um suposto "ecletismo teórico" decorrente dessa abrangência.

Diniz conclui a partir da análise desses pontos que, "após a segunda metade da década de 1960, com a retomada do crescimento industrial do país e o lançamento de um novo pacote de projetos, começou a ocorrer um processo de reversão da polarização industrial da Área Metropolitana de São Paulo, e conseqüentemente, de perda de sua participação relativa na produção industrial do país" (DINIZ, 2000, p.33).

Estaria, portanto, segundo Diniz (1991), havendo um processo de "*desconcentração concentrada*" da atividade industrial no Brasil, mas a mesma estaria circunscrita ao polígono cujos vértices são: Belo Horizonte (MG), Uberlândia (MG), Maringá (PR), Porto Alegre (RS), Florianópolis (SC) e São José dos Campos (SP). Uma "desconcentração concentrada" de "aglomeração poligonal".

Diniz (1991) acredita que sua ideia de desenvolvimento poligonal amplia o conceito de Azzoni, ao considerar uma ampla região como capaz de capturar este processo de desconcentração, ou seja, com um alcance muito além da simples expansão do campo aglomerativo da RMSP, proposto por Azonni (1986).

Para Cano (1986), a desconcentração afetou vários ramos da indústria (destacando-se os de material de transporte, metalúrgica, química, alimentos, bebidas, fumo, madeira e couros), mantendo na Grande São Paulo ainda a primazia em outros, mormente nos de maior complexidade tecnológica.

Destaca-se, nas análises de Cano (1986), a extrema amplitude dada à explicação do processo de desconcentração industrial, analisando-se desde o aspecto das ações políticas (nas esferas governamentais federais, estaduais e municipais) da desconcentração, o papel das economias e deseconomias de aglomeração, os avanços em termos do desenvolvimento industrial, até a consolidação da integração da economia nacional e admitindo-se que as mudanças espaciais da indústria no estado de São Paulo levaram a uma industrialização e a um desenvolvimento do interior do estado.

A questão da distribuição territorial da produção, atrelada a da (re)produção do espaço, podem ser entendidas de maneira geral, a partir da divisão espacial do trabalho. Isto é, “[...] as unidades de produção que não precisam de tantas conexões internacionais [...], podem ainda localizar-se fora das metrópoles, em cidades médias e pequenas” (ASCHER, 2001, p.62). Mas, as atividades estratégicas comerciais de alto nível informacional, continuam em todos os países, a reagrupar-se nas cidades maiores, como tem sido feito, contribuindo para os processos de segregação socioespacial nas periferias dessas aglomerações.

De acordo com Lencioni (2003a, p.1), “[...] está claro que estamos diante de um processo novo e de uma nova forma de produção do espaço [...]”, “[...] que se expressa pela extensão territorial da mancha urbana das metrópoles.”

Acreditando que não deixam de existir relações entre a produção das coisas e a produção do espaço é que compreendemos a gestação de uma metamorfose

na forma espacial da cidade, a partir de um complexo de reestruturação no processo de reprodução capitalista.

Em um contexto de profundas mudanças, a metrópole complexifica-se e tornam-se, também, muito mais complexas as relações estabelecidas com seu entorno. Não que antes de 1970 essas relações fossem simples. Mudanças paradigmáticas reais, tornando-se urgente que as leituras e teorizações dessem conta minimamente de desvendar as complexas tramas dessa realidade.

### **1.1.3. A reestruturação produtiva e suas implicações territoriais**

Desde o início do período da industrialização brasileira até a década de 1970, como observaremos, foi um período de concentração da atividade industrial brasileira, bem como a consolidação da importância da região metropolitana paulista no cenário econômico nacional. De acordo com Diniz, 1970, pode ser entendido como o auge da concentração, vejamos os dados:

[...] 1970, o Estado de São Paulo, com menos de 3% da área, geográfica do país, chegou a participar com 40% da renda nacional, 58% da produção industrial e 20% da população do país, com destaque para sua área metropolitana, que alcançou 44% da produção industrial do país naquele ano. (DINIZ, 2000, p.23-24)

A partir de meados da década de 1970, com as crises do período conhecido como fordismo nos países de capitalismo central e sob o impulso do processo de mundialização do capital, desenvolve-se um novo complexo de reestruturação econômica e de reajustamento social e político, no qual as grandes corporações, a partir de seus lucros decrescentes, veem-se “obrigadas a entrar num período de racionalização, reestruturação e intensificação do controle do trabalho” (HARVEY, 1993, p.137).

Conforme apontado por Lencioni (2003, p.2), “[...] estamos diante de um processo histórico no qual na metamorfose da forma social da produção industrial se gesta uma metamorfose na forma espacial da cidade”.

Não que esse espaço seja reflexo das relações sociais, ou mero meio de produção, sendo multifacetado, pode inclusive ser considerado como uma das forças da produção, como aponta Lefebvre,

Del espacio no se puede decir que sea un producto como cualquier outro, un objeto o una suma de objetos, una cosa o una colección de cosas, una mercadería o un conjunto de mercaderías. No se puede decir que sea simplemente un instrumento, el más importante de todos los instrumentos, el presupuesto de toda producción y de todo intercambio. Estaría esencialmente vinculado con la reproducción de las relaciones (sociales) de producción. (LEFEBVRE, 1976, p.34)

A metamorfose na forma espacial da cidade que temos observado e sobre a qual iremos traçar algumas considerações, foi engendrada, a partir das metamorfoses na forma social da produção capitalista, como apontado por Lencioni (2003, p.2).

Assim, deteremos nossa atenção na reestruturação do processo de reprodução capitalista que se anuncia a partir de meados da década de 1970, nos países centrais, e no Brasil em meados dos anos 1980, de forma tênue e com mais vigor nos anos 1990.

Um sistema de inovações organizacionais na maneira capitalista de produzir acompanhado de avanços tecnológicos, o que significa, antes de tudo, segundo Alves (2000, p.13), “a procura de uma nova hegemonia do capital na produção adequada à nova etapa do capitalismo mundial”.

Com a crise da superprodução do período conhecido como fordismo, aliada à excessiva rigidez dos processos de produção e trabalho e à rigidez dos produtos e consumo, as “décadas de 70 e 80 foram um conturbado período de reestruturação econômica e de reajustamento social e político” (HARVEY, 1993, p.140), no qual as corporações, a partir dos lucros decrescentes, veem-se “obrigadas a

entrar num período de racionalização, reestruturação e intensificação do controle do trabalho” (HARVEY, 1993, p.137).

Portanto, o desenvolvimento do chamado período de acumulação flexível é marcado por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Sob o impulso do processo de mundialização do capital, desenvolve-se um novo complexo de reestruturação produtiva, que podemos, na verdade, compreendê-lo, assim como anunciado por Alves (2000, p.16), “como uma nova ofensiva do capital na produção” que busca constituir um novo patamar de acumulação em escala planetária.

Segundo Harvey (1993), a marca da rigidez acompanhou o período de acumulação de capital fordista: o grande capital convivia com o grande governo (Welfare State) e com o grande trabalho (gigantescas corporações sindicais). A esta rigidez a nova ordem contrapõe a flexibilidade na produção, no trabalho, no consumo e, com ela, a quebra do Estado-providência, da organização sindical, de maiores possibilidades de emprego, enfim, da certeza individual e familiar sobre o futuro.

Para Alves (2000, p.20), diante desse novo panorama de mundialização do capital, as empresas, ou melhor, as corporações e os conglomerados transnacionais - que são os verdadeiros agentes do capital - aparecem como sujeitos da modernização capitalista em processo, sendo por estas corporações conduzido o novo complexo de reestruturação produtiva.

O capital não pode subsistir sem revolucionar, de modo constante, os meios de produção. A intensa e incansável pressão para revolucionar a produção tende a extrapolar, impondo transformações nas “condições de produção” (ou “relações produtivas”), e, com elas, em todas as condições e relações sociais. (MARX, 1998 *apud* ALVES, 2000, p.20)

Esse processo em curso, denominado reestruturação produtiva, envolve não apenas inovações tecnológicas, como a robótica ou a automação microeletrônica aplicada à produção, mas também, e principalmente, novas modalidades de gestão da produção, como programas de qualidade total, ou mesmo flexibilização das relações trabalhistas, como terceirizações e subcontratações, além de novos

princípios locacionais, como a possibilidade do espraiamento da produção, ao mesmo tempo em que há centralização no controle dos negócios e o aumento na mobilidade do capital, transformando a face do capitalismo do final do século XX, início do século XXI. (HARVEY, 1993; ALVES, 2000)

Novas estratégias e sistemas específicos de meios voltados para o aumento da produtividade e competitividade no novo paradigma tecnológico e na nova economia global surgem. Metamorfozes que não representam rupturas totais com o velho regime de acumulação fordista, principalmente no Brasil, periférico ao capitalismo central, de industrialização tardia, no qual não observamos significativas transformações nos processos produtivos.

Os impactos da reestruturação produtiva no Brasil dar-se-ão, principalmente, no mundo do trabalho, culminando em precarizações, subcontratações e em desemprego estrutural, mas, também, em novas lógicas locacionais das empresas, dentre outras implicações, inclusive na (re)produção do espaço urbano.

Lencioni (2003a, p.3) aponta, como estratégias desse novo momento de reprodução do capital, a dispersão das unidades produtivas pelo território, concomitantemente à concentração da gestão do capital no centro metropolitano, contribuindo assim para a extensão territorial do processo de metropolização.

A dispersão territorial das unidades produtivas explica-se a partir da desintegração vertical das grandes empresas, ou seja, quando as fases de um mesmo processo produtivo não estão mais integradas numa mesma planta industrial, atuando por meio de diversas unidades, quer constituindo um grupo econômico, quer atuando por meio de subcontratações entre diferentes empresas, estratégia também denominada de terceirizações. (LENCIONI, 2003a, p.3-4)

E, explica-se também a partir da produção das condições gerais de produção, “ou seja, à produção de condições que viabilizam não uma empresa em si, mas um conjunto delas a operarem”. (LENCIONI, 2003a, p.4)

Condições gerais que são de grande diversidade: desde equipamentos e serviços para o atendimento da reprodução da força de trabalho, bolsas e bancos para realizar a circulação comercial e financeira ou aeroportos e estradas para a circulação das mercadorias e das pessoas. (LENCIONI, 2003a, p.5)

Condições gerais que representam as exigências desse novo momento de reestruturação produtiva, sendo cada vez mais diversas e exigindo o desenvolvimento de serviços determinados, como, por exemplo, um mercado de trabalho cada vez mais qualificado, a presença de centros de tecnologia, eficaz sistema de circulação de informações e de mercadorias.

A produção dessas condições gerais de produção não se dá de forma homogênea pelo território, nem de forma ilimitada. Representa, portanto, um fator limitante para a indefinida dispersão territorial das empresas, concentrando-as de maneira descontínua.

Esses dois movimentos, de desintegração vertical da indústria e de produção de condições gerais determinadas se combinam e redesenham proximidades. Por isso tudo, em vista da importância dessa proximidade, é que a dispersão territorial da indústria não é infinita e produz um complexo industrial territorialmente concentrado, ampliando-se nas franjas da região metropolitana. (LENCIONI, 2003a, p.5)

A homogeneização do território delinea-se como uma tendência que, por um motivo ou outro, não se realiza porque persistem e são criadas diferenças. A disponibilidade de condições gerais de produção mencionada não se realiza da mesma maneira em todos os lugares. E se a disponibilidade técnica não é a mesma em todos os lugares, a seletividade do capital irá preferir alguns em detrimento de outros. Isso nos leva a refletir sobre as descontinuidades do tecido urbano.

O desenvolvimento de um novo e “necessário” complexo de reestruturação produtiva foi possível não só a partir das inovações tecnológicas, mas desenvolveu-se dentro de um contexto de ascensão de políticas neoliberais, promovendo a desregulamentação da concorrência e a liberalização comercial.

Como anteriormente apontado sobre as estratégias desse novo momento de reprodução do capital, concomitante à dispersão das unidades produtivas pelo território, está a concentração da gestão do capital no centro metropolitano.

a desconcentração da atividade industrial rumo ao interior do Estado e outras regiões, acompanhada pelo comércio e serviços tem sido, entretanto, objeto de discussão, pois as empresas que “migram” continuaram mantendo com a região metropolitana os mais íntimos nexos, em termos de gestão, uma vez que nesta área permaneceram seus centros de decisão e de planejamento. Quando emigravam, eram apenas as plantas produtoras que se deslocavam. Tinha-se a impressão de que a atividade industrial passava por extenso e profundo esvaziamento, acompanhado de altos índices de desemprego e precarização das condições de trabalho. Observou-se no entanto, que nem todo desemprego industrial verificado na década era decorrente de uma diminuição dessa atividade na região, mas sim de sua modernização e de seu fortalecimento. (TASCHNER & BÓGUS, 2001, p.4)

Mattos (1999, p.41) já indica que a metropolização e suburbanização não são fenômenos novos no crescimento de Santiago do Chile, “puesto que ya se habían manifestado con fuerza bajo el impulso de la industrialización sustitutiva”.

Diz ainda que o núcleo urbano central da cidade assentado na província de Santiago teve um crescimento demográfico menor que seu entorno. Isto indica que o núcleo mais antigo da cidade tende a estancar seu crescimento demográfico e que é nas áreas adjacentes onde se manifesta com mais força a expansão metropolitana.

Esto permite afirmar que se está en presencia de un proceso de redistribución de la población metropolitana, en el que parte de la misma desplaza su lugar de residencia hacia el periurbano, donde una parte de la superficie ocupada adquiere carater semiurbano [...] (MATTOS, 1999, p.43)

Conclui suas análises sistematizando os principais impactos na estruturação socioespacial da Região Metropolitana de Santiago do Chile a partir dos processos de reestruturação e globalização apontando, assim como GOTTDIENER (1991), também para o aumento das segregações socioespaciais,

D) una acentuación de la tendencia a la suburbanización, haciendo que la mancha metropolitana continúe con un proceso expansivo que no parece encontrar límites; II) la persistencia de una estructura social metropolitana polarizada y segregada, en la que se ha acentuado la tendencia a que los pobres vivan junto a los pobres y los ricos junto a los ricos [...]. (MATTOS, 1999, p.43)

Processos semelhantes aos apontados por Mattos (1999) em relação à Região Metropolitana de Santiago do Chile podem ser percebidos na Região Metropolitana de São Paulo, inclusive com o aprofundamento das segregações socioespaciais e da autosegregação.

#### 1.1.4. Dispersão urbana

Nestor Goulart Reis (2006), ao debruçar-se sobre as mudanças que estão ocorrendo no processo de urbanização no Brasil a partir de 1970-1980, com ênfase no estado de São Paulo, destacando as áreas metropolitanas e suas faixas envoltórias, aponta que um conjunto de processos em curso culminou na elevação acentuada dos índices de urbanização, inclusive ocasionando grande adensamento nas regiões que já apresentavam elevados índices, atingindo níveis próximos de 100%.

Segundo Reis (2006), ao longo da segunda metade do século XX, quase todas as atividades até então localizadas nas áreas centrais da metrópole e ao seu redor - em bairros industriais, de comércio atacadista e de serviços - foram sendo deslocadas para as áreas periféricas. “Nas últimas décadas do século, os deslocamentos já se faziam para fora do sistema metropolitano” (REIS, 2006, p.68).

Reis (2006) elege a expressão *dispersão urbana* para analisar as mudanças no processo de urbanização. Segundo o autor (2006), essa urbanização dispersa pode ser caracterizada:

- Pelo esgarçamento crescente do tecido dos principais núcleos urbanos, em suas áreas periféricas;
- Pela formação de constelações ou nebulosas de núcleos urbanos e bairros isolados em meio ao campo, de diferentes dimensões, integrados em uma área metropolitana ou em um conjunto ou sistema de áreas metropolitanas;
- Pelas mudanças no transporte diário intrametropolitano de passageiros, que transformou as vias de transporte interregional, de tal modo que estas se tornaram grandes vias expressas inter e intrametropolitanas;
- Pela difusão ampla de modos metropolitanos de vida e consumo, também estes dispersos pela área metropolitana ou pelo sistema de áreas metropolitanas, como já ocorre em São Paulo. (REIS, 2006, p.13).

Para Reis (2006), as mudanças em curso evidenciam as tendências à distribuição de pontos urbanizados sobre a totalidade dos territórios atingidos pelo processo de dispersão urbana em meio a áreas que eram tipicamente rurais, em direção a uma relativa homogeneização desses territórios, inclusive considerando as descontinuidades das partes edificadas no território e, entre estas, os extensos trechos não edificadas, com características rurais. (REIS, 2006, p.50-51).

Desse modo, segundo Reis (2006, p.47), o cotidiano de uma parte dos habitantes dessas cidades (como de algumas menores que são envolvidas no processo) passa a ser organizado como uma metrópole e sua população adota, pelo menos em parte, modos de vida, de mobilidade e de consumo metropolitanos, nas várias partes do sistema.

Ao não se ater somente à expressão material do processo, Reis (2006) contempla a dialética forma-conteúdo, ao considerar a enorme dispersão contínua da mancha urbana metropolitana e a difusão por todo esse território, contínuo e descontínuo, dos modos de vida metropolitanos. São os modos de vida urbanos difundindo-se sobre o território anteriormente caracterizado pelos modos de vida rurais.

Na expressão dispersão urbana que para além da dinâmica industrial inclui também e concomitantemente uma dispersão populacional, dos comércios e serviços, está pressuposta e subentendida a ideia da difusão dos modos de vida

metropolitanos, confluindo com a idéia apontada por Seabra (2004) e que também move nosso raciocínio que é a de que a forma urbana corresponde a conteúdos sociais concretos.

Utilizando os conceitos de processo de urbanização, de dispersão do tecido urbano e da difusão ampla de modos metropolitanos de vida e consumo, Reis (2006, p.50) coloca em evidência o fato de que “tendemos para formas de urbanização total” de partes do território.

Pensar em termos de urbanização total, mesmo que seja como tendência de algumas partes do território, conforme nos aponta Reis (2006), coloca-nos diante de alguns temas caros aos geógrafos como o da superação da contradição cidade-campo.

Contradição que, ainda não superada, ilumine importantes questões, pois há menos de meio século este era um país essencialmente rural. Transformações na base agrária, em decorrência da concentração da propriedade de terras ou como fruto das tecnologias que racionalizam os processos produtivos, têm implicado na expropriação da população camponesa e pobre e na consequente manutenção dos fluxos migratórios do campo para as cidades.

O período, compreendido entre os anos 1930 e 1970, é considerado por Seabra (2004, p.192) como especialmente importante quanto à estruturação do fenômeno urbano no Brasil, pois, devido ao intenso êxodo rural, constituiu-se um modo de vida a partir da concentração das pessoas nas cidades, ganhando realidade uma complexa síntese da cidade e do campo.

Segundo Lefebvre (1970, p.12), o advento de uma era urbana não faz desaparecer as contradições e conflitos de sua antecessora, a era industrial, sendo que essa tampouco conseguiu abolir os conflitos da era anterior, a agrária. Entre esses três momentos existem simultaneidades, interações, desigualdades de desenvolvimento, nos quais as contradições coexistem. E, as contradições não superadas se acumulam. Para Lefebvre (1999, p.40), “os países ditos subdesenvolvidos caracterizam-se atualmente por acumularem problemas, sem por isso acumularem as riquezas”.

Essas contradições acumuladas irão manifestar-se de diferentes e inúmeras maneiras. Afirmação essa em acordo com Carlos (1992, p.32) quando diz que as cidades são caracterizadas por contradições, especialmente as cidades brasileiras consideradas a “materialização do processo de ‘urbanização dependente’, em que as contradições emergem de modo mais gritante, e a acumulação da riqueza caminha *pari passu* com a miséria”.

Essa complexa síntese da cidade e do campo aparece revelando contradições que não tendo sido superadas, acumularam-se. Pois, mesmo que não pensemos mais nos termos clássicos de uma dicotomia campo-cidade, há inegavelmente a presença/ausência de uma ruralidade no tecido urbano. Fato que corrobora a afirmação de Lefebvre (2001, p.69) “a oposição urbanidade-ruralidade se acentua em lugar de desaparecer, enquanto a oposição cidade-campo se atenua” (LEFEBVRE, 2001, p.69).

Sobre o período compreendido entre 1850-1950, Reis (2006, p.69) caracteriza-o como a fase de concentração urbana, que “correspondeu a uma extraordinária valorização das áreas centrais, como jamais havia acontecido em épocas anteriores. A fase atual de descentralização e dispersão corresponde a uma redução do poder polarizado dessas áreas”. Identifica nesta fase atual da dispersão urbana uma perda relativa da importância do núcleo metropolitano, afirmando haver uma inversão de polaridade em relação ao período anterior.

Segundo Lencioni (2003a, p.3), não houve processos de descentralização industrial, pois concomitantemente à dispersão das unidades produtivas pelo território, houve a prevalência da concentração do comando e da gestão do capital no núcleo metropolitano, inclusive sendo este um importante difusor de maneiras de ver, sentir, pensar e consumir das pessoas; e tampouco houve uma reversão da polarização com perda de importância do núcleo metropolitano, pois este se reafirma como o *locus* da gestão, da decisão e do controle.

Reis (2006) reconhece a importância das análises de caráter econômico que permitem esses tipos de conclusões, no entanto sua abordagem teórica focaliza essas transformações “também sob a perspectiva das alternativas de mudança nos

padrões técnicos de organização na produção no espaço e na escala do espaço intra-urbano”. Sua preocupação “é o exame das formas de dispersão urbana, tendo como base empírica a análise das condições de organização do espaço intra-urbano” (REIS, 2006, p.115).

Sob essa perspectiva, Reis (2006, p.94) afirma que a dispersão urbana é uma consequência do sistema rodoviário que, implantado como apoio às regiões agrícolas do interior, foi também um estímulo à esta dispersão, que passou a competir com as atividades agrícolas pelo controle e uso do espaço rural. “O sistema rodoviário é altamente integrador e permite uma relativa homogeneização nas áreas metropolitanas” (REIS, 2006, p.94). E compara-o com as ferrovias:

O sistema ferroviário tem sido cada vez mais reservado para o transporte de cargas a granel, a grandes distâncias, onde os custos de transbordo não sejam relevantes. Ao longo de quase dois séculos de atividade, sempre obrigou as indústrias a se instalarem ao longo de suas linhas, dificultando o funcionamento das unidades produtivas que fossem implantadas a distâncias maiores. Essa dificuldade se comprovava, no passado, pela curva de distribuição dos preços das terras, que caía acentuadamente já a distâncias de 10 ou 20 quilômetros, perpendicularmente às linhas férreas. O transporte rodoviário, pelo contrário, tem um efeito altamente integrador, permitindo a custos relativamente baixos a pavimentação das vicinais, que têm um efeito de capilaridade sobre as áreas adjacentes, levando a uma relativa homogeneização do território, em termos de aproveitamento das terras agrícolas, como da exploração imobiliária (REIS, 2006, p.94).

Para além das mudanças mais recentes nas especificidades do processo de urbanização, acreditamos que as interrelações do núcleo da metrópole com seu entorno não são novas. Há muito, o processo de urbanização em São Paulo tem sido analisado a partir da dinâmica de seu entorno. (AZEVEDO, 1945; MARTINS, 1992; LANGENBUCH, 1971; PETRONE, 1964)

Como bem salientara Seabra,

Cabe inclusive considerar que, se a cidade (pré-condição para a metamorfose do capital mercantil em industrial), com seus bairros e

subúrbios tem precedência histórica em relação à periferia urbana e à metrópole, são estas últimas, as configurações que confirmam a espacialidade própria do capitalismo como formação social porque traduzem, ao mesmo tempo, o fenômeno urbano por grandes contingentes, a conhecida sociedade de massas, e pela fragmentação sistêmica das formas de uso do espaço e do tempo, sempre implicadas, em rentabilidade econômica e racionalidade técnica (SEABRA, 2004, p.194).

A partir deste momento, centraremos nossa atenção no estudo da formação de um subúrbio paulistano e sua posterior metamorfose em periferia urbana e no potencial analítico que as categorias subúrbio e periferia nos trazem.

#### **1.1.5. Compreender São Paulo a partir da dinâmica de seu entorno**

Os sentidos que a urbanização de São Paulo e seu entorno viriam a tomar já estavam, de certa maneira, pressupostos nas espacialidades agrárias do período colonial, em que já se delineava a rede urbana paulista. Embora fossem determinações muito diferentes, a influência histórica da constituição de uma rede de transporte ferroviário para o escoamento da produção de produtos primários destinados à exportação foi marcante para a produção de cidades e para a posterior constituição de uma rede urbana, que tendo se delineado no período agrário-exportador brasileiro, consolidou-se no período urbano-industrial (sob a supremacia do rodoviarismo) como a mais importante e dinâmica rede de cidades do país.

Diante da necessidade de reconstruirmos esse processo de urbanização pretérito para historicamente compreendermos a produção social dos lugares nos quais recai nossa atenção nesse trabalho, questionamo-nos se seria fecundo fazê-lo a partir de uma matriz teórico-conceitual elaborada para e em outro momento histórico. Acreditamos que os estudiosos que até os anos 1950 foram diretamente influenciados pelos geógrafos da escola francesa sejam os que podem nos dar importantes contribuições com menores possibilidades de anacronias.

Langenbuch é um desses autores. Fortemente influenciado pelos geógrafos da escola francesa, como Chabot, Max Sorre, Pierre George, Max Derruau, entre outros. Até a década de 1960, Langenbuch (1972) considerava a metrópole como uma forma espacial que possuía um núcleo - a cidade central - densamente povoada e uma área contínua e esparsamente ocupada, que, considerada em conjunto, evidenciava o alto grau de interação e de interdependência social interna da metrópole.

Langenbuch (1971) busca compreender as fortes relações estabelecidas entre a porção central e o entorno metropolitano. E, ao tentar traçar uma definição para os limites da metrópole esbarra em grandes dificuldades, visto seus limites externos serem bastante imprecisos, descontínuos e apresentarem rápido crescimento.

O clássico trabalho de Langenbuch (1971) sobre *A estruturação da Grande São Paulo*, para nós uma importante referência, traz grandes contribuições sobre o avanço da expansão urbana nas bordas de São Paulo nos séculos XIX e XX. O autor chama a atenção para a necessidade de se pensar a cidade de São Paulo levando em consideração seus arredores, para além do município da capital. Depreende-se de suas análises que o núcleo central da cidade de São Paulo só se explica pela dinâmica de seu entorno, dada a forte relação entre a capital e seus arredores.

Langenbuch, informado e formado a partir da tradição francesa, considera os subúrbios da aglomeração paulistana como tendo se estruturado basicamente pela e para a metrópole. A lavoura ou a produção industrial que surgiam foram resultantes de iniciativas tomadas em São Paulo, ou voltadas ao crescente mercado consumidor paulistano. Ele não verificou um adensamento ou expansão urbana a partir de capitais ou iniciativas de empreendedores locais nesses subúrbios. (LANGENBUCH, 2001, p.90)

A ideia de subúrbio, em Langenbuch (2001, p.86), afasta-se da concepção norteamericana e aproxima-se do sentido etimológico da palavra. De origem inglesa, *sub-urb* “refere-se à parte da cidade localizada em contato com o

campo, em que a implantação urbana ainda é incipiente, ou seja, não integra a *urbe* de modo cabal”. Está pressuposta nessa concepção de subúrbio, de acordo com a escola francesa, a ideia de descontinuidade, ou a intercalação entre ocupação urbana incipiente e o campo. Na França, utiliza-se o termo *banlieue*, para referir-se à faixa que circundava os limites da cidade até a faixa de uma légua (*lieue*).

Teria sido Jundiaí um subúrbio paulistano? Ou, Campo Limpo teria sido um pequeno “povoado-estação”, que com o crescimento de São Paulo teria crescido e dado origem a um “subúrbio-estação”? Sobre Jundiaí, Langenbuch (1971, p.278) diz-nos que “[...] não funciona como verdadeiro subúrbio de São Paulo”. No tocante a seu papel de centro, assemelha-se mais às cidades do interior do que aos subúrbios propriamente ditos, funcionando como “centros de zona”, eis que estendem sua zona de influência e centralidade sobre um território relativamente grande, que inclui cidades e áreas rurais já nitidamente exteriores à Grande São Paulo, como Campo Limpo Paulista, Itatiba, Jarinú, Salesópolis, mas também, e principalmente, por não estarem organizados exclusivamente por e para São Paulo.

Jundiaí teve progressos com a expansão regional da cafeicultura e da vitivinicultura, como abordaremos à frente. Conheceu crescimento local apoiado no desenvolvimento de uma agricultura comercial de exportação, além de também conhecer um certo dinamismo no setor industrial, grandemente apoiado em capitais locais gerados pela agricultura comercial da área. “Em 1886 a Indústria Têxtil Jundiahiana era a principal da cidade; empregava 150 operários, número apreciável para a época. Era considerada com um dos doze grandes estabelecimentos têxteis da província” (LANGENBUCH, 1971, p.102).

Seria então Jundiaí cidade-satélite de São Paulo? Ou São Caetano do Sul e Santo André é que seriam as verdadeiras ‘cidades satélites’ da metrópole? Estes dois últimos municípios diferem notoriamente de Jundiaí quanto à proximidade, contiguidade de área edificada e quanto à intensidade de relações, bem como quanto à origem. De acordo com Langenbuch (1971), São Caetano do Sul e Santo André surgiram por e para São Paulo, apresentando descontinuidades

entremeadas pelo campo, portanto, como típicos subúrbios do núcleo central, posteriormente tomando a estrutura interna de cidades.

Langenbuch (1971) encontra em Derruau o termo “cidade-satélite” associado aos subúrbios com grande grau de autosuficiência e de integração funcional construídos pelo poder público em torno de algumas capitais européias. Para Derruau, uma cidade-satélite compreende todos os elementos de uma cidade (bairros de residência, bairros comerciais, bairros de ensino técnico e de ensino secundário, bairros industriais, centro administrativo) e, conseqüentemente, sua população encontra no local empregos e serviços, sem precisar necessariamente se deslocar à grande cidade mais próxima. No entanto, ela gravita na órbita da grande cidade porque os capitais de suas indústrias e certos especialistas que lhe são indispensáveis não são encontrados a não ser na metrópole.

No caso de Jundiaí, segundo Langenbuch (1971, p.271), “sua caracterização como ‘cidade-satélite’ de São Paulo se nos afigurou problemática”. Situada à maior distância do núcleo da metrópole, viu suas relações com São Paulo intensificar-se quando já cidade. Assemelha-se, segundo o autor, à Mogi das Cruzes “que já era cidade ao assumir um desenvolvimento e vínculos de cunho suburbano”. Identificando similaridades com esta cidade, Langenbuch (1971, p. 239) admite, também, poder classificar Jundiaí como “cidade-satélite externa”, diferindo-se de São Caetano do Sul e São André, classificadas como “cidades satélites internas”, que podem, por isso, ser genericamente chamadas de subúrbio.

Por conta dessas diferenças, o município de Jundiaí fica fora da delimitação de região metropolitana proposta pelo autor. Não só Jundiaí, mas as áreas diretamente a ele subordinadas que, no entanto, mantêm importantes relações com partes integrantes da área metropolitana, como é o caso de Campo Limpo.

Martins (1992), em sua obra *Subúrbio*, ao lançar luzes sobre o subúrbio de São Caetano, está também, e na verdade, dialeticamente iluminando questões referentes à história do surgimento da cidade de São Paulo. Na narrativa desenvolvida por Martins (1992), assim como em Langenbuch (1971), está subjacente a unidade da cidade de São Paulo e seu contorno, pois entendem, ambos

os autores, que o núcleo central da cidade de São Paulo antes do século XIX e na transição deste para o século XX só pode ser explicado a partir da dinâmica de seu entorno.

É essa unidade da cidade de São Paulo com seu entorno que justifica a breve incursão sobre a história de seu surgimento. Pois, se o núcleo só pode ser explicado a partir da dinâmica de seu entorno, dialeticamente, o contrário também é válido e verdadeiro, ou seja, o entorno da cidade de São Paulo só pode ser entendido a partir da dinâmica de seu núcleo.

Martins situa espacialmente sua análise no subúrbio de São Caetano em relação à cidade de São Paulo, e, temporalmente, a partir de meados do último quartel do século XIX, marcado pelo fim do Império, até meados dos anos 1930, fim da República Velha, momento de profundas transformações e também permanências. Dialeticamente, ao lançar luzes sobre o subúrbio de São Caetano, está também iluminando questões referentes à história do surgimento da cidade de São Paulo, além de desvendar importantes questões quanto ao nascimento da classe trabalhadora e do processo de desenvolvimento do capitalismo no Brasil.

Este recorte temporal feito por Martins se constituiu com base em um momento marcado por grandes transformações. É quando, por exemplo, o relativo isolamento dos potentados rurais e das várias aglomerações que se constituíam no entorno da cidade (principalmente ao longo das ferrovias) é rompido e essas aglomerações passam a, mais intensamente, relacionar-se com a cidade, depois a depender de seus compradores de alimentos, artesanatos, materiais de construção ali produzidos.

Com o desenvolvimento das forças produtivas e com o avanço das relações capitalistas, vão se adensando as relações entre a cidade e seus subúrbios, com àquela deixando de ser um apêndice do campo. Momento este em que há, concomitantemente, a multiplicação na cidade de suas funções propriamente urbanas e a ampliação do número de moradores urbanos em seu núcleo estável. É, segundo Martins (1992), nesse momento de transição que surge e difunde-se a noção de subúrbio.

Sem desconsiderar fatores estruturais e estruturantes da sociedade que se conforma a partir das relações de produção capitalistas que se constituem, o autor, ao longo de sua narrativa, estabelece relações entre a história cotidiana do subúrbio e a ‘grande’ História, destacando fatos estruturais que, em suas palavras, “se insinuam por entre fatos e acontecimentos cotidianos da vida dos trabalhadores” (MARTINS, 1992, p.179).

Um desses fatos é a invasão do subúrbio, no último quartel do século XIX, pela indústria paulistana. Esta, segundo Martins, fluiu mais ou menos depressa ao longo da ferrovia num extenso trecho, em direção à Serra (MARTINS, 1992, p.12). Segundo o autor, a indústria paulistana não nasceu concentrada e, portanto, em áreas com definido perfil urbano e fabril, mas sim, disseminada por um espaço amplo, urbano e rural. Aponta para o fato de desconsiderarmos, portanto, os limites administrativos em nossas análises, pois, estes têm servido como barreira epistemológica a processos e fenômenos que não os conhecem.

Outro fato destacado pelo autor foi, em 1877, a criação do núcleo colonial de São Caetano. Um dos primeiros experimentos de substituição do trabalho escravo para o trabalho livre, no sentido da supressão da escravidão como fundamento da economia do país e na difusão da ideia da superioridade do trabalho livre em relação ao escravo. (MARTINS, 1992, p.12)

Com o início da disseminação do trabalho livre e o início da industrialização, o espaço do mandar (associado à cidade) foi invadido pelo trabalhar, e vice-versa, e sua nova hierarquização das relações sociais, das classes e seus conflitos, completamente diferente da que prevalecera no passado (MARTINS, 1992, p.9), com a indústria a revolucionar a existência da cidade e do subúrbio, invertendo seus horizontes, subvertendo os conteúdos de suas formas espaciais, arquitetônicas e sociais.

A noção de subúrbio surge e dissemina-se em clara relação com o desenvolvimento urbano de São Paulo. Segundo Martins (1992), é com o fim da sociedade colonial e absolutista que há o fim da dominação da cidade sobre seu subúrbio e da dicotomia entre o *mandar* (relativo à cidade) e o *trabalhar* (subúrbio).

No período colonial e absolutista, o subúrbio possuía a função de produção material e de reprodução social (morar e trabalhar), enquanto a cidade era o foco das decisões e do consumo (mandar).

Com o advento da República, inicia-se o momento de transição: o trabalho livre substitui o escravo; o subúrbio vê-se invadido pela indústria. Dessa forma, adensam-se suas relações com a cidade, ao mesmo tempo em que vai perdendo suas características rurais e transformando-se num subúrbio industrial, no qual as regras de sociabilidade começam a ser outras (MARTINS, 1992, p.32). A cidade nessa época, invadida pelo trabalho, “[...] começou a se libertar das oligarquias e a se constituir em foco de disseminação de relações sociais, econômicas e políticas modernas e civilizadas” (MARTINS, 1992, p.7).

Com o surgimento da indústria, na cidade e no subúrbio, há o nascimento da classe trabalhadora, que tem seu ponto de partida na extinção da escravidão.

Em Martins, o que é o subúrbio e o que ele nos revela?

Desde o século XVIII, quando se começa a empregar a palavra subúrbio para designar os confins da cidade de São Paulo ou a zona rural que lhe era imediatamente próxima, ela já indica uma concepção da unidade da cidade e seu contorno (MARTINS, 1992, p.7).

O subúrbio, ou seja, regiões de confins entre a cidade e o campo, em meados do último quartel do século XIX, foram chamadas por Martins de regiões híbridas, pois misturavam elementos arcaicos e modernos. Regiões limiáres entre o rural e o urbano, onde o passado rural de algum modo sobrevive em um urbano não realizado, potencial.

A dicotomia urbano-rural, tão cara aos geógrafos, faz outro sentido a partir da concepção de subúrbio, pois refere-se a um modo de vida híbrido e em transição, não estando em discussão se explicará a realidade a partir do rural ou a

partir do urbano, mas sim do suburbano, esse híbrido, em suas especificidades -onde os contrastes entre o rural e o urbano são contrastes atenuados.

Se, no momento analisado pelo autor - o subúrbio é o lugar em que o passado rural e o urbano por vir estão imbricados - depreende-se desta concepção de subúrbio, que, ele está referenciado mais do que a questão de um lugar e suas especificidades. “Refere-se a um modo de vida peculiar especificamente referido às regiões de confinamento entre a cidade e o campo” (MARTINS, 2001, p.78). Um modo de ocupação do espaço, baseado num modo de vida específico.

Um modo de vida e uma realidade espacial em transição - intermediária entre a cidade e o campo. Limiar e híbrida, na qual as crenças religiosas de uma sociedade tradicional ainda perduram contraditoriamente aos contratos modernos que passam a mediar as relações sociais. De uma transição que não se completa, indefinida, portanto, sem sentido. (MARTINS, 2001)

Durante um longo tempo, o subúrbio pôde ser definido como um aglomerado rural cuja população tinha vínculos cotidianos com a cidade e que, em consequência, organizava sua inteligência das condições de vida segundo um modo de pensar tendencialmente urbano (MARTINS, 1992, p.180). “Um componente rural do urbano, nele integrado por uma economia agrícola e artesanal de ciclo curto e imediatamente dependente do comprador urbano, como a alimentação e os materiais de construção”. (MARTINS, 1992, p.8)

O subúrbio por suas especificidades é considerado por Martins como um “lugar privilegiado para observações e estudo das transformações da cidade e para formação das classes sociais” (MARTINS, 1992, p.8). Portanto, a categoria analítica subúrbio vai ao encontro de sua proposta metodológica de buscar conhecer e apreender o real a partir do que é limiar, marginal e anômalo.

Poder-se-ia dizer que o subúrbio é um tempo/espaço residual, de uma modernidade que se inicia e não se conclui, de um urbano que também ao se iniciar, não se completa, de uma modernidade também incompleta.

Na concepção de Martins,

O subúrbio está proposto, entre nós, como o lugar da reprodução e não como o lugar da produção; como lugar da repetição e não da criação; como lugar do cotidiano e não da História, conforme distinguiu o mesmo Lefebvre. É lugar para morar e trabalhar. Nesse sentido, é, também, o lugar do vivido (mas, do vivido fragmentado) que cimenta a unidade contraditória dessas aparentes dicotomias [...] (MARTINS, 1992, p.15).

Segundo Martins, os autores têm promovido a separação entre a classe e o seu espaço, lidando com uma classe sem espacialidade. Segundo ele, “os autores não tem conseguido lidar com a realidade da indústria e da classe trabalhadora no seu lugar, no seu espaço, que é predominantemente o espaço do subúrbio e não só o do bairro e, menos ainda, o do centro culto e politizado” (MARTINS, 1992, p.9).

A concepção de subúrbio, trazida por Martins, apresenta-se então como um rico recurso metodológico para abarcar esse movimento, de centrar a atenção na reprodução das relações de produção, que não se limita ao chão da fábrica, dos salários, da divisão do trabalho. E, então, olha sociologicamente para o que é pequeno, o que é miúdo, na vida de todo o dia.

É em Lefebvre que a história passa a ser vista, não apenas por seus elementos estruturais fundantes. A dimensão do imaginário, do simbólico, das relações psico-sociais e afetivas, também passam a compor a dimensão histórica do cotidiano. Entende que a produção da vida social não é determinada apenas pela realidade objetiva, da alienação social, da divisão do trabalho, bem como o espaço, resultante e fonte potencial do novo, fica determinado apenas pelas relações econômicas: a totalidade passa a emergir da leitura do diferente e dos fragmentos.

As análises das relações de produção não se esgotam no modo de produção, sendo necessária para compreendê-las a crítica da vida cotidiana (assim como para Marx foi necessário a crítica à economia política). Na proposta de Lefebvre (1971), o conceito de vida cotidiana não exclui em nada o trabalho produtivo, ao contrário: ele o amplia. Portanto, “o ‘vivido’, mergulhado em um ‘viver’ maior” é central em sua análise. Ampliando também o conceito de marxista de alienação.

É na vida cotidiana que se realiza a reprodução. A vida de todo o dia ocultaria o misterioso e o admirável que escapariam aos sistemas elaborados.

Martins buscou, nos pequenos atos do viver diário, os fragmentos de uma história que chamou circunstancial, pois, segundo ele, “na história local e cotidiana estão as circunstâncias da História [...] O que permite resgatá-la como História? A junção dos fragmentos da circunstância – quando a circunstância ganha sentido, o sentido que lhe dá a História” (MARTINS, 1992, p.13).

É uma história em que o homem comum, em seus atos aparentemente sem história, aparece como protagonistas da História, “[...] ainda que de fato coadjuvante, mesmo como protagonista alienado e equivocado” (MARTINS, 1992, p.21).

Na obra de Martins, há o pressuposto de que a vida cotidiana não é um resíduo desprezível da realidade. Ela domina a vida social no mundo moderno e, ao mesmo tempo, tornou-se mediação fundamental na historicidade da sociedade moderna (MARTINS, 2000, p.151). Assim, de maneira brilhante, Martins (1992) revela-nos como esses procedimentos metodológicos de apreensão da realidade podem ser profícuos e apresenta-nos as nuances da realidade socioespacial e as especificidades sobre a sociedade brasileira do passado e do presente.

Ao propor decifrar o processo histórico a partir da mediação da vida cotidiana, Martins, na leitura que faz do tecido social, lança luz sobre o herói desse enredo que é:

[...] o homem comum, fragmentado, divorciado de si mesmo e de sua obra, mas obstinado no seu propósito de mudar a vida, de fazer História, ainda que pelos tortuosos caminhos de sua alienação e de seus desencontros, os difíceis caminhos cotidianos da vida. De outro lado a complexidade do problema está no modo anômalo e inacabado como a modernidade se propõe num país como o Brasil e na realidade descompassada desta nossa América Latina. Nosso enigma é hoje o enigma da captura desse homem comum pelos mecanismos de estranhamento de uma cotidianidade que exacerba a mutilação de nosso relacionamento com nossas possibilidades históricas e mutila a compreensão dos limites que cada momento histórico nos propõe. (MARTINS, 2000, p.12).

É na vida cotidiana que a História, ora se revela, ora se oculta. Martins (1992) nos propõe ir então em busca do simples, ou da poesia, não para lá nos refugiarmos, mas para encontrá-los, pois são nesses momentos e situações do protagonismo oculto e mutilado dos simples, das pessoas comuns, dos que foram postos à margem da História, do homem sem qualidade, que a sociedade propõe ao sociólogo suas indagações mais complexas, seus problemas mais ricos, sua diversidade teoricamente mais desafiadora. São os simples que nos libertam dos simplismos, que nos pedem a explicação científica mais consistente, a melhor e mais profunda compreensão da totalidade concreta que nos reveste de sentido o visível e o invisível. O relevante está também no ínfimo. É na vida cotidiana que a História se desvenda ou se oculta. (MARTINS, 2000, p.13)

De que maneira e com quais conteúdos dar-se-á a reprodução social dos moradores nos específicos lugares alcançados pela metropolização? Como e com qual velocidade o processo de metropolização alcançou Campo Limpo Paulista?

Com vistas a refletir sobre os questionamentos acima é que buscaremos compreender historicamente como deu-se a produção social desses dois lugares em relação ao processo de metropolização. Acreditando que o método seja histórico-genético, procuraremos identificar e compreender os processos a partir de sua gênese.

Sendo assim, nossa incursão por diferentes temporalidades, no capítulo que segue justifica-se pela tentativa de melhor compreendermos a urbanização pretérita decorrente da relação com a agricultura e, posteriormente, a predominante relação entre industrialização e urbanização, para que possamos entender processos socioespaciais de segregação e auto-segregação e as maneiras diferentes de morar em Campo Limpo Paulista, entorno metropolitano.

## **CAPÍTULO II –**

### **A formação da metrópole e seu entorno**

*“O tecido urbano, de malhas mais ou menos  
amplas irá prender em sua rede todo o  
território dos países industrializados?”  
(Henri Lefebvre, 2001, p.69)*

Partimos do pressuposto de que as diferentes temporalidades históricas ficam inseridas nos lugares. “Neles de alguma forma permanece retido a história inteira, vivida e experimentada com sua riqueza e pobreza, com seus impasses e contradições porque eles são acumulações de tempos sociais e históricos” (SEABRA, 2004, p.186).

O pressuposto acima inclui também pensar que os espaços possuem especificidades, que derivam do fato de que “cada lugar é o centro de uma mistura distinta das relações sociais mais amplas com as mais locais” (MASSEY, 2000, p.185), criando as singularidades dos lugares, ainda que estes tendam à homogeneidade.

Apesar dos esforços da homogeneização pela técnica, nenhum lugar urbano é idêntico ao outro (LEFEBVRE, 1999, p.47). A universalidade do longo processo de urbanização os articula, os generaliza; no entanto se acentuam no interior de cada fragmento urbano singularidades e individualidades.

Ao analisar-se lugares urbanos em suas interrelações com outros lugares e espaços urbanos, emergem importantes elementos para apreendermos suas espacialidades. Assim, a dimensão espacial contemporânea de cada lugar é síntese dos múltiplos tempos e das múltiplas lógicas que o engendraram. E as formas como esses diferentes tempos e diferentes lógicas permanecem ou não, combinando-se entre si, determinam, também, sua espacialidade.

Entendemos então, que cada lugar é ao mesmo tempo plural e singular, contém semelhanças e distinções e que, ao (re)produzir-se, irá expressar em sua estruturação urbana a síntese dos múltiplos tempos e das inúmeras ações que a formaram, conforme apontara Sposito (2001b, p.5).

Cada modo de produção irá, simultaneamente, organizar e produzir certas relações sociais, que dialeticamente irão organizar e produzir também o seu espaço. Podendo este ser considerado como meio, condição e produto, conforme apontara Lefebvre (1976), pois ao longo do tempo as relações sociais estabelecidas a partir do modo de produção irão interagir com esse espaço que é então reproduzido.

Portanto, há que se considerar histórica, social e teoricamente a produção do espaço urbano sob o modo de produção capitalista da pequena cidade de Campo Limpo Paulista, pois, nesta, há um acúmulo de ações em diferentes momentos que influenciam as configurações de seus diferentes lugares. Não podendo, na análise, dissociar a relação espaço-tempo para entendermos as configurações socioespaciais existentes.

Também há que se considerar “a ação consciente dos agentes que se movem no urbano à procura de negócios, trabalho ou de lugar, num confronto que se torna muito aberto e no qual se verifica a territorialização das práticas”, (SEABRA, 2004, p.272), pois de acordo com Seabra (2004), a morfologia social do espaço urbano traduz tendências lógicas e sistêmicas da reprodução da sociedade em geral.

Acreditando que as diferentes temporalidades históricas ficam inscritas nos lugares, percebemos que a influência histórica de um país exportador de determinados produtos primários está bastante presente na atual conformação da rede urbana paulista.

Campo Limpo Paulista está inserida de maneira subordinada nesta rede de cidades que, tendo se formado no período agrário-exportador brasileiro, consolidou-se no período urbano-industrial posterior como a mais importante e dinâmica rede urbana do país.

A história de formação da aglomeração urbana, que dará origem ao atual município de Campo Limpo Paulista, une-se e separa-se da história da antiga vila de Jundiaí e também ao processo de constituição e expansão da metrópole paulista.

É importante ressaltar que, ao tomarmos a cidade de Campo Limpo Paulista como referência nesse estudo, estaremos focando as diversas

particularidades nas quais as tendências gerais manifestam-se. Não faremos um estudo monográfico sobre Campo Limpo Paulista, mas, ao centrarmos nossa atenção nas especificidades dos processos mais gerais, poderemos apreender conexões essenciais na discussão da (re)produção periférica do espaço urbano metropolitano.

## **2.1. Economia colonial**

A criação da vila “Nossa Senhora do Desterro do Campo Alegre de Jundiahy”, atual município de Jundiaí, remonta a meados do século XVII. Município cuja gênese e dinâmica está bastante atrelada à gênese e dinâmica de Campo Limpo Paulista e São Paulo.

Apesar das controvérsias dos historiadores, a versão mais aceita sobre a origem de Jundiaí remete à vinda de Rafael de Oliveira e Petronilha Rodrigues Antunes que, por motivações políticas, fugiram de São Paulo e refugiaram-se nos arredores, no lugar então conhecido como Mato Grosso de Jundiaí, por volta de 1615. (PONTES, s.d.)

Em 1649, iniciou-se a construção da capela dedicada à Nossa Senhora do Desterro. Sendo ela inaugurada em 1651, atraiu a fixação da população. Quatro anos depois, em 1655, Jundiahy foi elevada à condição de Vila. (PONTES, s.d.)

A vila de Jundiaí, tendo sido criada na rota dos bandeirantes que demandavam o interior do país, pode ser considerada à época de seu surgimento como “boca de sertão” (AZEVEDO, 1992, p.36), ou seja, o último núcleo populacional antes da penetração no interior considerado desabitado.

Esta aglomeração, como algumas outras do período colonial, tinha uma importante função ligada às comunicações, em um momento em que “o essencial da circulação era feita por estradas ou caminhos, através de tropas de burro e, secundariamente, por cavalos, que serviam de montaria à pessoas mais exigentes, além de carros de boi” (LANGENBUCH, 1971, p.25).

A estrada de Goiás, uma importante via de penetração, ligando São Paulo ao Brasil Central, passava por Jundiaí, Campinas, Franca e levava aos planaltos do Triângulo Mineiro, de Goiás e do Mato Grosso. Em Jundiaí, os viajantes poderiam prover-se de animais para o transporte e de alimentos para o sustento durante as longas viagens. (MONBEIG, 2004, p.29)

Baseando-se nos relatos de época dos viajantes que percorreram os arredores paulistanos no século XIX Langenbuch, (1971) nos fala sobre a função exercida por Jundiaí:

Outro absurdo é a mencionada existência de apenas seis muares no município de Jundiaí, quando na ocasião uma das principais funções desta vila era o comércio de muares, com que eram supridas as tropas, e de que nos dão testemunho os viajantes que por ela passaram. (LANGENBUCH, 1971, p.18)

Escreve a propósito Saint-Hilaire: Quase toda a região por mim percorrida para alcançar o rancho da Ponte, na propriedade do capitão-mor de Jundiaí, a essa autoridade pertencia, e em sua fazenda é que eram organizadas quase todas as caravanas que iam de São Paulo a Cuiabá e Goiás. (LANGENBUCH, 1971, p.24)

Na época, em face da precariedade das vias de comunicação, o muar constituía um dos mais importantes veículos de carga e transporte, competindo com os carros de boi e os cavalos.

Azevedo (1992, p.60) aponta que os pousos de viajantes ou tropas eram o tipo mais comum de embriões de cidades no período colonial, “o que lhes valeu o lugar de destaque que ocupam no relato da maioria dos viajantes estrangeiros do século XIX”. Esses locais se configuravam como uma espécie de alojamento em que os viajantes e tropeiros poderiam descansar, tratar e adquirir animais, além de abastecer-se de mantimentos para seguir viagem. Segundo este autor,

Para um país tão extenso, como o nosso, com uma população tão rarefeita, desde logo se tornou vital o problema da *facilidade de comunicações*; daí a localização de aglomerados urbanos nas vias naturais de passagem ao longo dos precários caminhos da era

colonial, que as tropas de burro, em penosas e longas caminhadas sabiam bem aproveitar. (AZEVEDO 1992, p.60, grifos no original)

Nesse momento, em que a incipiente aglomeração que se constituía era um apêndice do campo, esta possuía um caráter predominantemente rural, uma vez que “a maior parte das casas pertencia a agricultores que as procuravam apenas aos domingos e em dias de festas religiosas” (LANGENBUCH, 1971, p.13), ficando completamente deserta durante a semana e animando-se aos domingos, com a vinda dos agricultores.

Os agricultores, moradores de Jundiaí, mantinham roças de subsistência, fazendo plantações de milho, feijão, legumes, além de cana-de-açúcar para a produção de aguardente. “Foram colocadas em funcionamento, apenas em Jundiaí, que em 1818 contava com 5.061 habitantes, 16 engenhos para a produção do açúcar” (MARTINELLI & COEN, 2003, p.26).

Além da produção de subsistência, a lavoura de Jundiaí esteve intimamente relacionada ao comentado sistema de transporte. “Apontamos também como importante destino da produção agropecuária a manutenção e abastecimento das tropas em animais e gêneros alimentícios” (LANGENBUCH, 1971, p.24), fornecendo insumos aos viajantes que demandavam ao interior do país.

Nesse momento, Jundiaí, assim como outras sesmarias doadas, caracterizadas, desde o início, pela imensidão das glebas concedidas e pela imprecisão de seus limites (ABREU, 1997, p.223), é uma imensa área, da qual foram posteriormente desmembrados vários dos atuais municípios: em 1769, Mogi-Mirim (incluindo o atual Município de Ribeirão Preto, emancipado de Mogi-Mirim em 1871); em 1797, a Vila de Campinas; em 1857, Itatiba; em 1948, Vinhedo; em 1964, Itupeva, Campo Limpo e Várzea Paulista. (LANGENBUCH, 1971, p.24)

A pequena aglomeração rural que dará origem a Campo Limpo localiza-se no sítio Iivoturucaia, distante cerca de 11 quilômetros do núcleo central de Jundiaí, e, além da produção de subsistência, encontrava-se no caminho das tropas

para Atibaia, rumo ao caminho até as Minas Gerais. (MARTINELLI & COEN, 2003, p.26)

“Ao que parece, na área em pauta, esses caminhos de tropas não tiveram papel muito expressivo na fixação do povoamento” (PAZERA JÚNIOR, 1982, p.37). É a partir dos fragmentos de uma história mais distante que podemos concluir que, até a segunda metade do século XIX, as aglomerações de Campo Limpo, Jundiaí e São Paulo estavam bastante distantes; as relações estabelecidas entre esses núcleos de povoamento não eram inexistentes, mas ainda bastante incipientes. Suas histórias desenrolavam-se lentamente, mas relacionadas.

Em fins do século XVIII, com o esgotamento das minas (das Gerais), com a busca pela ocupação do interior paulista e o estímulo do então Governador da Capitania de São Paulo, Morgado de Mateus, foi introduzida na região a lavoura de cana-de-açúcar voltada à exportação, visando substituir uma policultura menos remuneradora baseada no arroz, no feijão e no milho. (SINGER, 2004, p.154)

De acordo com Singer, o açúcar passa a ser produzido não só no Nordeste, mas também em São Paulo, embora sua produção seja mais modesta. “Produz-se açúcar tanto no litoral (São Sebastião e Ubatuba) como no interior (Campinas e Itu principalmente)” (SINGER, 2004, p.155).

Sobre a introdução da cana-de-açúcar em São Paulo, Singer nos diz que, a partir dos fins do século XVIII e começo do século XIX, “a agricultura do interior paulista perde parcialmente o seu caráter de subsistência, adquirindo um modesto setor de exportação. Trata-se da exportação de açúcar” (SINGER, 2004, p.155).

No decorrer do século XIX, com o desenvolvimento deste setor de exportação da economia colonial paulista, São Paulo irá desempenhar a função de entreposto comercial entre o interior produtor de cana de açúcar e seu porto, Santos. Momento este denominado, por Singer, como de “renascimento” da agricultura empresarial. Função que irá acentuar-se sobremaneira com o advento da produção cafeeira no estado.

Conseqüentemente, uma grande influência se fará sentir nas cidades, iniciando-se mudanças políticas e econômicas importantes, inclusive iniciando-se um importante movimento de urbanização. Conforme relatado por Singer (2004, p.155):

A exportação de açúcar não somente animou e expandiu a vida comercial da cidade, como também fez com que numerosos senhores de engenho fixassem residência na cidade, gastando ali parte de seu excedente comercializado, o que certamente contribuía para o crescimento do setor terciário (serviços) da economia urbana.

A formação de empresas capitalistas e as necessidades de sua gestão eram incompatíveis com o modo de vida tradicional; elas exigiam um convívio urbano. Elas constituíram um fator de urbanização dos membros da classe dominante tendo se tornado, em seguida, uma das causas do desenvolvimento da capital dos fazendeiros. (MONBEIG, 2004, p.42)

Em 1860, São Paulo contava com aproximadamente 28 mil habitantes, sendo que 54% desses viviam na zona urbana. Apesar do seu relativo desenvolvimento comercial, é ainda um núcleo urbano modesto, mesmo em relação aos padrões do Brasil da época. (SINGER, 2004, p.147)

Em São Paulo, até meados do último quartel do século XIX, não havia separação nítida entre zona rural e zona urbana, as chácaras eram áreas diretamente adjacentes ao “centro da cidade”. Talvez, grande parte do abastecimento de São Paulo proviesse de sua própria produção agrícola. Sobre isso Singer (2004, p.155) nos diz que:

Ao contrário de outras cidades, como o Rio e Recife, não surgiu ao seu redor uma agricultura voltada ao abastecimento da população urbana. Quase metade da população do município (46%) ainda vivia na área rural do mesmo, e provavelmente muitos dos que moravam na zona propriamente urbana também se dedicavam a atividades agrícolas.

Se até esse momento o abastecimento de São Paulo provinha de sua própria produção agrícola, em um período caracterizado por uma agricultura de subsistência, pelo trabalho escravo (primeiro indígena e depois africano), pela

precariedade dos meios de transporte, pelo relativo isolamento das aglomerações, pelo longo tempo que as separava, fica mais fácil entender como as relações entre São Paulo, Jundiaí e Campo Limpo eram fracas até esse momento.

Segundo Langenbuch (1971, p.74), nessa época que precedeu as primeiras manifestações da grande expansão paulistana, os aglomerados, “[...] mesmo os que tinham predicamento de vilas e cidade, eram bastante modestos, contrastando em seu tamanho e importância com a cidade de São Paulo, apesar das pequenas dimensões apresentadas por estas”.

Em 1872, São Paulo ocupa apenas o décimo lugar entre as cidades brasileiras, superada, entre outras, por Niterói, Fortaleza, Cuiabá e São Luís (SINGER, 2004, p.148). O primeiro recenseamento foi realizado, no país, em 1872, no qual foram registrados 31 mil habitantes no município de São Paulo. Sendo que destes 19.300 viviam em sua zona urbana, o que equivale a 62% da população total. (SINGER, 2004, p.161)

De acordo com Langenbuch (1971, p.46), Jundiaí, em 1874, juntamente com Mogi das Cruzes, eram as duas paróquias mais populosas dos arredores paulistanos, com respectivamente 7.805 e 11.460 habitantes. Afirmou que ambas as cidades “as únicas elevadas à categoria de cidade, no período em causa, tenham sido os aglomerados maiores e mais importantes dos arredores paulistanos”. Elevada ao status de cidade em 1865, foi, nessa época, considerada pelo autor, como: “extrema periferia dos arredores paulistanos” (LANGENBUCH, 1971, p.47).

Em 1886, a população de São Paulo era somente um pouco maior que a de Campinas, 47.697 habitantes em comparação a 41.253, devendo ainda subtrair do número de São Paulo a população de suas paróquias rurais. (MONBEIG, 2004, p.45)

Será a partir do efeito direto da expansão cafeeira, que, entre outros fatores, irá ser ampliada a função de entreposto comercial, que, como vimos, constituía esta função o principal papel econômico da cidade, antes mesmo do apogeu cafeeiro. Por São Paulo, cruzavam-se diversas rotas comerciais entre o litoral e o interior, entre o Sul e o centro do país, entre o exterior e Mato Grosso. De acordo com Singer (2004, p.163),

Na primeira metade do século XIX, São Paulo torna-se o entreposto de uma corrente de exportação de certa importância: o açúcar. O café vai somar a esta corrente, para depois superá-la em importância e por fim substituí-la integralmente.

Langenbuch (1971) afirma perceber, neste momento anterior às primeiras manifestações da grande expansão paulistana, nitidamente um papel polarizador da cidade de São Paulo na organização de seus arredores, apesar de suas modestas dimensões. Segundo Langenbuch (1971, p.75), São Paulo é “circundada nitidamente por duas faixas concêntricas: o **cinturão das chácaras** seguido pelo **cinturão caipira**” e explica:

O **cinturão das chácaras** achava-se visivelmente organizado pela cidade para a cidade. Além das chácaras com sua função de residência, e secundariamente de produção frutícola, o cinturão encerrava uma série de elementos funcionalmente ligados à cidade, e que aí se situavam por requererem muito espaço — por seu caráter repulsivo (recomendando seu isolamento), ou por ser a localização campestre considerada ideal. Trata-se daqueles pousos de tropa destinados a propiciar alojamento junto a São Paulo, dos cemitérios, de hospitais, de colégios, do depósito de pólvora. O **cinturão caipira** que se seguia ao das chácaras, se caracterizava pela cultura de subsistência e pela produção agrícola extrativa (lenha, madeira, pedras de cantaria e produtos cerâmicos) e artesanal (objetos de barro) destinados ao abastecimento de São Paulo. Alguns aglomerados desta faixa são procurados pela população paulistana para fins recreativos e religiosos. Estabelecimentos, instalações e atividades ligadas à circulação são bastante numerosos no **cinturão caipira**, em vista do papel de foco concentrador exercido pela cidade de São Paulo, o que provoca uma grande densidade de estradas e de circulação em seus arredores. Este cinturão, não é inteiramente organizado em função de São Paulo, dada a importante presença da cultura de subsistência e de extensas áreas incultas, e do relativo papel polarizador exercido por algumas vilas aí situadas. Contudo, as importantes atividades de abastecimento da capital evidentemente se organizaram em relação a esta, o mesmo ficando, pelo menos em grande parte, com aludida função religiosa e de recreação.

[...]A porção dos arredores que mais será abrangida pela expansão suburbana da metrópole é precisamente o **cinturão caipira**, uma vez que o **cinturão das chácaras**, mais restrito que o limite da atual cidade de São Paulo, será afetado pela expansão mais propriamente urbana da Capital" (LANGENBUCH, 1971, p.75-76, grifos no original).

O elucidativo trecho acima foi extraído do segundo capítulo da referida obra de Langenbuch (1971) e é intitulado "A evolução pré-metropolitana dos arredores paulistanos (1875-1915)". Esse capítulo trata dos vários eventos de natureza geográfica ocorridos nos arredores paulistanos no período, que, segundo Langenbuch, caracterizou-se, sobretudo, pela expansão urbana difusa da cidade, anexando o antigo "cinturão das chácaras", traduzindo-se no desdobramento do espaço urbano, em bairros e loteamentos territorialmente isolados da cidade propriamente dita, sendo que a ocupação urbana efetiva era pouco densa tanto nesta (em seu conjunto) quanto no "cinturão caipira".

Quanto ao antigo "cinturão caipira", Langenbuch (1971) destaca que:

se viu bastante valorizado, graças a sua posição geográfica vantajosa, e a recursos naturais que antes pouco significavam. A cidade de São Paulo passou a provocar uma reorganização desta área, quer através de sua iniciativa direta, quer através das possibilidades de mercado que lhe abria. Instalaram-se ou ampliaram-se no "cinturão caipira" várias atividades econômicas, visando ao mercado da capital, aproveitando seus recursos ou condições naturais: o extrativismo mineral e vegetal, a indústria de beneficiamento dos mesmos, a vitivinicultura. Núcleos coloniais oficiais foram estabelecidos, representando importante iniciativa pública no sentido de valorizar os arredores paulistanos. Indústrias não vinculadas a matérias-primas locais aí se estabeleceram também. O crescimento da cidade para aí expulsou hospitais carentes de isolamento. As condições topográficas e hidrográficas favoreceram a instalação de equipamento hidráulico e hidrelétrico, para os quais a localização nas proximidades da Capital era conveniente. Órgãos militares implantaram no "cinturão caipira" estabelecimentos que deveriam, também, se localizar perto de São Paulo. Tudo isto fez com que os vínculos funcionais entre São Paulo e o antigo "cinturão caipira" se estreitassem e se diversificassem decisivamente. Em suma, São Paulo provocou a reorganização dos arredores paulistanos em seu benefício. Isto não impediu que formas de uso de solo e atividades anteriores continuassem a existir, como a agricultura caipira. (LANGENBUCH, 1971, p.129)

Embora o "cinturão caipira" não se achasse, neste momento, visivelmente organizado por e para São Paulo, assim como estava o "cinturão das chácaras", faixa concêntrica mais próxima, e que, como vimos, foi mais rapidamente

afetada pela expansão propriamente urbana da capital, o chamado “cinturão caipira” teve sua dinâmica socioespacial reorganizada em função e benefício de São Paulo, sendo abrangido pela expansão suburbana metropolitana.

De acordo com Scarlato (2004, p.247), desde o século XVI até a segunda metade do século XIX, a cidade de São Paulo viveu o paradigma do “tempo lento”. A partir de então, com a modernização das novas relações capitalistas empreendidas pela sociedade do café, aceleraram-se profundas transformações socioespaciais, não somente no centro urbano da cidade, como em todo o estado.

É, portanto, com o desenvolvimento das forças produtivas e com o avanço das relações capitalistas, a partir do desenvolvimento da economia cafeeira, que as relações entre a cidade e seu entorno vão se adensando, com a cidade deixando de ser um apêndice do campo. Momento este em que há, concomitantemente, a multiplicação na cidade de suas funções propriamente urbanas e a ampliação do número de moradores urbanos em seu núcleo estável.

## **2.2. A ampliação das relações capitalistas, o desenvolvimento das forças produtivas e a formação de uma rede de cidades no Estado de São Paulo**

### **2.2.1. O Café**

Monbeig (2004) nos diz que o historiador brasileiro Eurípedes Simões de Paula (1936) falou com razão de uma “segunda fundação da cidade de São Paulo”, havendo uma enorme ruptura entre a antiga São Paulo e a nova. “Após três séculos de vida tranquila, durante os quais a cidade não chegou a ter profundas alterações, de repente, a partir de 1872, deu-se uma súbita aceleração” (Monbeig, 2004, p.23).

Singer (2004, p.171) também refere-se a uma segunda fundação da cidade de São Paulo, em 1872. Tendo se transformado de um modesto burgo colonial que, em 1860, vivia em grande parte de sua própria produção de subsistência, em

uma pujante cidade comercial no fim do século, além de outras consequências diretas, como o aumento da população, desenvolvimento comercial, melhoramentos urbanos, constituição de mercados de fatores (capital e trabalho); mudanças profundas empreendidas pela sociedade do café.

Embora o café fosse cultivado em quase toda parte, incorporado à agricultura de subsistência, o produto exportado provinha de áreas relativamente restritas, inicialmente do Rio de Janeiro e da Baixada Fluminense.

Mas o café esgota o solo provocando a escassez de terras virgens aptas ao cultivo e isto faz dele uma atividade itinerante. E, em solo fluminense, a expansão ocorria em direção contrária ao porto do Rio de Janeiro, tornando-o cada vez mais distante, isso associado ao precário sistema de transportes, feito por animais e escravos, dificultava e encarecia o escoamento do produto.

Irá penetrar em terras paulistas a partir do começo do século XIX, inicialmente pelo vale do Paraíba, sendo que seu impacto sobre a capital da província só se fará sentir muito mais tarde, a partir do momento em que a produção se localizar, em sua maior parte, em zonas diretas e exclusivamente tributárias do sistema São Paulo – Santos.

São essas a “zona central” de São Paulo (Bragança, Campinas, Jundiaí, Itu, Piracicaba etc).

Verifica-se, então, que o café apresenta a mesma característica locacional da produção açucareira apresentando-se apenas na extrema periferia dos arredores paulistanos. No município de Jundiaí a produção em 1836, ainda é insignificante, irá se acentuar, sobretudo, após 1860, quando havia decaído no lugar a agroindústria açucareira. A mencionada evolução se inscreve dentro do processo geograficamente mais amplo da marcha para Oeste do café, sobejamente conhecido e estudado. (LANGENBUCH, 1971, p.21)

Alterações profundas e inevitáveis, consequência do desenvolvimento da cafeicultura no estado de São Paulo, principalmente se entendermos o desenvolvimento da economia cafeeira não como atividade desenvolvida somente na

fazenda de café, mas como um conjunto de atividades que são compostas, além do café, por sua comercialização, transporte, armazenamento etc.

Sendo esse conjunto de atividades realizados fora da fazenda de café,

Exigiu a montagem de uma rede urbana no estado de São Paulo, compreendendo um sistema de transportes e uma rede de comércio e de serviços para uma grande massa de trabalhadores. À medida que o "complexo cafeeiro" foi se desenvolvendo, gerou-se em paralelo um processo de urbanização que também propiciou a expansão de uma agricultura de alimentos e de matérias-primas, que passava a operar com recursos próprios, fora da propriedade agrária cafeeira. (NEGRI, 1996, p.32)

Adequadamente chamado por Negri de "complexo cafeeiro", pois envolvia, além da atividade principal - a plantação do café - uma série de outros importantes componentes, como a agricultura produtora de alimentos e de matérias-primas; o sistema de transporte ferroviário; o sistema bancário; as atividades comerciais internas e de exportação e importação; os serviços de infra-estrutura, como portos e armazéns, transportes urbanos e comunicações; atividades do setor público e a atividade industrial. (NEGRI, 1996, p.32)

Portanto, a reprodução e a expansão desse "complexo cafeeiro" não significou apenas o ajustamento físico da produção de café, mas, sobretudo, um processo de criação de novos "espaços" para a acumulação, que se fez acompanhar de efeitos multiplicadores ao nível da urbanização, migração, atividades industriais, de serviços, comerciais, de administração pública e, em especial, na estrutura e dinâmica da circulação dentro do território estadual, chegando mesmo aos estados limítrofes. (NEGRI, 1996, p.34)

Com o "complexo cafeeiro" vai também estruturando-se o '**sistema urbano paulista**', que passa a contar com capitais acumulados no complexo e que são transferidos para o comércio, indústria e serviços. Por sua vez, o novo sistema bancário substitui as antigas relações tradicionais dos "comissários" do café por novas relações financeiras. As demais atividades terciárias – comércio, transportes, serviços públicos e pessoais – foram, também, sumamente dinamizadas,

proporcionando novos efeitos expansionistas para a urbanização. (NEGRI, 1996, p.36, grifos no original)

Simultaneamente à estruturação de um sistema urbano, há a consolidação de uma agricultura paulista como grande produtora de alimentos e na criação de bovinos, suínos e de produção leiteira. O considerável aumento populacional e do emprego rural e urbano, numa economia em expansão, criava substancial demanda por alimentos e matérias-primas para a produção industrial de alguns bens de consumo. Em 1920, “o valor da produção agropecuária paulista representava 25% do total do país” (NEGRI, 1996, p.35).

O desenvolvimento e a diversificação da agricultura de alimentos, que de início era vinculada ao sistema de colonato e interna à propriedade cafeeira, aprofundam-se à medida que vão se tornando independentes das fazendas de café. Na verdade, esse foi um fenômeno típico paulista, engendrado dentro do "complexo cafeeiro", e que por sua vez possibilitou e acelerou a transformação deste para uma economia industrial. Essa transformação agrícola não só propiciaria os efeitos já apontados, primeiramente através das atividades simples de beneficiamento e, mais tarde pelas atividades de transformação, traria consigo também o surgimento de uma precoce e notável agroindústria. O complexo cafeeiro proporcionou, dessa forma, o mercado de trabalho e de consumo para a nascente indústria paulista, as divisas necessárias à importação de bens de produção e os capitais necessários para sua instalação. Em resumo foi a grande interdependência entre todas essas atividades e o modo de produção capitalista, que desde cedo floresceu, que engendraram a precoce indústria de transformação. (NEGRI, 1996, p.36)

É, portanto, nos anos 1860, que a cafeicultura expande-se a “Oeste” da cidade de São Paulo e, a partir da produção cafeeira, Jundiaí irá ter seu ânimo e dinamismo acentuado, principalmente com o advento das ferrovias.

Centraremos a atenção nesse específico período da história, pois é um momento de intensas transformações e consolidações, o que nos permite observar as especificidades do desenvolvimento das relações capitalistas no Estado de São Paulo, sendo, portanto, um momento privilegiado. Foi o período da substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre, da rápida expansão das estradas de ferro, do

desenvolvimento de um mercado de trabalho e de consumo, da constituição de uma rede urbana e da aparição das primeiras indústrias, concentradas no que seria a região sudeste brasileira, marcadamente na cidade de São Paulo e seu entorno.

### 2.2.2. Ferrovias

Sergio Silva (1995), ao teorizar sobre a expansão cafeeira, nos diz que seu desenvolvimento não teria sido possível sem as estradas de ferro. Segundo este autor:

As antigas tropas de mulas não podiam escoar uma grande produção espalhada por milhares de quilômetros. Com as estradas de ferro as distâncias deixaram de ser um obstáculo importante. Todo o interior de São Paulo estava, portanto, apto a ser conquistado pelos “pioneiros” do café. As plantações não seriam mais esmagadas sob o peso de colheitas impossíveis de escoar. (SILVA, 1995, p.50)

A circulação ferroviária levou à decadência das tropas de muares, cessando o tráfego pela Estrada de Goiás. A área continuava fracamente povoada e talvez tenha até mesmo perdido pequena parte de seus habitantes, que viviam em função do movimento de tropas. É possível que os mesmos tenham se deslocado para outras áreas ainda não atingidas pela concorrência com a ferrovia. (PAZERA JÚNIOR, 1982, p.38)

Segundo Singer (2004, p.161), a partir de 1868, o sistema São Paulo – Santos insere-se de forma cada vez mais sólida no grande negócio cafeeiro e, a partir da última década do século XIX, arrebatou ao Rio sua posição hegemônica, tornando-se o grande eixo de comercialização do produto rei de exportação brasileira no período.

É, portanto, a partir de 1868, quando passa a funcionar a ligação ferroviária entre São Paulo e Santos, que uma parcela considerável do café paulista será exportada por esta última cidade. Tendo seu trajeto repetido, na prática, um sistema de circulação entre os principais elementos: o porto marítimo (Santos), o

porto do pé da serra (Cubatão) e o porto fluvial (São Paulo) com o elo da relação entre eles: o caminho através da Serra do Mar.

A “Ferrovia São Paulo Railway” - SPR ou Inglesa<sup>4</sup>, como ficou conhecida, foi a primeira linha no Planalto Paulista, fruto de investimentos ingleses, ligando o “Oeste Paulista” ao porto de Santos, passando por São Paulo. Teve suas obras iniciadas em 1860 e entrou em serviço em 1867. (LAVANDER Jr. & MENDES, 2005)

Segundo Monbeig (2004), em 1860, isto é, antes do funcionamento da São Paulo Railway, os fazendeiros não se arriscavam a se instalar a 40 léguas (240km) do porto de Santos, além do desperdício de enormes quantidades de café por falta dos meios necessários para transportá-lo.

A inauguração da São Paulo Railway, em 1867, representará um novo traço da economia capitalista moderna na área. A ferrovia não apenas passava conduzindo, de um lado, as safras de café das fazendas para a exportação, e, de outro lado, os bens de consumo importados para os fazendeiros, mas, sobretudo, promoveu a valorização de grandes áreas, embora esta não tenha acontecido de imediato na área em estudo. (PAZERA JÚNIOR, 1982, p.38)

O desenvolvimento das estradas de ferro era comandado pelos interesses dos administradores, produtores e comerciantes de café, assim, seu traçado dependia da posição das maiores fazendas e da localização das cidades do café. (MONBEIG, 2004, p.157-158).

---

<sup>4</sup> A Ferrovia São Paulo Railway (SPR), inaugurada em 1867, fruto de investimentos ingleses, foi à primeira estrada de ferro construída em solo paulista. Em 1946, com o final da concessão governamental, é encampada pelo Governo Federal recebendo o nome de Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ). Nos anos 1970, a ferrovia passa a fazer parte da empresa estatal Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) e, posteriormente, nos anos 1990, é entregue à Concessionária MRS Logística que a mantém atualmente. Hoje, trafegam por seus trilhos os trens de passageiros da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e a operação do transporte de carga desde Jundiaí até Santos foi concedida à empresa MRS Logística.

Além de fundamentais para o escoamento da produção cafeeira, as ferrovias foram um fator dinamizador da urbanização no estado. Lencioni (1985), ao apontar para a relevância das ferrovias na produção do espaço no estado de São Paulo, nos diz que essas:

Deixavam a mercadoria no porto de Santos introduzindo a produção cafeeira do interior paulista no mercado mundial do café. A mobilidade proporcionada pelos trilhos na cafeicultura aproximava os espaços e interligava os vários aglomerados urbanos do interior colocando em comunicação a população dispersa. (LENCIONI, 1985, p.45)

Outras ferrovias foram implantadas no estado. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro inaugurou o prolongamento da Inglesa até Campinas em 1872. A Companhia Ytuana de Estradas de Ferro implantou a linha entre Jundiaí e Itu, em 1873, atingindo Piracicaba, em 1877, e “era de Campinas que partia a Cia. Mogiana de Estrada de Ferro, em direção aos desmatamentos da área de Ribeirão Preto, e que, por suas linhas secundárias, atingia as fazendas então prósperas no Oeste do Estado”. (MONBEIG, 2004, p.45)

De acordo com Negri (1996, p.32), a rede ferroviária paulista que, em 1870, contava com apenas 139 quilômetros ligando Santos a Jundiaí, já alcançava 2.425 quilômetros em 1890 (cerca de um quarto do total do país), 3.373 em 1890, 6.616 em 1920, 7 mil em 1928 e 7.540 em 1940. Assim, 88% dessa rede estava implantada em 1920.

As ferrovias eram um investimento extremamente lucrativo. Ao promover o desbravamento de terras virgens, constituíam um meio necessário à incorporação de novos espaços e ao estabelecimento de plantações a distâncias cada vez maiores, reduzindo os custos de transportes. Além de serem um excelente investimento de capital fora da atividade do café, com altas taxas de retorno. Dessa maneira, as margens de lucro do café em São Paulo ampliaram-se consideravelmente, aumentando seu potencial de acumulação.

Jundiaí, além da agricultura, teve seu dinamismo e o das cidades próximas acentuado, também, por ser um ponto estratégico de entroncamento de pelo menos três importantes ferrovias: da São Paulo Railway - SPR (Santos-Jundiaí), principal ramal, tributária da Cia. Paulista de Estradas de Ferro (Jundiaí-Campinas), que inaugurada em 1872 era considerada um prolongamento da primeira; e da Cia. Ytuana de Estradas de Ferro (Jundiaí-Piracicaba), inaugurada em 1877. (LAVANDER Jr. & MENDES, 2005)

Além do papel dinamizador das ferrovias na economia cafeeira, elas tiveram uma função fundamental no adensamento urbano ao longo de seus traçados, entorno de suas estações. As ferrovias,

diminuíram os custos de distribuição do café, aumentando os lucros dos produtores; proporcionaram lucros às Cias. das Estradas de Ferro, tornando-se excepcional destino para capitais "sobrantes"; desbravaram frentes pioneiras, ampliando a oferta de terras para o café e outros produtos e criaram verdadeiras cidades, pelo adensamento urbano que se manifestaria em torno de suas estações" (NEGRI, 1996, p.34).

Segundo Lencioni (1985), cidades iam surgindo ao longo das ferrovias, pois haviam se tornado necessárias à produção em geral. Nesse momento, tornavam-se fundamentais para a cafeicultura baseada no trabalho livre. "Tam pontuando-se cidades ao longo dos trilhos de ferro que rasgavam a paisagem. Cidades que significavam um dos pontos de afluxo para o embarque do café". (LENCIONI, 1985, p.45).

As consequências do desenvolvimento da cafeicultura sobre a cidade de São Paulo são também assinaladas por Monbeig (2004, p.41):

Quando os desmatamentos e a marcha do povoamento passaram a progredir aceleradamente no interior do Estado, seus efeitos se fizeram sentir de imediato na capital. O movimento pioneiro tomou impulso no momento em que a direção da vida econômica e social de SP foi assumida por grandes fazendeiros. Suficientemente providos de capitais, estes empresários puderam não só formar vastas fazendas, mas também construir ferrovias, trazer imigrantes e adquirir máquinas modernas. As grandes transformações da cidade

de SP nessa mesma época devem, como o avanço do povoamento rural, ser vinculadas à ascensão ao poder dessa classe de proprietários agrícolas, e ao controle total que eles tinham da economia do café.

Singer (2004) destaca que, na medida que as exportações de café se expandem e as receitas aumentam, há a possibilidade de que o governo estadual empreenda atividades, que, embora tenham a intenção de amparar a cafeicultura, acabam por favorecer também, em alto grau, o desenvolvimento industrial. Duas destas atividades merecem particular destaque, segundo Singer (2004), o subvencionamento da imigração e a construção de estradas de ferro.

Boa parte dos imigrantes se fixa nas cidades, particularmente em São Paulo, engrossando a oferta de mão-de-obra e levando o seu nível de qualificação. O desenvolvimento de uma rede de transporte ferroviário, por outro lado que (como já vimos) assegura a São Paulo o domínio do mercado constituído pelo interior do Estado e por áreas limítrofes de outros Estados, vai ser um dos fatores da expansão da indústria paulistana. (SINGER, 2004, p.190)

Porém, como acumular mais capital no café, se um dos elementos fundamentais para isso, a mão-de-obra, estava com preços altíssimos e era escassa, dado o término do tráfico negreiro? A solução não tardou. Capitalistas e Estado organizaram e financiaram os serviços de imigração.

A imigração não apenas resolveu o problema de mão-de-obra para o café; mais do que isso, rompendo com as amarras da acumulação, libertou da escravidão o capital. Criando ainda um mercado de trabalho com oferta abundante, tanto para o café, quanto para as atividades urbanas da economia com o que ampliou-se consideravelmente, o mercado de bens de consumo, aumentando assim, as oportunidades de novos investimentos em São Paulo.

Segundo Martins (1998, p.126), o regime de colonato constituiu-se na fórmula final que os grandes fazendeiros descobriram para substituir os escravos por trabalhadores livres. Como o Estado já vinha mantendo uma política de imigração subvencionada para os núcleos de colonização oficial, a ampliação dessa política

envolveu-se diretamente na formação da força de trabalho para a agricultura cafeeira às custas de todo país. O conjunto da sociedade passou a pagar para que se produzisse um regime de trabalho livre adaptado às condições específicas da economia colonial no Brasil. As lideranças cafeeiras de São Paulo souberam articular seus interesses e financiar a imigração do trabalho livre proveniente da Europa, resolvendo, portanto, essa questão.

Mais do que isso, Martins (1998) destaca, por exemplo, a importância que a Lei de Terras de 1850 assumiu ao garantir a continuidade da exploração da força de trabalho agora livre, por fazendeiros e comerciantes, após o fim da escravidão. A partir da metamorfose da renda capitalizada que antes era representada pelo escravo, e passa a ser representada pela terra, pois “a renda capitalizada no escravo transformava-se em renda territorial capitalizada: num regime de terras livres, o trabalho tinha que ser cativo; num regime de trabalho livre, a terra tinha que ser cativa” (MARTINS, 1998, p.32).

Segundo Suzuki (2007, p.5), “a restrição do acesso à terra, possibilitado apenas por compra e venda, ou seja, o cativo da terra, está relacionada com a transição do trabalho escravo para o trabalho livre”. De acordo com Suzuki (2007), a abolição progressiva da escravidão, requereu que a terra deixasse de ser livre para ser aprisionada como mercadoria pelo capital, “a transição da renda capitalizada escravista à renda capitalizada em imóveis. Movimento importante, na manutenção da subordinação do trabalho, agora, não mais escravo, mas livre, o trabalho do imigrante” (SUZUKI, 2007, p.5).

A vertiginosa elevação do preço das terras no período corrobora a afirmação de Suzuki (2007, p.5), pois,

“A subordinação do trabalho do imigrante coadunava-se, assim, com a transição da renda capitalizada escravista em renda capitalizada em imóveis. Assim, a riqueza concentrada no escravo vai se movendo para outros bens. O escravo vai deixando de ser fonte de trabalho e de riquezas acumulada no fazendeiro. Tal privilégio passa a transitar para os imóveis urbanos e as ações.

A questão da apropriação privada da terra está no centro do entendimento do rural em sua transição para o urbano, não tendo sido superada no processo de transição essa fundamental contradição do capitalismo.

É a partir da Lei de Terras de 1850, que a apropriação privada de terras não pode se dar por outro meio que não fosse o da compra, embora como bem salientou Suzuki (2007, p.4), esse procedimento legal não tenha excluído outras formas de aquisição como a permanência da concessão de datas de terra ou posse.

Faz-se necessário buscar de que maneira houve a inserção dessa pequena aglomeração na economia cafeeira, pois, Campo Limpo, assim como Jardinópolis estudada por Lencioni (1985, p.5),

materializava, sobretudo a necessidade de circulação de mercadorias – como condição geral da produção cafeeira – que se expressava nas estações da estrada de ferro para o transporte do café e, nas casas e empórios comerciais que veiculavam as poucas mercadorias que vinham de fora.

A São Paulo Railway, ou simplesmente Inglesa, instalou no atual município de Campo Limpo Paulista duas estações: a de Botujuru, na saída do túnel Belém-Botujuru, que liga as atuais estações de Botujuru a Francisco Morato, vencendo uma extensão de mais de 600 metros, uma empreitada considerável para os padrões técnicos do Brasil à época; e a Parada Campo Limpo, a cerca de 12 km do terminal de Jundiaí, esta última estação passa a ser o potencial entroncamento da SPR com a da Estrada de Ferro Bragantina. (LAVANDER Jr. & MENDES, 2005)

A aglomeração urbana que dará origem a atual cidade de Campo Limpo Paulista é até o último quartel do século XIX um pequeno núcleo rural formado basicamente por agricultores e trabalhadores das Estradas de Ferro. (MARTINELLI & COEN, 2003)

Esta, como tantas outras aglomerações do Brasil colonial, teve seu dinamismo acentuado a partir da inauguração da Parada Campo Limpo, estação ferroviária da São Paulo Railway (SPR), ou Inglesa, como ficou conhecida a primeira

estrada de ferro construída em solo paulista, ligando o “oeste paulista” ao planalto e ao litoral. (LAVANDER Jr. & MENDES, 2005)

A Parada Campo Limpo foi inaugurada em 1881, no distante bairro de Ivoiturucaia, um sítio a onze quilômetros do núcleo central de Jundiaí. Junto à parada ferroviária também passou a funcionar um posto telegráfico. Alguns anos depois, em 1884, foi constituído junto à Parada Campo Limpo e ao posto telegráfico, o entroncamento da São Paulo Railway com a Estrada de Ferro Bragantina. ‘A Bragantina’ como ficou conhecida, vindo de Atibaia, passando por Bragança Paulista, trazia a produção cafeeira da região para ser escoada até o porto de Santos. (MARTINELLI & COEN, 2003)

Martinelli & Coen (2003) relatam que, em 1883, estava terminado o edifício de interligação das duas linhas férreas, sendo essa obra considerada um importante fator de impulso para o então vilarejo, “pois a ferrovia viu-se obrigada a instalar seus funcionários em moradias próximas a estação. Estava, pois marcado, mesmo que de forma embrionária o traçado da futura cidade” (MARTINELLI & COEN, 2003, p.59).

**Figura 2 – Ilustração das principais ferrovias.**



Fonte: Almirante, M. (2007). Memória do Transporte Público, disponível em: [www.rota.notlong.com](http://www.rota.notlong.com). Acessado em, 18/02/ 2008, por Juliana Andrade Moura.

Essa ilustração permite identificarmos os principais ramais ferroviários, especialmente o entroncamento das ferrovias Bragantina e Inglesa, logo após a Serra do Botujuru. Contrafortes da Serra da Mantiqueira, a serra em questão é uma considerável barreira orográfica rasgada pelo túnel do trem. O relevo acidentado desta região, de certa maneira, inibiu o avanço da ocupação a partir de São Paulo.

Segundo Langenbuch (1971), as ferrovias conferiram às faixas por elas servidas uma vocação suburbana e as estações ferroviárias um caráter de polarização da industrialização e do povoamento suburbano.

Os pequenos povoados que surgiam em torno das estações foram, por Langenbuch (1971, p.129), chamados de ‘povoados-estação’, com vendas e botequins destinados a servir aos caipiras dos arredores, que para aí se deslocavam em busca da estação. Seriam os “embriões” de futuros núcleos suburbanos. “Povoados-estação”, que, tendo crescido e adensado suas relações com a cidade de São Paulo, deram origem aos “súrbios-estação”.

Inicialmente pequenas, às vezes, quase insignificantes aglomerações rurais, formadas basicamente por agricultores e trabalhadores das Estradas de Ferro (MARTINELLI & COEN, 2003), tiveram sua ocupação a partir da estação.

Outros núcleos urbanos surgiram ao longo da linha ferroviária São Paulo Railway no trecho entre Campo Limpo Paulista e Lapa por influência de suas estações. Inicialmente aglomerações, hoje, também, municípios emancipados, pertencentes à Grande São Paulo: Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, por exemplo; ou fora da Grande São Paulo: Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista e Jundiaí.

Em todos esses municípios citados, que surgiram ao longo da linha ferroviária São Paulo Railway, no trecho entre Campo Limpo Paulista e Lapa, por influência de suas estações, com exceção de Jundiaí, seus centros comerciais encontram-se, atualmente, próximos às suas estações ferroviárias, pois para estas convergiam os produtos e pessoas das áreas circunvizinhas, conferindo ao local das

estações a oportunidade de assumir uma modesta função regional. (LANGENBUCH, 1971)

Segundo Langenbuch (1971, p.104), “o modesto comércio, a que aludimos acima, constitui certamente a mais difundida função original destes pequenos aglomerados que, paulatinamente, surgiam em torno das estações, hoje em sua maioria populosos subúrbios”. Vários destes aglomerados surgiram em fins do século XIX e no início do século XX.

Muitas dessas estações ferroviárias serviriam também de ponto de apoio para uma função industrial que, de início, lembra um caráter basicamente extrativo, como é o caso das serrarias, cerâmicas e pedreiras. (PAZERA JÚNIOR, 1982, p.45)

**Foto 1:** Estação Campo Limpo. Antiga rua do Comércio.

Fonte: Arquivo Digital do Depto de Comunicação da P. M. de Campo Limpo Paulista. Autoria e data desconhecidas.



Nessa foto antiga, podemos visualizar o núcleo que deu origem ao centro da cidade. Nesse momento, consta com uma pequena concentração de comércios, vendas e botequins, contíguos à estação, separados da linha férrea pela porteira da E.F. Bragantina. Após a emancipação do município, que se deu em 1965, a antiga rua do Comércio recebe o nome do primeiro prefeito da cidade, Adherbal da Costa Moreira.

Inicialmente, essas aglomerações apresentavam um zoneamento funcional muito simples: junto à estação, concentrava-se o comércio e a prestação de serviços, geralmente simples e modestos. Em torno, estendia-se a área residencial. Ao crescerem, alcançavam áreas cada vez mais afastadas da estação. (LANGENBUCH, 1971)

**Foto 2:** Antiga rua do Comércio, atual avenida Adherbal da Costa Moreira.

Foto: Juliana Andrade Moura – 07/03/2010.



Atualmente, em Campo Limpo Paulista, a mais importante rua comercial da cidade parte da Estação Ferroviária. Contíguo à esta, foi criado o

terminal de Ônibus Inter-Urbano. Nas imediações, instalou-se a Prefeitura e a Câmara Municipal, além de se concentrarem o comércio e os principais serviços.

Concomitantemente há uma certa letargia dessa pequena aglomeração ainda rural no início do século XX, em relação ao crescimento de São Paulo. Segundo Langenbuch (1971, p.178), São Paulo “engloba, na expansão de sua área edificada, os subúrbios mais próximos, e provoca o desenvolvimento de subúrbios mais afastados”. E, “as ferrovias radiais que cortam os arredores paulistanos continuam a ser os principais eixos da expansão suburbana de São Paulo” (LANGENBUCH, 1971, p.180), sendo apenas ao longo das ferrovias onde surgem núcleos suburbanos a mais de 25 quilômetros do centro da cidade.

“Saliente-se ainda que sobretudo a estrada de ferro Santos-Jundiaí, tornava-se cada vez mais útil a suburbanização residencial de operários, em função do seu trecho urbano, que percorria a principal faixa industrial da cidade; este, como se recorda, conhecia um constante incremento pela instalação de novas fábricas. (LANGENBUCH, 1971, p.154)

### **2.2.3. As Indústrias**

Para Silva (1995), a industrialização aparece como a última fase do período de transição capitalista. A indústria nascente pode então ser considerada como resultado de um desenvolvimento capitalista prévio e da materialização do desenvolvimento das forças produtivas.

O conhecimento da industrialização no Brasil, isto é, das formas particulares da industrialização no Brasil, deve estar explícita ou implicitamente, apoiado na análise das relações entre café e indústria. E a análise correta dessas relações é impossível, se considerarmos café e indústria como elementos opostos. É indispensável reunir café e indústria como partes da acumulação de capital no Brasil; mais precisamente, como partes das novas formas de acumulação cuja formação encontra as suas origens na década de 1880 a 1890. (SILVA, 1995, p.75)

A existência de contradições específicas do desenvolvimento do capitalismo no Brasil, como, por exemplo, a posição dominante do comércio na economia brasileira colonial e as formas particulares de dominação deste, que resultaram na hegemonia do capital cafeeiro e na subordinação da economia brasileira à economia mundial. (SILVA, 1986)

Como vimos, o “complexo cafeeiro”, por Negri (1996) assim chamado, engendrou as condições para a formação de uma rede de cidades, próximas às estações das principais ferrovias, necessárias a esse complexo, e a consequente formação de um mercado consumidor.

Condições que estavam sendo construídas como resultado de mudanças estruturais - expansão do setor do mercado externo em detrimento do de subsistência, substituição do trabalho escravo pelo livre e a urbanização – tendo, como consequência, a criação de um mercado interno de certa significação, abastecido principalmente por produtos importados. Entre 1890-1920, estes serão paulatinamente substituídos por bens de consumo produzidos pela nascente indústria brasileira.

Essas mudanças ocorriam ao mesmo tempo em que se redefinia a agricultura paulista significando também crescimento na produção comercial de produtos alimentares voltados fundamentalmente para a população que se urbanizava e também cresciam as necessidades a serem satisfeitas no mercado. (LENCIONI, 1985, p.46)

Urbanização que precedendo a industrialização vem reforçá-la.

Sendo a economia cafeeira o principal centro de acumulação de capital no Brasil durante o período, é na região do café que o desenvolvimento das relações capitalistas será mais acelerado e onde se encontrará a maior parte da indústria nascente brasileira. (SILVA, 1995, p.11)

A indústria brasileira não foi distribuída aleatoriamente no território, mas sua espacialização constituiu um processo seletivo, ou seja, estabeleceu-se nas cidades consolidadas no período agro-exportador. A rede de cidades que havia se formado a partir da economia cafeeira, consolida-se e tem sua importância reforçada

a partir da industrialização. Os números abaixo mostram a expansão industrial, na região do café, e a evolução da indústria no mesmo período no estado de São Paulo, dados que permitem que verifiquemos sua expansão e seu caráter concentrador.

Na região do café (formada fundamentalmente pelos atuais estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e, principalmente, o Estado de São Paulo), concentram-se 61% do valor da produção industrial em 1907 e 65% em 1920. É, sobretudo, no antigo Distrito Federal (a cidade do Rio de Janeiro e sua periferia) e no Estado de São Paulo que encontramos a indústria nascente brasileira. Essas duas unidades da federação realizam 49% do valor da produção industrial em 1907 e 52% em 1920. Finalmente, é no Estado de São Paulo que a indústria cresce mais rapidamente: 17% do valor da produção em 1907 e 32% em 1920, contra 33 e 21%, respectivamente, no antigo Distrito Federal. (SILVA, 1995, p.74)

O desenvolvimento da cafeicultura no Estado de São Paulo, a introdução do trabalho livre no Brasil a partir da grande entrada de imigrantes europeus e as relações produtivas e comerciais que se ensejaram provocaram um processo de concentração econômica e populacional nesse estado, com destaque para o crescimento industrial em sua área metropolitana. (CANO, 1977)

Dentre as mudanças estruturais citadas acima, destaca-se a formação da mais dinâmica rede de cidades do país. É no período entre 1870/1929 que se consolida a estrutura da rede urbana paulista, organizada basicamente pelo traçado das ferrovias, articulado à expansão e ao desenvolvimento da economia cafeeira. Assim,

A marcha da ocupação do estado de São Paulo, articulada ao 'complexo cafeeiro', realizou-se pelo avanço da fronteira agrícola (onde o café foi acompanhado de outras culturas) e pela concomitante criação de núcleos urbanos que a seguir se transformaram em novos municípios. Em 1870, havia 81 municípios no estado e em 1929 São Paulo possuía 245 municípios. (NEGRI, 1996, p.41, grifos no original)

Na primeira parte deste capítulo, concentramo-nos na reflexão sobre o desenvolvimento das forças produtivas materializado nas ferrovias e na ampliação da infra-estrutura de maneira geral a partir do avanço das relações capitalistas de

produção no Brasil, especificamente em São Paulo, a partir do desenvolvimento da economia cafeeira.

Consideramos esse específico período da história como um momento de análise privilegiado, de intensas transformações e consolidações, o que nos permitiu observar as especificidades do desenvolvimento das relações capitalistas e da (re)produção do espaço urbano a partir de São Paulo.

Importou-nos considerar o adensamento das relações entre a cidade e seu entorno, considerando o momento em que a cidade vai deixando de ser apêndice do campo e a relação da agricultura com a urbanização vai deixando de prevalecer.

Seguiremos com reflexões sobre o período posterior, compreendido entre 1930-1970, como sendo o do início da intensificação do desenvolvimento industrial do país, com São Paulo cada vez mais no centro do processo, culminando com o município de São Paulo concentrando mais da metade do número de estabelecimentos e força de trabalho empregada na indústria até a década de 1970 (SINGER, 2004), concentração que vem acompanhada da expansão territorial da metrópole, que extrapola os limites de sua região metropolitana.

### **2.3. A industrialização e a estruturação do fenômeno urbano em São Paulo e Campo Limpo Paulista no período 1930 a 1970**

Com a crise mundial de 1929, o processo de industrialização ganha fôlego. Os reflexos da crise sobre o setor agrário-exportador provocam o deslocamento do eixo dinâmico da acumulação deste, definitivamente, para o padrão urbano-industrial, consolidando-o, sob o predomínio de São Paulo, como ressaltado por Negri,

Desarticulado o comércio exterior, isto causaria forte reversão no abastecimento interno: as restrições às importações forçariam a periferia nacional a importar, agora, produtos manufaturados de São Paulo; este, por sua vez, deveria, crescentemente, importar mais

matérias-primas e alimentos de outros estados. Passava-se, portanto, a integrar o mercado nacional sob o predomínio de São Paulo. À periferia, nada mais restava do que se ajustar a uma função complementar da economia de São Paulo, embora mantendo ainda sua antiga dependência do exterior, através de suas exportações tradicionais. (NEGRI, 1996, p.34)

Nessa fase, como vimos, começou a ser construída a infra-estrutura de transportes, de energia elétrica e de um tênue sistema urbano. Estabeleceram-se, a partir daí, e ao mesmo tempo, as bases da formação do mercado nacional, da divisão interregional do trabalho e do processo de industrialização brasileiro.

O início da década 1930 são os anos em que se define a liderança industrial de São Paulo, em que se conformam os processos que vão possibilitar a concentração da produção manufatureira nesse estado.

A década de 1930 traz consigo, segundo Negri (1996), um primeiro ensaio de participação do capital estrangeiro na forma de investimentos diretos na indústria, alavancando alguns ramos modernos, como transportes, química, metalurgia etc.

São Paulo foi o principal receptor desses investimentos, que permitiram a complementação de sua estrutura industrial, de fundamental importância para a expansão da década seguinte. Portanto, na década de 1920 ampliam-se as bases da indústria paulista, que contou com aportes de capital nacional e estrangeiro, possibilitando sua expansão e diversificação, como mostram as estatísticas disponíveis para 1928: 9.516 estabelecimentos empregando 157.205 operários e ampliando para 37,1% sua participação no total da indústria nacional. (NEGRI, 1996, p.33)

O período compreendido entre 1930-1970 é o do início da intensificação do desenvolvimento do país, com São Paulo cada vez mais no centro do processo. Culminando com o município de São Paulo concentrando mais da metade do número de estabelecimentos e força de trabalho empregada na indústria até a década de 1970. (SINGER, 2004)

Ao longo desse período, há uma diversificação nos ramos de produção e na intensificação da expansão localizacional das empresas, inclusive para fora dos limites municipais, em direção a Santo André, São Bernardo e São Caetano,

Guarulhos e Osasco, passando por bairros como, Ipiranga, Santo Amaro, Vila Prudente, Jaraguá e Perus. (TUNES, 2004, p.166)

Além da produção de bens de consumo, passa a haver a produção de bens de capital, intensificando o crescimento da cidade e de seu entorno. (SINGER, 2004, p.194)

A partir da década de 1950, o processo de industrialização passa a incorporar os ramos de bens de produção e bens de consumo duráveis, apoiados pela intervenção estatal (TUNES, 2004, p.166), inclusive e, sobretudo, pela produção e montagem de veículos automotores, fator decisivo para o futuro fluxo das cidades (SZMRECSÁNYI, 2004, p.121).

Com as políticas de incentivo ao desenvolvimento desses ramos, com destaque para o plano de metas do Presidente Juscelino Kubistcheck, que na segunda metade da década de 1950, ao buscar industrializar aceleradamente o país, fazendo da indústria o centro das atividades nacionais e superar definitivamente a dependência da economia do café, privilegiou o desenvolvimento dos bens de consumo duráveis; bem como, no período posterior, da ditadura militar, nas décadas de 1960 e 1970, que privilegiou o crescimento dos bens de produção, inserindo a economia de forma mais direta nos circuitos dos capitais oligopolistas internacionais.

Momento este em que São Paulo se consolida como o centro da divisão regional do trabalho, a mais dinâmica e mais importante aglomeração urbana brasileira, abrigando milhões de habitantes, o que fez dela a metrópole nacional por excelência. Segundo Singer (2004), fato profundamente atrelado ao próprio crescimento brasileiro.

Esses fatos nos permitem afirmar que o crescimento de São Paulo nos últimos decênios (de 1951 a 1960) é uma função do desenvolvimento industrial do país. A aceleração do ritmo da industrialização do Brasil, nos últimos dez anos, é que explica, portanto, a elevação da taxa de crescimento de São Paulo nesse período, em que ele alcança seu nível mais elevado neste século. (SINGER, 2004, p.195)

Nos anos JK (1956-1960), verifica-se uma sensível mudança na escala da vida urbana induzida pelo impulso transformador trazido à indústria paulista e à própria economia brasileira em razão das facilidades concedidas à entrada de capital estrangeiro na produção para o mercado nacional. (SZMRECSÁNYI, 2004, p.121)

Com a entrada das multinacionais, pode-se crescentemente incorporar ao cotidiano, inicialmente da classe média urbana e estendendo-se posteriormente a toda classe trabalhadora, bens de consumo duráveis como: televisores, vitrolas, refrigeradores, fogão ao gás e os cobiçados automóveis. São ferramentas e instrumentos modernos que, a partir daí, invadem a vida cotidiana, facilitam o trabalho comumente realizado pelas mulheres, mas não retiram o caráter enfadonho e repetitivo das tarefas diárias. Segundo Lefebvre (1971), em sua crítica à vida cotidiana, esses instrumentos não tiram o ar monótono da vida, tornando-a até mais alienada.

De acordo com os dados do valor da produção industrial, verifica-se, ao mesmo tempo, que a importância dos municípios no entorno da cidade de São Paulo também é crescente, principalmente a partir de 1950. A indústria muito cedo ultrapassa as fronteiras do município, espraiando-se pelos municípios vizinhos. Pode-se falar, numa Grande São Paulo, que abrangeria uma dúzia ou mais de municípios da área de influência da capital. (SINGER, 2004, p.195)

De maneira bem geral, os ramos que produzem diretamente para o consumo, existindo há mais tempo, localizam-se principalmente na capital. Os ramos que se desenvolveram posteriormente, a saber, os de bens de produção (indústria química, material de transporte, metalúrgicas, borracha etc.) localizaram-se no entorno, na chamada Grande São Paulo. Singer explica da seguinte maneira o fato:

Os ramos que se desenvolveram mais recentemente encontraram as melhores áreas da capital já ocupadas por fábricas mais antigas ou seriam obrigados a pagar preços muito elevados por terrenos, dentro do limites do município. Passaram por isso a se situar em localidades vizinhas, que apresentavam muitas das vantagens da capital, com menor preço da terra. (SINGER, 2004, p.197)

Langenbuch (1971) chamou o período que vai de 1915 a 1940 como “o início da metropolização”, período no qual a estrada de ferro, ao não se limitar a orientar a suburbanização residencial, continuou a fazê-lo com relação à suburbanização industrial. “As ferrovias continuam a presidir a localização das fábricas que preferissem, por um motivo ou outro, se implantar fora da cidade” (LANGENBUCH, 1971, p.140).

Nesse contexto, algumas importantes indústrias irão se instalar às margens da ferrovia São Paulo Railway, como exemplo, podemos citar a indústria química Elekeiroz em Várzea Paulista; a Companhia Melhoramentos de São Paulo em Caieiras; a empresa alemã de fundição Voith, no Jaraguá, juntando-se a já existente Cia. Brasileira de Cimento Portland S.A., localizada em Perus. (LANGENBUCH, 1971)

Essas indústrias citadas são as mais expressivas, pois, segundo Langenbuch (1971, p.135), as características físicas, principalmente o relevo bastante acidentado e íngreme do trecho onde se encontra a linha ferroviária São Paulo Railway, mais precisamente no trecho entre Campo Limpo Paulista e Lapa, não facilitaram, de modo significativo, a instalação de outros grandes estabelecimentos industriais; diferente do que ocorreu no eixo São Caetano-Santo André.

Langenbuch (1971, p.299) aponta a serra do Botujuru como uma barreira orográfica no eixo da linha ferroviária Santos-Jundiaí, entre Francisco Morato e Campo Limpo. O autor chama a atenção para a ocorrência de um hiato na ocupação ao longo da ferrovia entre Jundiaí e São Paulo, no trecho que sucede a serra em direção a Jundiaí, apontando para as baixas densidades demográficas da região em meados de 1960.

Em 1951, os mesmos galpões, utilizados pelo Departamento Nacional do Café, serviram também para a implantação de uma das primeiras indústrias de Campo Limpo: a Manah Fertilizantes. Os galpões, ainda pertencendo ao Estado, foram alugados pela Manah de 1951 até 1958, quando então foram vendidos para a

Krupp Metalúrgica, que, no mesmo ano, iniciou a construção de seu estabelecimento industrial. (MARTINELLI & COEN, 2003)

Esses grandes galpões haviam sido construídos em 1934, pelo então recém criado Departamento Nacional do Café - DNC, dentro da política econômica exportadora que sucedeu à crise da bolsa de Nova Iorque em 1929, em área contígua à estação de Campo Limpo, com o objetivo de formar estoques reguladores do café. Milhares de sacas de café foram ali queimados a partir deste ano, contribuindo para fazer tombar o preço do produto no mercado internacional. (MARTINELLI & COEN, 2003).

A Manah, hoje absorvida pela Bunge Fertilizantes, instalando-se, em 1951, às margens do rio Jundiaí, encontrou em Campo Limpo, além do entroncamento ferroviário, uma grande oferta de madeira, originária do plantio de eucaliptos, nas imediações, para alimentar seus fornos. A indústria permaneceu em Campo Limpo até 1978, quando a extinção do transporte ferroviário de cargas forçou a empresa a aproximar-se do porto de Santos, sendo então transferida para Cubatão. (MARTINELLI & COEN, 2003)

Em 1958, a indústria alemã Krupp Metalúrgica compra os galpões até então utilizados pela Manah e começa a construção do que viria a ser, originalmente, a Indústria Nacional de Locomotivas. Segundo Martinelli & Coen (2003), a indústria alemã já tinha contatos com o Império brasileiro, desde a implantação das ferrovias, e que “com o desenvolvimento da malha ferroviária a empresa forneceu ao Brasil, entre 1872 e 1896 milhares de toneladas de trilhos, desvios, rodas e acessórios vários, e em 1929, por exemplo, foram vendidos ao Brasil 53 locomotivas” (MARTINELLI & COEN, 2003, p.58).

Segundo Langenbuch (1971, p.182), “a Krupp passou a constituir o apêndice voltado para São Paulo, do parque industrial jundiaiense que, graças a uma polarização regional exercida por Jundiaí, já tomara certo vulto entre as décadas de 1900 e 1930”.

Porém, por razões da política de transportes no Brasil que privilegiou o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, a metalúrgica alemã decidiu

abandonar a ideia original de uma planta industrial nacional de locomotivas e instalar uma fábrica de peças suplementares à nascente indústria automotiva brasileira.

Ocupando os antigos galpões desativados do Departamento Nacional do Café - DNC, depois Instituto Brasileiro do Café - IBC, numa área de 1.000.000 m<sup>2</sup>, às margens do rio Jundiaí e da estrada de ferro Santos-Jundiaí, a Krupp inicia a adequação de suas instalações, em 1958, e a produção de peças para automóveis em 1959. Segundo Martinelli & Coen (2003, p.52), “de 1961 a 1971, a forjaria da usina forneceu para os 2,6 milhões de automóveis produzidos no Brasil, cerca de 50 milhões de peças, obtendo a Krupp uma cota de 40% do mercado de peças de montagem”.

O processo de ocupação e povoamento das aglomerações ao longo da linha ferroviária intensifica-se, portanto, após a instalação das indústrias, pois, além da facilidade de acesso ao transporte ferroviário, o valor das moradias é acessível devido à infra-estrutura insuficiente ou inexistente; isto, aliado aos altos custos de moradia nas áreas já consolidadas da metrópole irá atrair um grande contingente de trabalhadores.

A industrialização junto às ferrovias torna vantajosa a fixação residencial de operários junto a estações externas às cidades. (LANGENBUCH, 1971, p.140)

Embora a fixação suburbana de residência não se restringisse a núcleos previamente industrializados, “[...] Vários trechos lindeiros a ferrovias, não dotados de fábricas, conheceram um expressivo desenvolvimento suburbano de cunho residencial, formando-se em torno de suas estações autênticos-subúrbios dormitórios” (LANGENBUCH, 1971, p.140).

Campo Limpo, até o momento de implantação da Krupp, no início dos anos 1960, era então um distrito de Jundiaí, uma pequena aglomeração organizada entorno da Estação Ferroviária e que tinha, na economia agrícola, nas olarias ao longo do rio Jundiaí e no incipiente comércio local, suas principais atividades econômicas, tendo sido a vinda da planta industrial da metalúrgica alemã de grande

importância para a localidade, inclusive viabilizando econômica e politicamente a emancipação político-administrativa do município em meados dos anos 1960.

Com a implantação das plantas industriais da Krupp e da Manah Fertilizantes, trazendo empregos e recursos para a localidade, ganha força o movimento pela emancipação político-administrativa de Campo Limpo.

Sob a influência do recém-eleito governador do estado de São Paulo pelo Partido Social Progressista – PSP, Adhemar de Barros, foi organizado o Movimento pela Emancipação, que teve como principais atribuições verificar as exigências político-administrativas, informar e esclarecer à população, bem como convocar um plebiscito.

Segue trecho da ata da primeira reunião para emancipação do município:

“Aos dezesseis dias do mês de março de 1963, reuniram-se pessoas interessadas na emancipação política de Campo Limpo, em outras palavras, interessados em tornar o distrito em sede de município, fazendo-o independente de Jundiaí[...] Houve trocas de idéias, sendo acolhidas várias sugestões dos presentes. Em seguida o sr. Lauro fez ver as vantagens, oriundas da elevação de Campo Limpo a município, o que fará com que tenhamos condições de vida própria, indispensáveis ao progresso do distrito, que uma vez independente, tornar-se-á sempre mais forte” (MARINELLI & COEN, 2003, p.66).

O resultado do referendo popular registrado na mesma ata foi o seguinte: “em 1º de dezembro de 1963, num domingo, com 391 votos sim, 29 não, e 25 votos entre nulos e abstenções, o povo de Campo Limpo, em plebiscito, disse sim à emancipação” (MARINELLI & COEN, 2003, p.65).

A partir da Lei nº 8.093, de 28 de fevereiro de 1963, a Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo aprovou a emancipação de Campo Limpo. No entanto, com o Golpe Militar de 31 de março de 1964, ficaram suspensas todas as instalações de novos municípios. As eleições municipais só seriam convocadas em 7 de março de 1965, tendo sido administrada a cidade neste interregno pela então

Sociedade Amigos de Campo Limpo. Criada para este fim, era composta basicamente pelos que trabalharam em prol da emancipação municipal.

Foi eleito o primeiro prefeito de Campo Limpo, pelo PSP, Adherbal da Costa Moreira, proprietário de terras e loteador, ativo participante do movimento pela emancipação, tendo como vice Joaquim Tavares da Silva. “Em 21 de março de 1965, a Justiça Eleitoral determinou que seria instalado o Município de Campo Limpo, com a posse dos eleitos” (MARINELLI & COEN, 2003, p.65).

Adherbal da Costa Moreira, nome da principal avenida da cidade, antiga Rua do Comércio, foi quem liderou o movimento de emancipação político-administrativo de Campo Limpo e foi o primeiro Prefeito eleito após a emancipação do município em 1965. Foi assassinado em seu gabinete em 7 de junho de 1968, por arma de fogo, pelo agricultor japonês Hideyuki Shiraishi, que, questionado sobre o motivo do crime, respondeu: “questão de terras” (MARTINELLI & COEN, 2003, p.108).

Hideyuki morava em propriedade vizinha à do Sr. Adherbal, em Botujuru. Utilizava cerca de 4.000 m<sup>2</sup> de área pertencente à prefeitura, onde plantava hortaliças e uvas. Alegou que antes da emancipação de Campo Limpo, Adherbal o autorizou a usar “as terras sem dono”. Ao assumir o cargo de prefeito, porém, requisitou a referida área para o Município. O agricultor não concordou em deixar as terras e daí iniciou-se uma séria desavença entre os vizinhos. (MARTINELLI & COEN, 2003, p.109)

O quinto prefeito eleito em Campo Limpo Paulista, Mitiharu Tanaka, também foi assassinado por disparo de arma de fogo, na porta de sua casa, em 09 de abril de 1983, quatro meses após tomar posse do cargo. O principal suspeito de ser o mandante do assassinato, o ex-prefeito Pardal, havia sido derrotado nas urnas por Tanaka, com uma diferença de 44 votos.

Caberia aqui um aprofundamento da reflexão sobre o significado dessas práticas violentas contra o poder instituído, que neste trabalho não demos conta, poderia-se pensar o quanto essas relações ainda guardam de práticas patriarcais e

coronelistas. As cidades pequenas tornam-se um terreno fértil para estas investigações, pois nelas os processos sociais adquirem uma grande visibilidade.

Em 1967, a população de Campo Limpo é de 5.044 habitantes, sendo 3.539 na zona urbana e 1.505 na zona rural. Sua agricultura é basicamente de subsistência, com destaque para a cultura de uva, tipo Isabel e a horticultura. A produção extrativa vegetal é significativa, em especial de eucaliptos. Neste momento, Campo Limpo conta com duas vinícolas: Grandizoli e Cassatela, dispõe de 26 olarias e um pequeno laboratório de produtos farmacêuticos. (MARTINELLI & COEN, 2003)

Acrescenta-se a quase ausência da instalação de indústrias, o fato da única grande fábrica local, a indústria metalúrgica Krupp, das 2.016 pessoas empregadas em 1967, 806 residiam em Campo Limpo, o equivalente a 40% dos funcionários; os 1.216 restantes moravam principalmente em Jundiaí (52,7%) e São Paulo (7,3%). (LANGENBUCH, 1971, p.316)

Ao mesmo tempo, em que, segundo Langenbuch (1971), Campo Limpo apresenta um índice elevado de embarques ferroviários, sendo, em 1967, 49% deles destinados à São Paulo, 23% desembarcando em Jundiaí e 20% em Franco da Rocha e Francisco Morato juntos, os 8% restantes seriam destinados as demais estações da Grande São Paulo (Caieiras, Perus, São Caetano do Sul etc). Apesar de ainda ser uma pequena aglomeração organizada no entorno da estação, assemelha-se aos povoados-estação nos termos descritos por Langenbuch (1971), ao servir de residência a trabalhadores de outras localidades, principalmente São Paulo.

Langenbuch (1971, p.183) julga o trecho da Linha Santos-Jundiaí, entre Jundiaí e Lapa, como uma via cada vez mais útil à suburbanização residencial de operários, em função de seu intervalo urbano que percorria uma importante faixa industrial de São Paulo. No entanto, esse trecho da ferrovia não atraiu de modo significativo novas indústrias, segundo Lagenbuch (1971), por seu relevo bastante acidentado.

Langenbuch (1971, p.299) aponta a serra do Botujuru como uma barreira orográfica no eixo da linha ferroviária Santos-Jundiaí entre Francisco

Morato e Campo Limpo. O autor chama a atenção para a ocorrência de um hiato na ocupação ao longo da ferrovia entre Jundiaí e São Paulo, no trecho que sucede a serra em direção a Jundiaí, apontando para as baixas densidades demográficas da região em meados de 1960.

Villaça (1998, p.136) corrobora o fato da incipiente industrialização na localidade ao dizer que “a ferrovia para Campinas, por razões de topografia, atraiu pouca população e pouca indústria. Em contraposição, foi grande a concentração industrial na ferrovia em direção a Santos”.

Villaça (1998) também atribui ao efeito da topografia, isto é, o sítio bastante acidentado, como a única explicação possível para a frágil participação do setor industrial na direção de Campinas, principalmente se lembrarmos que, neste trecho entre São Paulo e Campinas, desde o final dos anos 1940, a rodovia Anhanguera veio juntar-se à ferrovia. Segundo Villaça (1998, p.102),

Essa direção conduz a grande parte do interior do estado de São Paulo, ao Triângulo mineiro, a Mato Grosso do Sul e ao sul de Goiás, regiões sabidamente ricas e que mantêm com a metrópole paulistana intensos fluxos de tráfegos. Seus subúrbios são atrofiados, constituindo um frágil setor urbano. Nessa direção, a urbanização – especialmente a industrialização – de São Paulo apresenta alta descontinuidade, pois na verdade só vai se manifestar em Jundiaí e Campinas.

Até meados dos anos 1940, a suburbanização apesar de existir, ocorria a pequena escala, pois, até o final desta década, as ligações de São Paulo com seus municípios vizinhos e com os bairros industriais eram feitas basicamente por ferrovias. (REIS, 2006).

Há nesse período, denominado, por Langenbuch (1971), início da metropolização (1915-1940), o desenvolvimento do rodoviarismo, surgindo, no final da década de 1940, um novo tipo de rodovia: a auto-estrada (Via Anchieta, Via Anhanguera, Via Dutra).

Reis (2006) atribui o processo de dispersão urbana ao desenvolvimento do sistema rodoviário. Segundo este autor,

Quando as primeiras rodovias de melhor qualidade foram inauguradas, como a Anchieta em 1947, a Anhanguera no ano seguinte e a Via Dutra em 1950, os pavilhões industriais passaram a ser construídos nas suas margens, saindo de São Paulo. Essa migração industrial estimulou a suburbanização e consolidou a forma da região metropolitana, à qual passaram a se integrar, com destaque, municípios até então de difícil acesso (REIS, 2006, p.85).

De acordo com Reis (2006, p.118), em 20 anos, essas rodovias foram completamente absorvidas pelo tecido urbano, transformadas em vias intra-urbanas, funcionando como eixos da urbanização dispersa. “O processo de saturação foi relativamente rápido[...]” “[...] Foi necessário construir novos grandes eixos paralelos ao primeiro, com características técnicas mais perfeitas, como as rodovias Castelo Branco, Imigrantes, Bandeirantes e Trabalhadores”.

Segundo Langenbuch (1971, p.78), ao acelerado e intenso crescimento da cidade de São Paulo, corresponde uma série de transformações em seus arredores. Estas, como se verá, são, por um lado, ligadas à modificação do sistema de transporte, mas, por outro, acham-se intimamente associados à metropolização do espaço, processo ao qual, em geral, subordinam-se.

Se as interrelações da metrópole com seu entorno não são novas, vem sendo intensificada sobremaneira nas últimas quatro décadas, tendo sido possibilitadas pelos avanços de ordem técnica e dinamizadas a partir de processos mais amplos de reestruturação produtiva, sendo que as diferentes temporalidades ficam inscritas em Campo Limpo Paulista, conformando sua espacialidade própria.

No capítulo que segue, à luz das reflexões feitas até este momento a respeito da metropolização e dos fragmentos de história recolhidos em nossa pesquisa, centraremos o foco no espaço intra-urbano, suas especificidades podem contribuir para melhor compreensão do processo em sua diversidade.

### **CAPÍTULO III –**

#### **A produção das segregações urbanas: a Estância Figueira Branca e Conjunto Habitacional São José**

### **3.1. Caracterização do município.**

Quando pensamos em paisagem urbana somos bombardeados por uma série de imagens que resultam do conflito entre o nosso imaginário sobre as cidades e nossa capacidade de interpretação de tais paisagens. A mais preciosa descrição está arriscada a sucumbir as nossas noções já introjectadas e a cair em comparações e análises redundantes. Assim, nosso foco aqui será localizar nossa cidade e tentar reorganizar os fragmentos da história da produção de seu espaço recolhidos em nossa pesquisa, de modo a diferenciá-lo dos demais, tentando achar sua unidade local- sem ignorar que esta emerge também de fatores e condicionantes externos.

Os elementos do sítio ou do meio físico são fatores condicionantes da paisagem urbana, bem como a ocorrência dos problemas ambientais e sociais resultantes da urbanização. A adaptação da malha viária e dos usos do solo urbano tentam se adaptar às feições do sítio natural de acordo com a capacidade técnica de sua transformação, às necessidades e às funções que devem atender.

Em especial, o município de Campo Limpo Paulista está localizado numa região onde os aspectos físicos, em especial o relevo, são marcantes na paisagem geográfica. Na topografia bastante acidentada - marcada por colinas convexizadas ou morrotes de vertentes íngremes - o aspecto rural dos pastos, as amplas áreas arborizadas e os vazios urbanos são marcantes, apesar do avanço da mancha urbana.

Devido aos seus aspectos físicos e humanos é uma região com acentuadas diferenciações: áreas de relevo acentuado, intercaladas com extensões planas; zonas onde prevalecem as indústrias, diferenciando-se de outras estritamente habitacionais; do mesmo modo que zonas densamente habitadas, intercaladas por vazios urbanos e/ou áreas com uma ocupação bastante esparsa, marcada pela presença de inúmeras chácaras.

Diferenciações que podem ser percebidas na composição do tecido urbano da cidade a partir de diversos pontos. A morfologia do relevo fornece-nos inúmeros mirantes com vistas panorâmicas de todo sítio urbano, ou de parte dele, permitindo a apreciação das discontinuidades na paisagem.

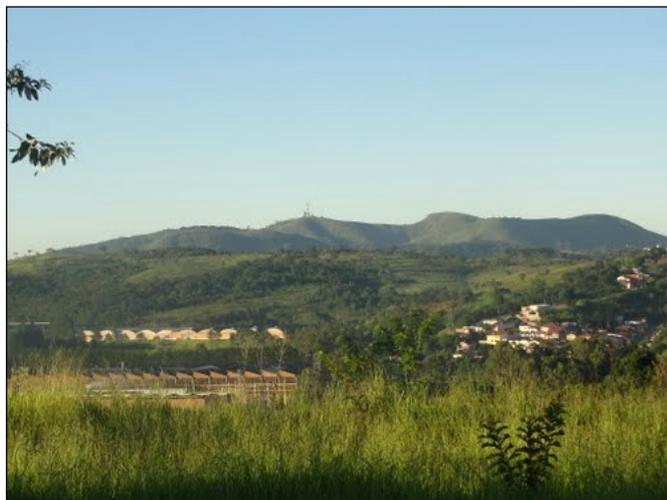
O município de Campo Limpo Paulista abrange uma área de 84km<sup>2</sup>. Limita-se ao norte com Jarinú, a noroeste com Jundiaí, a oeste com Várzea Paulista, a leste com Atibaia e ao sul com Franco da Rocha e Francisco Morato (os últimos, ambos pertencentes à Região Metropolitana de São Paulo). Podemos observar, na página seguinte o mapa do município.

A área na qual se localiza o município faz parte do Planalto Atlântico brasileiro, sub-região do Planalto Cristalino, pertencendo aos extensos domínios dos “mares de morros florestados” do Brasil Sudeste (Ab'Saber, 1992), que incluem muitos trechos de pequenas serras e picos quartzíticos como a própria Serra do Japi, localizada no município de Jundiaí, onde são encontradas as maiores altitudes, com cerca de 1.200m – 1.500m, e a Serra dos Cristais.

Contrafortes da Serra da Mantiqueira na região, a Serra dos Cristais (assim denominada pelos Bandeirantes) recebe no município de Campo Limpo a denominação de Morro da Mursa, nome dado em função de seu formato, pois, na Idade Média, Mursa era o nome que se dava aos chapéus usados nas ordens religiosas.

**Foto 3:** Morro do Elefante ou da Mursa.

**Foto 4:** Morro da Mursa e a Krupp.



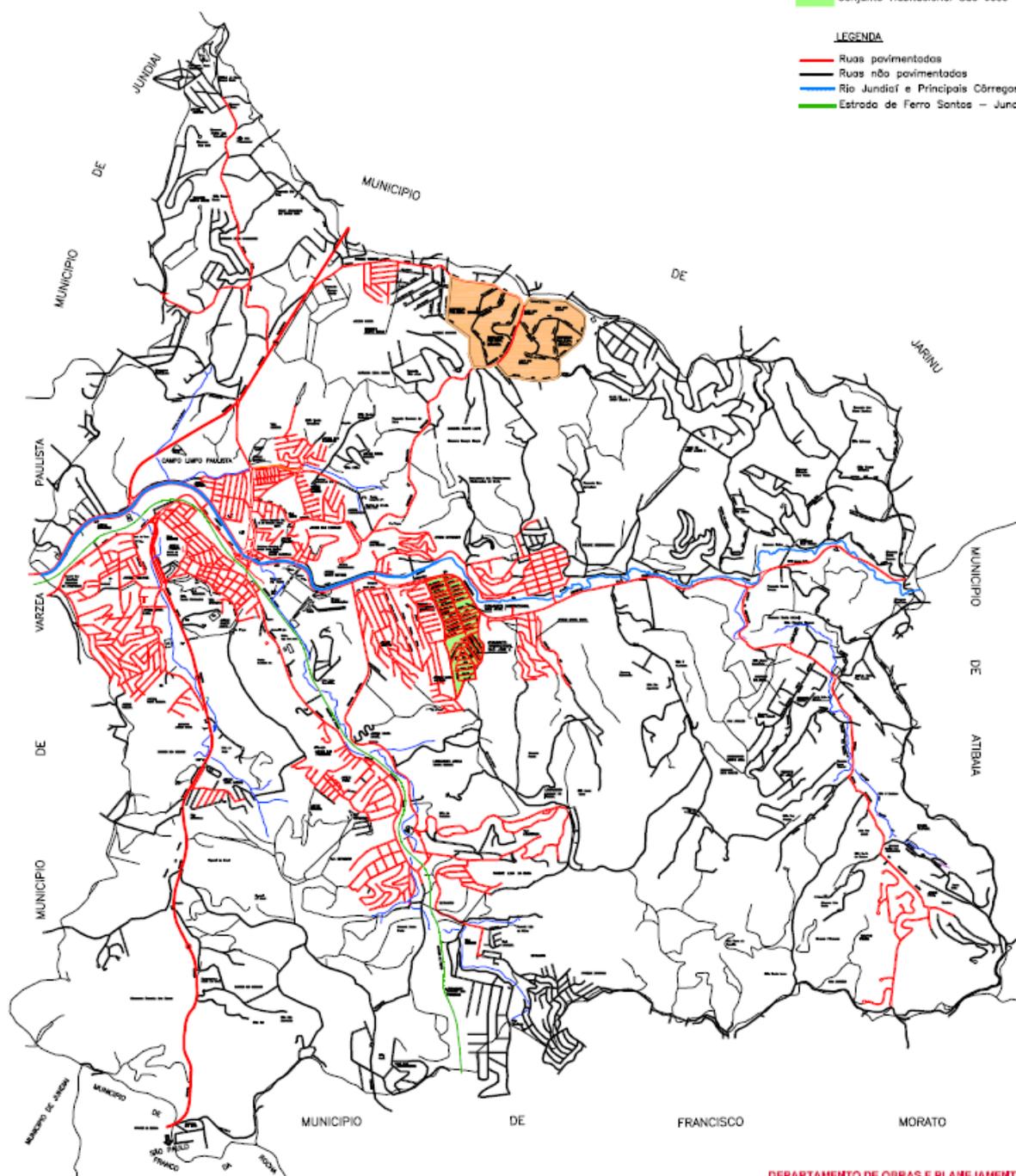
# MUNICÍPIO DE CAMPO LIMPO PAULISTA

## ÁREAS DE ESTUDO

- Estância Figueira Branca
- Conjunto Habitacional São José

## LEGENDA

- Ruas pavimentadas
- Ruas não pavimentadas
- Rio Jundiá e Principais Córregos
- Estrada de Ferro Santos - Jundiá



DEPARTAMENTO DE OBRAS E PLANEJAMENTO  
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPO LIMPO PAULISTA  
ORGANIZAÇÃO: JULIANA ANDRADE MOURA  
MAIO / 2007

O pico mais conhecido por Cabeça de Elefante, tem uma altitude 1.062 metros, sendo que o mais elevado é o pico do Igoturucaia com 1.064 metros de altitude. Além da existência da Serra do Botujuru, outra grande elevação orográfica na região, juntos formam acidentes geográficos notáveis que se estendem segundo a direção leste-oeste, tendo sido classificadas como Morros com Serras Restritas e, na extremidade leste, como Serras Alongadas. (CARNEIRO, 2005)

Este conjunto de elevações, característicos nesta região, tem no cume uma paisagem de campos limpos, assim chamados pelos viajantes e Bandeirantes quando por aqui transitaram, originando posteriormente o nome da cidade. A vegetação natural destes campos situados ao topo das elevações é, na maioria, composta de gramíneas, arbustos e algumas árvores de pequeno e médio porte, geralmente contorcidas, lembrando a vegetação do cerrado (em seus pontos mais altos). Gradualmente, esta vegetação (à medida que se aproxima dos vales) aumenta de porte encontrando-se com a vegetação arbórea de galeria.

A Serra dos Cristais atua como divisor entre as bacias do rio Juqueri (a sul) e a bacia do rio Jundiaí (a norte) e os canais que drenam o relevo são de alto curso. O município de Campo Limpo Paulista está localizado ao norte da Serra dos Cristais, integralmente na bacia do rio Jundiaí.

O rio Jundiaí nasce nos contrafortes da Serra da Mantiqueira, no município de Mairiporã entre 1.000m e 1.200m de altitude. Possui uma extensão de 123km, até a sua foz na cidade de Salto, onde se une ao rio Tietê (MARTINELLI E COEN, 2003, p.218). Em Campo Limpo Paulista, seus principais córregos são Mãe Rosa, Moinho, Marsola e o córrego das Éguas.

A planície do rio Jundiaí assume importância vital, pois é o manancial da população das cidades locais, apesar da grande interferência humana e da degradação ambiental. É área de densa ocupação urbano-industrial, devido aos fatores planimétricos destacados, e, também, trecho de circulação pela rodovia Marginal que liga as cidades de Jundiaí, Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista.

Os contrastes notáveis deste relevo de planalto associado ao desenvolvimento das bacias de drenagem dos rios Jundiaí, Juqueri e Atibaia

influenciaram o padrão da ocupação regional. Um bom exemplo desta influência é a recente urbanização que ocorre ao longo do rio Jundiaí (cidades de Jundiaí, Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista), onde a presença de relevo mais suave (Colinas e Planície Aluvial) propiciou a instalação pretérita da parte urbana desses municípios, por meio de intenso trabalho de terraplenagem que possibilitou o rebaixamento de morros e permitiu que as ruas e lotes implantados nas cidades de Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista ganhassem uma configuração menos íngreme, portanto, mais adequada para urbanização. (CARNEIRO, 2005)

**Foto 5:** Vista panorâmica de Campo Limpo Paulista.

Foto: Luciano Rizzieri – 20/03/2009.



Na foto acima, vemos a área central de Campo Limpo Paulista correspondendo ao setor centro-oeste do município no sentido Várzea Paulista e Jundiaí (bem ao fundo). Do lado esquerdo, a metalúrgica Krupp instalada às margens do rio Jundiaí e da avenida Alfred Krupp. Sob o viaduto central, está localizada a estação ferroviária e o terminal dos ônibus coletivos.

Para melhor situarmos os lugares onde focamos nossa atenção nessa pesquisa, sejam a Estância Figueira Branca e o Conjunto Habitacional São José, buscaremos em linhas gerais uma caracterização do padrão de ocupação de Campo Limpo Paulista feita a partir da legislação urbanística, de nossos trabalhos de campo e também contando com o auxílio da memória de nossa vivência no lugar.

O município é ocupado de maneira radial, ao longo de grandes eixos de transporte ou vetores de penetração, formando núcleos de ocupação dispersa por entre áreas de ocupação mais esparsa. De maneira geral, apresenta de maneira bem marcada um padrão de ocupação dividido em setores, com características específicas de uso e ocupação do solo, sendo homogêneo internamente e bastante heterogêneo em relação às demais áreas da cidade.

As diferenciações entre zonas no município são marcantes, pois apresentam características internas comuns e maneiras específicas no uso e ocupação do solo, diferentes de outros setores na cidade. Estas diferentes maneiras de ocupação social nos distintos lugares são de certa maneira contemplados pela legislação urbanística municipal.

Sob o mandato do primeiro Prefeito de Campo Limpo, Adherbal da Costa Moreira, a Lei Municipal nº 114 de novembro de 1967, instituiu e regulamentou o primeiro Plano Diretor do município. Rica fonte de pesquisa, pois relata tecnicamente os estudos de urbanização da cidade à época, tinha como objetivos:

Artigo 2º - O Plano Diretor abrange todo o território municipal dispondo sobre o uso da terra, o sistema viário, o traçado dos principais núcleos urbanos, o zoneamento, as áreas verdes e espaços livres, a preservação da paisagem e do pitoresco, a proteção dos cursos d'água, açudes, fontes e reservas florestais, os equipamentos urbanos. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPO LIMPO PAULISTA, LEI MUNICIPAL Nº 114 DE 13/10/1967)

É um documento que demonstra a preocupação em preservar e definir diretrizes para o município de acordo com a sua perspectiva de crescimento e de

expansão populacional. Transmite a leitura territorial que se fazia da cidade à época, bem como demonstra as intenções de seus administradores no que se refere ao uso e ocupação do solo.

A princípio, foi estabelecido um zoneamento bastante simples que dividia o município em Zona Urbana, Zona de Expansão Urbana e Zona Rural.

A Zona Urbana propriamente dita correspondendo ao entorno da Estação Ferroviária, é o local onde está instalada a Sede Municipal e é também a área ocupada pelos primeiros loteamentos, correspondendo ao núcleo central da cidade às margens do rio Jundiaí.

A Zona de Expansão Urbana, com aproximadamente o triplo de área do núcleo central, assentada nas áreas topograficamente favoráveis, ou seja, com inclinações de terreno maior que 5% e menor que 30%, situadas principalmente ao longo do vale do rio Jundiaí, é a área determinada como Zona de Expansão da Sede Municipal e dos núcleos rurais.

Todo o restante do município estaria enquadrado como Zona Rural. Esta foi subdividida em quatro setores: turístico-residencial, ao norte do município; setor agrícola, a leste; setor de reserva florestal, ao sul, onde se encontra a Serra dos Cristais; e o setor de transição, ao centro e a oeste, cada um destes possuindo as características abaixo descritas.

**Artigo 7º** - A ZONA RURAL DE CAMPO LIMPO, para os efeitos da presente Lei e a fim de assegurar o desenvolvimento equilibrado das atividades municipais, fica dividida em 4 (quatro) setores,

I – SETOR DE USO PREDOMINANTEMENTE TURÍSTICO-RESIDENCIAL (STR), situado ao **norte** do município, contido nos limites estabelecidos na planta referida, e destinado a acolher pequenas propriedades rurais para fim-de-semana, em lotes cuja área nunca seja inferior a 1.000 m<sup>2</sup>. (hum mil metros quadrados);

II – SETOR AGRÍCOLA (SAP), situado a **leste** do território municipal, contido nos limites estabelecidos na planta referida, e destinado à lavoura e à criação de animais de pequeno porte,

constituído de glebas com áreas mínimas de 10.000 m<sup>2</sup>. (dez mil metros quadrados);

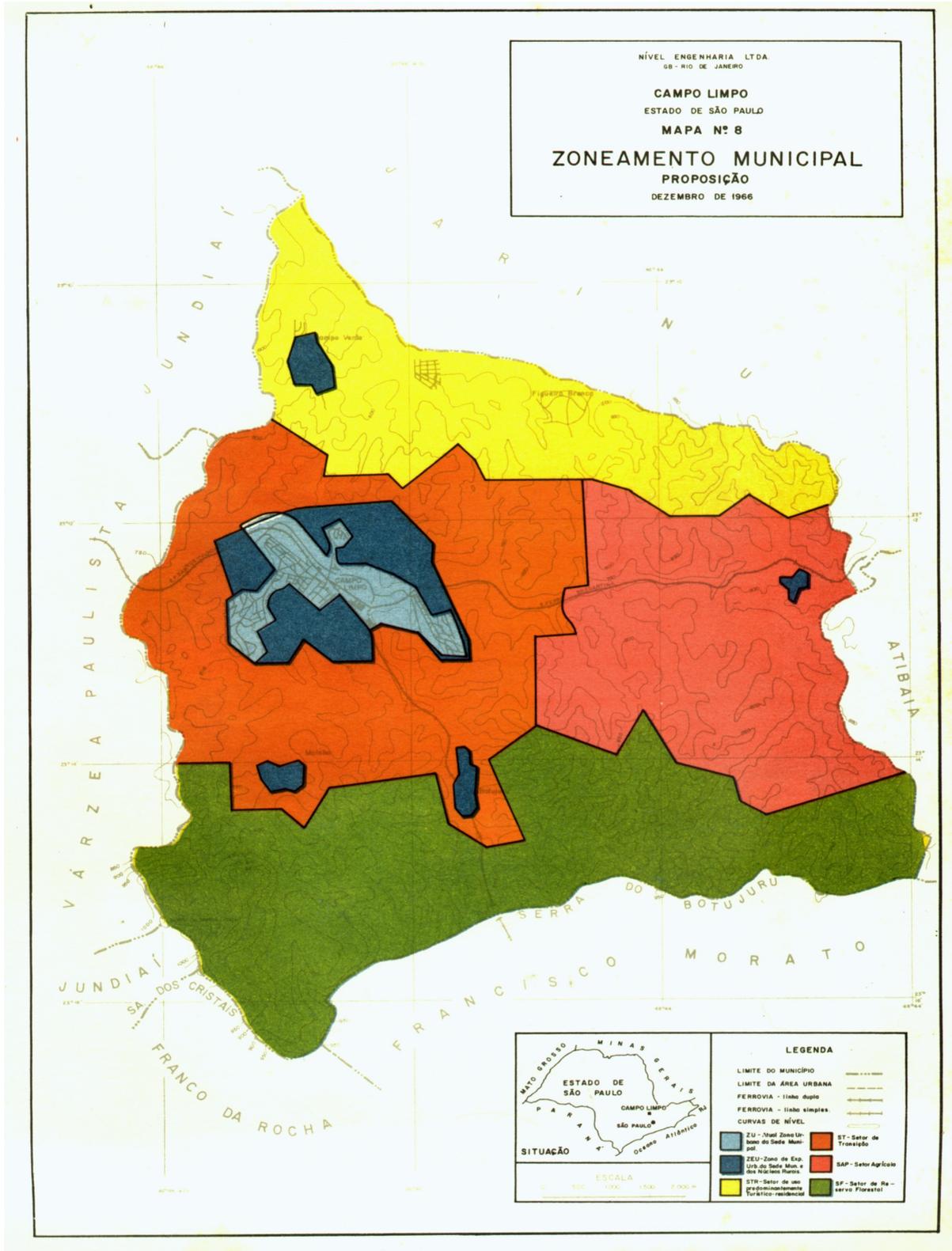
III – SETOR DE RESERVA FLORESTAL (SF), situado ao **sul** do município, constituído de glebas com área não inferiores a 20.000 m<sup>2</sup>. (vinte mil metros quadrados), destinados, predominantemente, às atividades recreativas e de contemplação paisagística;

IV – SETOR DE TRANSIÇÃO (ST), situado ao **centro e a oeste** do território municipal, envolvendo as zonas de expansão urbana da sede municipal e os núcleos de Botujuru e Moinho constituído de glebas com áreas nunca inferiores a 10.000 m<sup>2</sup>. (dez mil metros quadrados), destinados indiferentemente, à residência, à agricultura, à indústria ou a recreio, reservado para uma futura expansão dos núcleos urbanos do Município. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPO LIMPO PAULISTA, LEI MUNICIPAL Nº 114 DE 13/10/1967)

Em linhas gerais, este zoneamento funcional, estabelecido para a cidade em 1966, ainda, nos dias de hoje, guarda muito de suas características à época, especialmente no que diz respeito ao Uso e Ocupação do Solo dividido em setores.

O Zoneamento Municipal descrito acima pode ser observado no mapa 2 que segue, de Dezembro de 1966.

**Mapa 2: Zoneamento Municipal – Dezembro de 1966**



Atualmente, o setor situado ao **centro** e a **oeste** do município corresponde à área central, com ocupação concentrada onde foi o núcleo original da cidade, no entorno da estação ferroviária, hoje também terminal dos ônibus coletivos urbanos. É, nos dias de hoje, a área de maior densidade ocupacional e de maior heterogeneidade de usos e funções em Campo Limpo, estendendo-se ao longo do vale do rio Jundiaí, das estradas de ferro e, mais recentemente das estradas de rodagem. Seguindo em direção a oeste, verifica-se a conurbação com Várzea Paulista e com Jundiaí.

O **sul** do município de Campo Limpo Paulista faz limite com Francisco Morato e a sudoeste com Franco da Rocha, ambos os municípios pertencem à Região Metropolitana de São Paulo – RMSP. De acordo com a delimitação político-administrativa, Campo Limpo Paulista está oficialmente fora da RMSP, sendo seu setor sul limítrofe a esta.

O extremo sul do município possui um espaço de topografia bastante acidentada. É um setor localizado nas vertentes da serra do Botujuru, acidente geográfico já mencionado como uma significativa barreira orográfica a conter a expansão a partir da metrópole. Retomando o Plano Diretor de 1966, o setor sul correspondia ao Setor de Reserva Florestal, “destinado predominantemente às atividades recreativas e de contemplação paisagística”.

No entanto, se Langenbuch (1971, p.299) aponta a serra do Botujuru como uma barreira orográfica no eixo da linha ferroviária Santos-Jundiaí entre Francisco Morato e Campo Limpo, chamando a atenção para a ocorrência de um hiato na ocupação ao longo da ferrovia no trecho que sucede a serra em direção a Jundiaí, apontando para as baixas densidades demográficas da região em meados de 1960; em 2000, essa é, uma região ocupada por loteamentos populares destinados à população de baixa renda, além de muitas ocupações precárias e irregulares, inclusive em áreas com declividades acentuadas, caracterizando um núcleo de ocupação bastante denso. É onde está localizado o populoso Distrito de Botujuru, núcleo tipicamente suburbano que teve sua ocupação iniciada a partir da Estação Ferroviária Belém-Botujuru.

A partir da Lei de Uso e Ocupação do Solo de 2002, o Poder Público Municipal instituiu, neste setor sul, a Zona Especial de Ocupação Restrita – ZEOR, deliberadamente com o objetivo de conter a expansão urbana a partir da região metropolitana.

**Artigo 37** – A ZEOR tem como finalidade a restrição do adensamento populacional da área com o objetivo de se evitar o processo de conurbação urbana, preservando a região limítrofe do município. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPO LIMPO PAULISTA, LEI MUNICIPAL COMPLEMENTAR Nº 187 DE 07/05/2002)

Além de também estabelecer a área Núcleo Urbano Isolado- NUI, às margens da ferrovia, no local onde já existiam muitas ocupações irregulares, em 2006, a Lei Complementar nº 302, de 09/10/2006, institui e regulamenta o novo Plano Diretor do Município. Esta lei, em seu artigo 37, delimita a Área de Intervenção Urbana - AIU, substituindo a denominação de 2002 que era Núcleo Urbano Isolado - NUI.

**Artigo 37** - A delimitação da Área de Intervenção Urbana – AIU tem como objetivo:

- I. estabelecer critérios para regularização fundiária das ocupações existentes sem licenciamento e infraestrutura básica;
- II. conter ocupação irregular na área na divisa do município de Campo Limpo Paulista com o município de Francisco Morato;
- III. definir e implementar sistemas alternativos de dotação de infra e superestrutura urbanas de baixo impacto para as áreas já ocupadas;
- IV. conter novas ocupações com densidades altas na região inadequadas às declividades acima de 20% ocorrentes;

Além das medidas legais estabelecidas para conter o processo de expansão urbana metropolitana mencionadas acima, em relação às áreas já densamente ocupadas, o Poder Público Municipal estabelece outras diretrizes.

A Área de Intervenção Urbana é dividida em duas, para a Área de Intervenção Urbana – 4 (AI-4), a leste no limite com Francisco Morato, distante da Ferrovia e da Estação do Botujuru, é estabelecido como mínimo o lote de 250m<sup>2</sup> com vistas a regularizar as ocupações destinadas à habitação da população de baixa renda, já existentes no local.

A oeste foi criada a Área de Intervenção Urbana – 2, tendo sido estabelecido como mínimo para parcelamento do solo os lotes com 3000m<sup>2</sup>. Seguindo em direção a oeste intuiu-se a Zona Especial de Proteção Ambiental – ZEPAM, com o objetivo de “proteção e recuperação da paisagem natural e do meio ambiente”. Mais a oeste, em direção às margens da rodovia o mínimo para o parcelamento do solo é de 10.000m<sup>2</sup>. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPO LIMPO PAULISTA, LEI COMPLEMENTAR Nº 302, de 09/10/2006)

A Estância Figueira Branca localiza-se no setor **norte** de Campo Limpo, no limite com Jarinú, com acessibilidade pela rodovia Máximo Zamboto, seguindo pela vicinal chamada Estrada da Figueira. É uma região montanhosa bastante arborizada, com grande quantidade de nascentes, riachos e corredeiras. Apresenta um clima de altitude com temperaturas bastante amenas.

No Plano Diretor de 1966, esta área, então rural, tinha sido estabelecida como um “Setor de uso predominantemente Turístico-Residencial” - (STR), sendo destinada a acolher pequenas propriedades rurais para fim-de-semana, em lotes cuja área nunca fosse inferior a 1.000 m<sup>2</sup> (um mil metros quadrados).

Esta área de amenidades naturais atraiu muitos imigrantes, principalmente europeus, após a Segunda Guerra Mundial. O baixo preço da terra, a acessibilidade proporcionada pela rodovia e a vegetação são alguns dos atrativos que a região oferece aos grupos de maior poder aquisitivo. São características que a região metropolitana vai deixando de oferecer.

**Foto 6:** Estrada da Figueira. Em direção à região norte do Município.

Foto: Valério Genu – 18/02/2010.



Ao fundo está a Serra do Mursa e mais à frente o Cristo Redentor de Campo Limpo Paulista - SP. Além da Estância Figueira Branca (que é o loteamento mais antigo e mais significativo por suas dimensões, tendo sido um empreendimento imobiliário lançado em meados dos anos 1950 por paulistas e vendido em São Paulo com lotes de, no mínimo, 3.000 m<sup>2</sup>), no decorrer da década de 1980, verifica-se a implantação de diversos outros loteamentos de grande porte nessas áreas esparsas ao norte do município, estando todos voltados para o recreio de finais de semana, sendo alguns deles condomínios fechados. Dentre estes podemos citar: condomínio Ville de Saint James I e Ville de Saint James II, destacando entre seus atrativos os lagos, a região montanhosa e a abundante vegetação; loteamento Chácaras Essen, loteamento Chácaras Campo Limpo, todos estes a leste da rodovia Máximo Zamboto. A oeste da rodovia estão localizados os loteamentos Chácaras Marajoara e Chácaras Novo Hamburgo.

Se o Plano Diretor de 1966 estabelecia diretrizes para que os lotes neste setor norte, de uso predominantemente turístico residencial, nunca fossem inferiores a 1.000m<sup>2</sup>, a Lei de Uso e Ocupação do Solo de 2002 estabeleceu, para a quase totalidade do setor, uma área mínima de 3.000m<sup>2</sup> para cada lote, sendo de 30m a frente mínima de cada parcela.

A **leste** do núcleo central da cidade, a pavimentação da estrada de Ferro Bragantina em cima de seu próprio leito (transformando-a em Estrada de Rodagem para Atibaia) favoreceu sobremaneira a acessibilidade e a reafirmação desse importante vetor de expansão urbana, atraindo a abertura de loteamentos populares ao longo dessa via de penetração, sendo esta a grande área de expansão urbana periférica do município. É no setor leste da cidade que foi implantado o Conjunto Habitacional São José em 1982. Contíguo a este estão os loteamentos denominados Jardim Santo Antonio, Jardim Europa e Jardim Santa Maria, bem como o Residencial Califórnia.

**Foto 7:** Zona leste do município, a mais densamente povoada.



Foto: Juliana Andrade Moura – 07/03/2010.

**Foto 8:** O Conjunto Habitacional São José.



Foto: Juliana Andrade Moura – 07/03/2010.

### 3.2. O conceito de segregação socioespacial. Algumas considerações

Ao buscarmos analisar velhas e novas formas de produção do espaço urbano em relação às velhas e às novas morfologias urbanas, entendemos que estas deverão ser compreendidas à luz das dinâmicas de produção capitalista do espaço urbano, pois acreditamos que são os fundamentos desiguais desta sociedade que explicam a sua própria espacialidade.

Podemos, portanto, entender os espaços segregados enquanto inerentes à reprodução social capitalista, que, ao ter como pressuposto básico realizar-se e reproduzir-se desigualmente, também irão reproduzir diferentemente suas partes, conformando uma espacialidade estrategicamente produzida para diferenciar, separar, afastar e até isolar os diferentes entre seus iguais.

Segundo Seabra (2004, p.303), “o capitalismo como formação social é também a reprodução ampliada das desigualdades tanto que os fundamentos desiguais dessa sociedade traduzir-se-iam nas estruturas socioespaciais da metrópole”, pois, segundo a autora, a metrópole com suas periferias urbanas (que sucederam historicamente a cidade e seus subúrbios),

[...] são as configurações que confirmam a espacialidade própria do capitalismo como formação social porque traduzem, ao mesmo tempo, o fenômeno urbano por grandes contingentes, a conhecida sociedade de massas e pela fragmentação sistêmica das formas de uso do espaço e do tempo, sempre implicadas, em rentabilidade econômica e racionalidade técnica. (SEABRA, 2004, p.194).

A conformação das espacialidades urbanas periféricas e de estruturas socioespaciais segregadas são, portanto, inerentes às cidades modernas, e irão aparecer não somente na metrópole, mas também e inclusive no interior das pequenas e médias cidades.

Mas é o processo de metropolização que traz a tona, com maior intensidade, contradições inerentes ao processo de reprodução social, sendo, segundo

Villaça (1998, p.141), a segregação espacial dos bairros residenciais das distintas classes sociais uma das características mais marcantes da metrópole brasileira.

Segundo Seabra (2004, p.193),

“A transformação da cidade em metrópole chega a expor com veemência e sem comiseração limites muito estreitos à reprodução da vida; chegamos à noção de territórios de uso, fruto de auto-segregação concebida e administrada como territórios exclusivos. Agora, muito mais dramaticamente do que em outros momentos da história urbana, a segregação socioespacial ao realizar-se é percebida e vivida como contradição inerente ao processo de reprodução social. Por isso a inclusão perversa (expressa nas subabitações, nas ocupações, nas favelas...) dos supostamente excluídos não passa despercebida e expõe à sociedade inteira, a problemática da urbanização como um problema da reprodução da vida”. (SEABRA, 2004, p.193).

Processos estruturais e estruturantes dessa sociedade desigual são então materializados em um espaço que é produto, condição e meio dessa reprodução desigual da sociedade, aparecendo então as “naturais” diferenciações entre os lugares: “*Ah, lá é lugar só para ricos*”, fala tão comumente encontrada nos discursos dos mais pobres, ao referir-se às ricas regiões da cidade.

E será nas áreas destinadas à moradia que a paisagem urbana irá mostrar as maiores diferenciações, evidenciando nitidamente as contradições de classe (CARLOS, 1994). Podemos exemplificar com os bairros dos ricos que habitam muito melhor que os amontoados pobres em seus bairros precários. A paisagem urbana ao mostrar espaços segregados “revela assim os antagonismos e as contradições inerentes ao processo de produção do espaço num determinado momento histórico”, conforme apontara Carlos (1994, p.52).

De acordo com Villaça (1998), o padrão de segregação encontrado nas metrópoles brasileiras não é aquele que se dá em bairros segregados dispersos, mas o que se concretiza de acordo com as grandes regiões segregadas da cidade onde os bairros residenciais das elites vão se aglutinando numa mesma região da cidade. Segundo Villaça (1998, p.142), “a segregação é um processo segundo o qual

diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjunto de bairros da metrópole”.

Então, se a segregação enquanto forma aparece a todos, sendo nítido e óbvio que os ricos habitam melhor, incluído neste melhor muitas dimensões do viver e do vivido, cabe-nos investigar como o melhor e o pior são produzidos. Como é produzida a segregação? Ou ainda, como espaços segregados e auto-segregados contribuem para a reprodução desigual da sociedade?

Entendemos que a produção espacial realiza-se de modo a viabilizar o processo de reprodução do capital e deste modo, a cidade apresentar-se-ia como a materialização das condições gerais do processo em sua totalidade. A cidade é uma obra que se materializa (em sentido amplo) para possibilitar a produção de bens e serviços (em sentido restrito) (SPOSITO, 1991), sendo que, imerso nesse processo, há o trabalhador e o consumidor de modo geral, que tem a necessidade de morar, habitar e viver num determinado lugar. (CARLOS, 2004).

Para muitos autores, a segregação socioespacial será fruto de uma distribuição de renda estabelecida no processo de produção, culminando na expulsão dos moradores mais pobres para as áreas periféricas. Para Castells (1983), na cidade capitalista somente pode existir segregação quando há correspondência entre a estratificação social e a polarização espacial das classes sociais. Esse processo é analisado por Castells ao dizer que,

A distribuição dos locais residenciais segue as leis gerais da distribuição dos produtos e, por conseguinte, opera os reagrupamentos em função da capacidade social dos indivíduos, isto é, no sistema capitalista, em função de suas rendas, de seu *status* profissional, de nível de instrução, de filiação étnica, da fase do ciclo da vida etc. (CASTELLS, 1983, p.250).

Singer (1980), ao teorizar sobre o padrão centro-periferia, que é, segundo Villaça (1998, p.143), o mais conhecido padrão de segregação da metrópole brasileira, diz-nos que o funcionamento do mercado imobiliário faz com que a ocupação das áreas dotadas de vantagens locacionais (que são determinadas

principalmente pelo maior ou menor acesso aos serviços urbanos, tais como escola, creche, posto de saúde, hospital, água, esgoto, infraestrutura, transporte, iluminação e as amenidades naturais) seja privilégio das camadas de renda mais elevada, capazes de pagar um preço alto pelo direito de morar; enquanto a população mais pobre fica relegada às zonas pior servidas e que, por isso, são mais baratas.

Assim, ao mesmo tempo em que a especulação imobiliária expulsa os moradores da área central da metrópole, principalmente devido ao menor preço da terra nas áreas periféricas que acabam funcionando como atrativos responsáveis pela fixação destes trabalhadores nas áreas mais longínquas, ela propicia a expansão espacial capitalista para as áreas periféricas.

Portanto, essa grande periferia que vai conformando-se no entorno da metrópole, fruto de dinâmicas de segregação socioespacial, corresponde à maneira como a população pobre, trabalhadora e por vezes migrante acomodou-se na cidade. “Refere-se à pobreza geral expressa na falta de meios materiais que suportem a (re)produção dos indivíduos com padrões mínimos de dignidade humana” (SEABRA, 2004, p.202).

São as ocupações irregulares, ou os grandes conjuntos habitacionais autoconstruídos, ou, ainda, as áreas de assentamento urbano, resultantes de investimentos de recursos públicos voltados ao atendimento da demanda habitacional dos mais pobres que configuram, em seu conjunto, uma paisagem internamente homogênea caracterizada pela carência e que, no entanto, aparece como fragmento do tecido urbano e social da/na cidade.

No entanto, conforme ressaltado por Villaça (1998, p.146), as camadas de alta renda também ocupam terra barata na periferia, na Granja Viana, no Alphaville, ou na Figueira Branca em Campo Limpo Paulista.

Segundo Villaça (1998, p.146),

“não é rigorosamente verdadeiro que o preço da terra determina a distribuição espacial das classes sociais. Ficaríamos um pouco mais próximos (mas ainda não totalmente) da verdade se afirmássemos que os *terrenos* mais caros são ocupados pelas camadas de alta

renda, pois na periferia de metro quadrado barato a alta renda ocupa terrenos grandes ou, em se tratando de condomínios verticais, grandes quotas ideais de terreno”. (grifos no original).

Pereira (2006) destaca que os lugares mais distantes e mais baratos, com terrenos maiores, são mais acessíveis aos ricos que aos pobres, justamente pelas facilidades com que os ricos têm em se deslocar. Aponta ainda que os segmentos de maior poder aquisitivo podem ter um apartamento no centro e uma casa de campo na periferia, aproveitando-se das vantagens que ambas localizações podem oferecer. As viagens pendulares não se tornam um problema para os ricos, enquanto a disponibilidade e o custo do transporte limitam a vida dos mais pobres.

Com a expansão da malha urbana que ocorre de forma descontínua, novos loteamentos são implantados na periferia, podendo tornar-se área atrativa dependendo dos investimentos e da clientela que visam atrair. Dessa forma, é constituída a periferia pobre; dos conjuntos populares, e a periferia rica; dos loteamentos fechados e das chácaras urbanas. (PEREIRA, 2006).

De acordo com Villaça (1998, p.181), as necessidades e condições de deslocamento, como também a tecnologia de transporte, variam conforme as classes sociais “de maneira geral, as camadas populares são mais prisioneiras do espaço do que as camadas de mais alta renda, pois a mobilidade dessas camadas é bem maior”. Nas palavras de David Harvey (1976, p.171), “os ricos podem comandar o espaço, enquanto os pobres são prisioneiros dele”.

Acreditamos que a forma e a estrutura espacial das cidades e suas periferias, a distribuição residencial e o grau de acessibilidade (considerando os custos com o transporte e o tempo), podem influenciar no acesso ao emprego, nos salários, na distribuição geográfica do desemprego de trabalhadores de baixa qualificação profissional. Segundo Santos (1987, p.81):

Cada homem vale pelo lugar onde está. O seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território(...) A possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está”.

A propriedade privada ao definir e redefinir usos interfere na estruturação que se estabelece, refletida por meio da diferenciação e da segregação socioespacial, pois, como já ressaltado, a segregação é um produto da lógica de produção do espaço urbano sob o capitalismo, segundo a qual o solo urbano é uma mercadoria, o que resulta em um acesso diferenciado ao espaço a partir da desigual distribuição de renda.

A ocupação do espaço no sistema capitalista realiza-se sob a égide da propriedade privada do solo urbano, tendo no espaço um produto-mercadoria que entra no circuito das trocas e reproduz-se enquanto condição da produção, atraindo capitais que migram de um setor da economia para outro. (CARLOS, 2003, p.80).

A condição econômica definirá a situação socioespacial, especificamente a situação de moradia, pois há a necessidade de morar. E cada situação socioespacial influencia diretamente o acesso à cidade, como totalidade, reforçando ainda mais as dificuldades para a apropriação do espaço urbano pelos cidadãos de menor poder aquisitivo, ficando estes cada vez mais “distantes” da cidade. E é justamente essa diferenciação socioespacial existente na cidade capitalista que irá impor que esta seja vivenciada de modo distinto pelos diferentes segmentos sociais. (PEREIRA, 2006).

Entendemos, portanto, a segregação como uma tendência ao agrupamento no espaço de grupos sociais homogêneos, resultado de uma desigualdade socioespacial, expressando-se na organização do território da cidade. Diferenciação social que leva a uma separação, à não-comunicação, ao apartamento dos diferentes grupos sociais no interior da cidade.

Nas cidades produzidas sob o capitalismo, em particular em Campo Limpo Paulista, vivem segregados uns e outros. Uns, por não lhes restarem alternativas; outros porque assim o desejam.

Estas dinâmicas de segregação são engendradas a partir de diferentes estratégias e lógicas, embora todas realizem a separação. Esta pode ser uma ‘segregação voluntária’, podendo também ser chamada de ‘auto-segregação’ (Seabra, 2004; Sposito, 2003; Carlos, 2007), sendo geralmente resultado de estratégias de

valorizações fundiárias e imobiliárias, ou podem realizar-se a partir da intervenção direta do Estado no espaço, em conformidade com as práticas de especulação imobiliária, sendo chamadas por Lefebvre de “segregação programada”.

Embora os autores denominem diferentemente as duas faces desse processo - segregação e auto-segregação - Villaça (1998, p.147) salienta que estas duas manifestações são faces da mesma moeda, não havendo, na verdade, dois tipos distintos de divisão, pois a diferenciação socioespacial é um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a de outros, seguindo a mesma dialética do senhor e do escravo.

A maneira como esses diferentes espaços vão sendo produzidos no interior da cidade resulta na constituição e manutenção de lugares de abundância e escassez, dando conformação a uma morfologia segmentada do tecido urbano, definida, valorizada e vivenciada de maneira diferencial.

Podemos, dessa maneira, observar a existência de rupturas no tecido da cidade, uma certa descontinuidade, pois as contradições das relações sociais refletem na estruturação urbana que tende a caminhar para uma maior fragmentação, com inúmeras conseqüências para seus habitantes.

Sposito (1996, p.74), ao teorizar sobre as conseqüências do viver nesses espaços segregados, diz-nos que

A segregação socioespacial é resultado de um processo de diferenciação que se desenvolve ao extremo, e que leva, na cidade, ao rompimento da comunicação entre as pessoas, da circulação entre os sub-espacos, do diálogo entre as diferenças, enfim, conduz à fragmentação do espaço urbano.

A unidade urbana fragiliza-se, pois não há mais um território urbano, mas territórios urbanos. Afastadas, territorialmente, as partes da cidade não se relacionam entre si. Principalmente os mais pobres, ‘prisioneiros’ das parcelas do território urbano onde trabalham e habitam devido ao seu restrito grau de mobilidade.

Segundo Lefebvre (1999, p.160), a segregação por tentar acabar com os conflitos separando os elementos no terreno, produz uma desagregação da vida mental e social, “para evitar as contradições, para alcançar a harmonia pretendida”.

Por tentar escamotear as contradições, esse fenômeno para Lefebvre (1999, p.160) pode ser entendido como oposição ao urbano, pois, este “[...] como forma e realidade nada tem de harmonioso. Ele também reúne os conflitos. Sem excluir os de classes” e “[...] se apresenta como lugar dos enfrentamentos e confrontações, unidade das contradições” . Sintetiza seu pensamento sobre essa contradição do espaço ao acreditar que “o urbano poderia, portanto, ser definido como *lugar da expressão* dos conflitos, invertendo a separação dos lugares onde a expressão desaparece, onde reina o silêncio, onde se estabelecem os signos da separação”. (LEFEBVRE 1999, p.160, grifos no original).

Os espaços segregados que buscam na suposta homogeneização escamotear as contradições, revelam-se, dessa maneira, no não urbano, pois o urbano para Lefebvre (1999, p.46) seria *contradição concreta*.

Essa homogeneidade das áreas sociais traduz o papel que o espaço assumiu na identificação das pessoas, especialmente as áreas residenciais. “A casa e, mais do que isso, o bairro de residência, entra no conjunto de bens que oferecem reconhecimento” (SALGUEIRO, 1998, p.40). Identidade a alguns e status a outros.

Especialmente com a crise do mundo do trabalho, com a classe-que-sobrevive-do-trabalho cada vez mais distante desse mundo, o lugar de residência assume uma centralidade, talvez onde serão costuradas suas identidades (de moradores) já que são trabalhadores em busca de um trabalho.

Ou ainda, como colocado por Harvey (1993, p.80) em relação à ênfase dos ricos no consumo (inclusive do espaço), levando a uma maior diferenciação de produtos no projeto urbano, já que segundo Harvey (1993, p.81), “a procura de meios de comunicar distinções sociais através das aquisições de todo tipo de símbolos de status há muito é uma faceta central da vida urbana”.

Segregação que se realiza como produto, mas principalmente enquanto condição para a manutenção da reprodução das relações de produção, inclusive

(re)ocasionando hierarquias do espaço representadas pelo surgimento de novas centralidades na periferia. Para Villaça (1998, p.150), “a segregação é um processo necessário à dominação social, econômica e política por meio do espaço”, especialmente a segregação residencial na qual as áreas residenciais representam papel ponderável no processo de reprodução das relações de produção, no bojo do qual se reproduzem as diversas classes sociais e suas frações, sendo os lugares de moradia os locais de reprodução dos diversos grupos sociais (CORRÊA, 1989, p.9) e definindo especificamente a divisão social do espaço.

### **3.3. Estância Figueira Branca – “Um recanto europeu num paraíso tropical”**

Para aproximar-nos de algo mais conhecido, talvez possamos caracterizar a Figueira Branca como um grande bairro jardim, onde as casas são espaçosas e confortáveis, os lotes muito grandes, com espaço para a horta, piscina, churrasqueira, jardim, árvores frutíferas e animais.

Praticamente não existe movimento nas ruas, estas não são pavimentadas por opção dos moradores e as pessoas nunca são vistas, chegam e saem dentro de seus carros sem contato com o exterior. Os postes de eletricidade são de madeira. O lazer é desenvolvido dentro de cada propriedade, cada uma delas “autossuficiente”. Não há no bairro, atualmente, nenhum espaço para o encontro e a socialização das diversas famílias.

É uma bela área de amenidades naturais (região montanhosa, clima agradável e vegetação abundante) no entorno da cidade, afastada do tecido urbano já constituído.

Segundo Martinelli & Coen (2003), as características climáticas, mais próximas às européias, atraíram, após a Segunda Guerra Mundial, imigrantes alemães, juntamente com muitos descendentes de húngaros e suíços. Quando Martinelli (2003), em seu livro sobre Campo Limpo, faz considerações a respeito dos bairros da cidade, o belo bairro da Figueira Branca recebe o título que emprestamos para essa nossa primeira aproximação com o lugar: “um recanto europeu num paraíso tropical”.

**Foto 9:** Estância Figueira Branca a partir de seu principal acesso, a Estrada da Figueira.

Foto: Juliana Andrade Moura - 15/07/2009.



O verde predomina na paisagem. Nota-se a forte influência da arquitetura européia na edificação das casas. Os lagos presentes em grande número na Estância, (no passado, época áurea do clube existente no local), eram ocupados por pedalinhas e pescarias, atualmente não são mais utilizados como item de lazer, mas continuam a contribuir para a beleza do lugar, bem como para tornar as temperaturas mais amenas.

A conformação espacial do bairro, ainda bastante arborizado, em terreno montanhoso bastante acidentado, preserva suas características naturais e expressa a busca dos quadros médios da sociedade metropolitana por uma suposta qualidade de vida superior, alimentada por um imaginário que idealiza o bucólico e supervaloriza o contato com a natureza; contra o barulho, o estresse e a extrema concentração da metrópole.

Segundo Candia (1998), a história do loteamento remonta ao início da década de 1950, quando a família Asbahr coloca à venda a fazenda de aproximadamente 2,5 km<sup>2</sup> de sua propriedade. Nessa fazenda, após ter sido comprada por dois engenheiros de São Paulo, dá-se início ao loteamento que a dividiu em 650 lotes de aproximadamente três mil metros quadrados cada.

A história do bairro da Figueira Branca começa bem antes da emancipação dos municípios de Campo Limpo Paulista e Jarinu. O local resumia-se numa grande fazenda com cerca de 110 alqueires de propriedade da família Asbahr, de origem alemã. Plantações de eucalipto e criação de suínos eram as principais atividades desenvolvidas no local.

A cultura de eucaliptos foi muito importante ao fim da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), quando se tornou difícil a importação de petróleo, obrigando muitas indústrias a se adaptarem à queima de lenha para continuarem funcionando. Esta foi também a época da invenção do gasogênio, que chegou a abastecer muitos caminhões e também automóveis, devido à situação de emergência provocada pela escassez do petróleo. Este quadro nos levou à comercialização de quase toda a cultura de eucalipto da região.

Por volta de 1950, tendo a família Asbahr colocado a propriedade à venda, dois engenheiros compraram a área e deram início ao loteamento, que dividiu a fazenda em 650 lotes de aproximadamente 3 mil metros cada um e uma parte foi destinada para abertura de ruas e ao uso comum dos proprietários dos lotes. (CANDIA, 1998, p.43).

Já em 1950, era objetivo dos engenheiros loteadores formar um condomínio fechado. Candia (1998) relata-nos que com essa intenção foram construídos dois grandes portões: um na atual Estrada da Figueira Branca e outro, na atual Estrada dos Ipês. Na época, não foram tomadas medidas legais necessárias e as ruas caíram no domínio público, impedindo que o local fosse fechado para a formação de um condomínio exclusivo. (CANDIA, 1998, p. 63)

Candia nos traz o relato do Sr. Vicente Baroni, morador do bairro, ex-presidente do Clube Estância Figueira Branca e um dos primeiros a comprar um lote no local. Segundo ele, o loteamento possui muitos atrativos, um deles constava de

uma cláusula contratual em que na compra de lotes a pessoa tornava-se socioproprietária de um clube de mesmo nome. O Clube Estância Figueira Branca, com lagos, pedalinhos, restaurante etc. Segundo o depoimento do Sr. Baroni,

Vários atrativos chamavam a atenção dos compradores, como por exemplo, o excelente clima da região, os lagos e córregos alimentados por nascentes e a vegetação exuberante. O preço também era convidativo, e as condições de venda previam o parcelamento em até 100 prestações iguais, sem juros ou correções.

Havia ainda uma outra vantagem oferecida aos interessados em adquirir um lote no bairro. Segundo o casal Marco e Dora Calheiros, proprietários da Pousada do Marc, cada comprador tinha o direito a um determinado número de cotas do clube, de acordo com o número de terrenos adquiridos. Logo um bom número de interessados adquiriu lotes, entre eles vários de origem estrangeira como alemães, húngaros, finlandeses, italianos, espanhóis, sendo que alguns eram artistas plásticos, fotógrafos, além de profissionais liberais. No início, muitos construíram suas casas, mas desfrutavam do lugar apenas nos finais de semana, temporada de férias e feriados; mas, com o passar do tempo resolveram mudar-se definitivamente em busca de uma vida mais saudável, longe da violência e da agitação das grandes cidades (CANDIA, 1998, p. 47).

Segundo Martinelli & Coen (2003), a Sociedade Ingaí de Imóveis, responsável pela venda dos lotes, construiu uma grande maquete que ficava exposta no prédio Martinelli, da Av. São João, em São Paulo:

A maquete impressionava pelo seu detalhamento e o livreto de lançamento continha todas as vantagens e condições de compra, prevendo inclusive a formação de um clube de campo no local. Para facilitar a venda, a Ingaí Imóveis pagava a passagem de trem dos interessados em comprar um lote na Figueira Branca e também oferecia condução para levá-los da estação até o local, para conhecer os lotes. Próximo a casa sede da antiga fazenda havia um grande galpão coberto de sapê, onde estava instalado o restaurante de dona Helena, local em que os visitantes podiam desfrutar de um delicioso almoço. Helena Vargyas Von Weimerth, de origem húngara, veio para o Brasil, acompanhada de seu marido o então violinista da Filarmônica de Frankfurt, e esta tornou-se muito popular chegando a ser eleita vereadora de Campo Limpo Paulista. (MARTINELLI & COEN, 2003, p.244)

### Imagem de Satélite 1: Loteamento Estância Figueira Branca.

Google Earth – acessado, em 01/06/2010, por Juliana Andrade Moura.



Pode-se visualizar, na Imagem 1, a única via pavimentada que leva ao loteamento de mesmo nome. Esse padrão de ocupação (de chácaras urbanas, atraindo população de alta renda e elevando a arrecadação municipal, sem a necessidade de grandes investimentos) é o desejado pela elite da cidade. As características desse loteamento, bem como dos demais no setor norte do município, convergem, portanto, com os interesses dos representantes de uma elite local, fato que pode ser demonstrado na fala de Martinelli:

Havia em Campo Limpo Paulista um sentimento de que esta fosse uma cidade com características turísticas. Havia a Figueira Branca, a região do Pau-Arcado, o Campo Verde, muitas chácaras que tinham uma renda alta para a cidade. Havia um perfil, assim

parecido com Vinhedo. Não queriam comparar Campo Limpo Paulista com a periferia da Região Metropolitana: Francisco Morato, Franco da Rocha. Queriam comparar Campo Limpo a Vinhedo, Louveira, toda essa região mais turística”. (Entrevista concedida à Juliana Andrade Moura, no Paço Municipal em 20/07/2009, por Paulo Luiz Martinelli).

Martinelli & Coen (2003, p.243) não deixaram de exaltar as características naturais deste loteamento. Segundo os autores (2003, p.44), a Estância Figueira Branca é, sem dúvida nenhuma, um lugar privilegiado. “Por sua topografia montanhosa, clima excepcional e belezas naturais, emolduradas no verde de uma natureza ainda não conspurcada, transformou-se, desde logo, num polo com enorme potencial turístico, embora sem a correspondente e imprescindível infraestrutura hoteleira para ser explorado”.

Martinelli & Coen (2003, p.181) também nos relatam que “[...] muitos artistas escolheram como residência a Estância Figueira Branca”, que “[...] por seu clima e localização pode ser considerada atração turística onde além de lagos, centros de lazer, chácaras, modernas e típicas residências e várias áreas de lazer, encontram-se estúdios de pintores, escultores e ceramistas, predominando, dentre os imigrantes residentes, as colônias húngara e alemã” (MARTINELLI & COEN, 2003, p.192). A Figueira Branca também abriga a elite política e econômica (funcionários públicos, profissionais liberais) da cidade, enfim, a população com maior poder aquisitivo.

A Estância Figueira Branca, juntamente com os outros loteamentos neste setor norte do município, faz parte de um conjunto de áreas que passam, desde a década de 1950 (momento do início da explosão metropolitana), por um processo de valorização fundiária, sendo então oferecidas à sua demanda, formada principalmente pelos moradores metropolitanos, sendo exaltada por meio das propagandas as qualidades desejadas por seus consumidores. Sendo assim, converge o desejo de realização do capital imobiliário com os fabricados desejos do consumo de determinados grupos sociais.

E, para além do desejo e da necessidade de uns, encontra-se a realização de outros. O desejo de evasão de uma parcela da população, com maior poder aquisitivo, da extrema simultaneidade e concentração da metrópole - *fugere urbem* em busca de contato com a natureza, de amenidades e possibilidades de lazer que o subúrbio idílico pode oferecer - é capturado pelos interesses e estratégias do capital imobiliário, sendo constituída assim sua demanda solvável. (CORRÊA, 1989, p.9)

Espaço parcelado e vendido em amplos pedaços, ainda, guarda muitas características rurais e agrícolas apesar de, atualmente, possuir status de solo urbano. Região próxima aos grandes núcleos urbano-industriais teve a possibilidade de valorização e aumento do interesse para o uso urbano-metropolitano, principalmente a partir da implantação da rodovia, garantindo a acessibilidade para esta região.

A rodovia a que nos referimos é a Edgard Máximo Zamboto (SP-354), de grande importância local, pois, passando por Campo Limpo e por Jarinú, faz a ligação da Rodovia Anhanguera em seu quilômetro 38 com a rodovia Dom Pedro I.

A contar do acesso com a rodovia Anhanguera, a Máximo Zamboto, após 9 km, cruza com a antiga Estrada Velha de Campinas e, a partir desta, percorre mais 11 km até a chegada ao ponto central de Campo Limpo Paulista. Este foi o primeiro trecho da SP-354. Até sua construção, o acesso para Campo Limpo, município que, em 1969, passou a ser chamado de Campo Limpo Paulista para diferenciar-se do bairro de São Paulo com o mesmo nome, se fazia somente pela cidade de Jundiaí.

O início da construção da rodovia Edgard Máximo Zamboto (SP-354) ocorreu, em fins da década de 1960, por meio de financiamento junto ao Governo do estado de São Paulo. O início de sua pavimentação deu-se em meados de 1969 até a sua conclusão em 1971, ficando sob o controle do Departamento de Estradas de Rodagem – DER. Relata-se que, durante este período de construção da rodovia, o empreendimento gerou muito emprego para os moradores da cidade. (CÂNDIA, 1998, p.28)

Inclusive, o loteamento popular denominado Jardim Laura é o único lugar residencial destinado à população de baixa renda situado no setor norte do município. Sua origem está ligada aos empregos gerados pela construção da rodovia. Faltando esses empregos e com o encerramento das obras, sem uma adequada mobilidade, os habitantes tendem a permanecer à margem do mercado de trabalho, como já observou Reis (2006, p.128), estes, então, autoconstruíram suas moradias às margens da rodovia que ajudaram a pavimentar.

Nesta mesma época, iniciava-se a construção da Rodovia D. Pedro I, ligação de Campinas (Rodovia Anhanguera) até Jacareí (Rodovia Presidente Dutra), fato este que impulsionou a continuação da Estrada de Campo Limpo, assim denominada no primeiro trecho existente, para que passasse também pelo município de Jarinú, interligando as rodovias: Anhanguera e D. Pedro I.

A continuação da estrada, a partir de Campo Limpo Paulista, passando por Jarinú e chegando até a Rodovia D. Pedro I, foi uma conquista, realizada no período compreendido entre os anos de 1973 e 1978, da Prefeitura do município de Jarinú, na administração do Prefeito Edgard Máximo Zambotto, junto ao Governo do Estado e por meio do Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Durante o período da construção da rodovia, o então Prefeito de Jarinú é assassinado em frente à Prefeitura. Os motivos nunca foram esclarecidos oficialmente, porém, desde a época do fato, os boatos confirmam que foi uma promessa de serviço público não cumprido, causando grande revolta da população local. A Câmara Municipal de Jarinú, junto ao Governo do estado, decide prestar homenagem a Zambotto, renomeando esta rodovia, com o nome do prefeito assassinado. (CÂNDIA. 1998, p.45)

O projeto de seu traçado previa, para a continuidade da rodovia, no sentido Jarinú, uma alça de acesso, desviando o fluxo de veículos para que não passassem mais dentro do perímetro urbano de Campo Limpo Paulista; porém, por motivos que desconhecemos, esta alça nunca foi executada, pois seria necessário construir um viaduto para manter a travessia sobre a Estrada de Ferro, sobre o rio Jundiaí e também sobre as avenidas Marginal e Dom Pedro I, que inclusive permite

o acesso para a cidade de Jundiaí. Assim sendo, todo o trânsito obrigatoriamente continuou atravessando por dentro da cidade de Campo Limpo Paulista.

Aos finais de semana, é quando se observa um intenso crescimento do fluxo de veículos na área mais solicitada do sistema viário municipal: o cruzamento das avenidas Alfried Krupp e Adherbal da Costa Moreira, sob o viaduto central, ocasionando inconvenientes para a população local devido aos congestionamentos na circulação interna exatamente na área central do município.

Sem dúvida, a criação da SP-354 trouxe novo dinamismo para a região norte de Campo Limpo, tornando-a mais atrativa ao viabilizar a acessibilidade ao lugar, a partir de São Paulo. Segundo Reis (2006), até por volta de 1950, eram pouco comuns as residências de recreio para uso nos fins de semana e nos períodos de férias. As poucas casas existentes pertenciam às faixas de renda mais altas. Ao longo dos anos 1950 e 1960, com a inauguração das rodovias pavimentadas, houve um aumento de interesse pela aquisição de imóveis para essa finalidade, primeiro na Baixada Santista e, em seguida, ao redor de São Paulo.

Em fins da década de 1970, houve a construção de dois mobiliários urbanos de grande importância para a cidade e para o turismo de segunda residência realizado em Campo Limpo Paulista. O primeiro, considerado o belvedere, está situado num dos pontos mais altos da cidade, onde foram construídos a réplica do Cristo Redentor e um restaurante denominado “Mirante do Cristo Redentor”. O segundo ponto turístico está inserido na malha urbana, margeando a Rodovia Edgard Máximo Zambotto, chamado parque “La Pesca”; o qual se deve ao grande lago formado pelo desvio do afluente identificado como “Córrego do Moinho”, passando pela área de fundo de vale com grandes dimensões e áreas arborizadas, com cerca de 100 mil metros quadrados. Abrigava, na época em que foi construído, uma sede com restaurante e áreas recreativas, oferecendo: pista de *bicicross*, pedalinhos, *playground*, campo de futebol, pescaria, entre outros. (CANDIA, 1998, p.27)

Ambos equipamentos, construídos em áreas pertencentes à Prefeitura de Campo Limpo Paulista, sob regime de concessão para fins comerciais, tiveram,

durante muito tempo, uma utilização intensa, porém, devido à falta de controle e fiscalização das administrações municipais em relação à má utilização destas áreas pelos concessionários, estas se tornaram degradadas.

Na atualidade, o belvedere Cristo Redentor encontra-se em total abandono, com perspectiva de nova concessão para reforma, com reativação do restaurante e restauração da pintura do monumento, com vistas à preservá-los e dar condições de utilização aos mesmos. Já o parque “La Pesca” mantém ainda em funcionamento o restaurante, porém foram completamente abandonadas as áreas recreativas, e tampouco se fez manutenção, com os cuidados necessários, do seu grande lago e das áreas verdes.

Têm se observado que algumas estratégias do capital imobiliário são incentivadas e viabilizadas pelo Poder Público Municipal a medida que favorece, por intermédio de seus investimentos, a realização da acumulação capitalista. Por exemplo, a Estrada da Figueira, vicinal que liga a rodovia (vindo de Jundiaí ou São Paulo) às propriedades no loteamento desse mesmo nome, está constantemente recebendo manutenção e seu estado de conservação é excelente, contrastando com as outras deterioradas vias da cidade e com o próprio bairro da Figueira, que mantém suas ruas de terra.

Pode-se ter, como exemplo do incentivo do poder público municipal a estratégias de valorização do capital imobiliário, identificado a partir da edição comemorativa do: jornal “O Pêndulo”, edição de 3 a 9 de setembro de 1999, com o título “Saudades do Clube Estância Figueira Branca”, a pavimentação da via de acesso ao loteamento.

Em nossos trabalhos de campo e nas conversas com as pessoas do lugar, pudemos verificar que de fato grande parte das propriedades no bairro é ocupada por chácaras de veraneio visitadas aos finais de semana, férias e feriados por seus proprietários (moradores em sua maioria de São Paulo e Jundiaí), funcionando como chácaras de recreio, como as chama Martinelli (2003), ou turismo de segunda residência, fenômeno assim denominado por Tulik (1995). Existem, ainda, aquelas

que são alugadas por terceiros para temporada ou para a realização de festas durante os finais de semana.

Essas chácaras de veraneio ou chácaras de recreio - englobadas pelo perímetro urbano da cidade, mas não contígua ao seu tecido urbano - são ocupações turísticas de áreas do entorno metropolitano, fenômeno caracterizado por Tulik (1995) como de segunda residência.

Tulik (1995) analisou o fenômeno de ocupação turística de segunda residência no estado de São Paulo, demonstrando que a metrópole, ao possuir “altos índices de renda e um contingente populacional que desfruta de conquistas sociais que lhes garantem disponibilidade financeira e maior extensão de tempo livre”, funciona como centros emissores, isto é, “pontos de origem da demanda por residências secundárias” (TULIK, 1995, p.63).

A escolha da área receptora é definida por uma combinação de fatores, como a distância origem-destino e a acessibilidade – determinada pela facilidade de acesso e qualidade das estradas. Mas existem três outros fatores relevantes, apontados por Tulik (1995, p.63) : a disponibilidade financeira e o tempo livre, assim como o *marketing* das potenciais áreas receptoras.

E quais seriam os atrativos para que uma determinada área pudesse ser considerada como potencialmente receptora do turismo de segunda residência. Segundo Tulik (1995, p.27) seria além dos fatores mencionados acima;

Mudanças de mentalidade, modismos, campanhas de marketing podem, entre outros fatores, interferir na seleção de áreas para residências secundárias (...) essas áreas geralmente, recaem sobre recursos naturais: clima, superfícies líquidas (mar, represas, lagoas, rios), regiões de serra e montanha, vegetação (parque e áreas protegidas), locais históricos e áreas de ocorrência de manifestações culturais. (TULIK, 1995, p.27)

Tulik (1995, p.74) relata que, em São Paulo, as residências secundárias foram se afastando da metrópole à medida que a urbanização avançava. Inicialmente, o deslocamento entre a residência permanente e a secundária era

limitado aos 10km que separavam a Serra da Cantareira da área urbana quando o uso era predominante do transporte coletivo.

Foram a expansão urbana, a melhoria das vias de acesso e a popularização do automóvel que definiram novas áreas de residências secundárias, ao mesmo tempo em que outras mais antigas se transformavam. “Na década de 1940, os limites dos deslocamentos estavam a uma distância entre 30 e 35 km, alcançando Cotia e Itapeverica da Serra, no final da década seguinte, assim como tantos outros municípios da atual região metropolitana” (TULIK, 2001, p.74).

Se uma grande parte das propriedades na Figueira Branca é utilizada como segunda residência, esta é uma realidade que passa por mudanças, pois muitas chácaras, cada vez mais, estão se transformando em moradias permanentes.

Há cada vez mais chácaras do bairro que, marcadamente, deixam de ser visitadas esporadicamente e passam a servir como moradia permanente, quer seja em virtude da fixação de antigos turistas que ao se aposentarem transferem para o destino de fim de semana seu domicílio principal; quer sejam funcionários públicos e profissionais liberais que exercem suas funções em Campo Limpo, ou nas imediações (Jundiaí ou Várzea Paulista); ou, ainda, servindo de residência aos profissionais liberais com certa flexibilidade em relação ao local de trabalho: arquitetos, analistas de sistemas, artistas plásticos etc; ou aos trabalhadores dispostos a percorrer uma maior distância casa-trabalho.

Há também que considerar a dispersão das fábricas ao longo das rodovias, o que, segundo Reis (2006), estimulou algumas das formas diferenciadas de mobilidade entre seus quadros técnicos, que se incluem nas faixas de renda média e alta. Segundo este autor,

Uma parte continuou a residir na área da Capital e passou a se deslocar em veículos particulares ou com o uso de ônibus fretados pelas empresas, em direção às novas instalações industriais, fora da metrópole. A outra terminou por constatar as vantagens financeiras de residir em municípios fora da Região Metropolitana de São Paulo, nos quais os custos dos imóveis e da vida familiar são bem mais

reduzidos do que os da Capital, além de serem mais perto de seus novos locais de trabalho (REIS, 2006, p.130).

Entre 1970 e 1980, a inauguração de rodovias, com novos padrões de qualidade, possibilitou a circulação mais rápida dos veículos, momento a partir do qual se verifica o aumento do interesse pelas mudanças nas maneiras de morar, “tornando-se possível a comparação entre as vantagens de morar dentro e fora das áreas metropolitanas, levando em muitos casos à inversão de antigas opções: residir fora das áreas de urbanização tradicionais, mantendo nestas apenas alguns pontos de apoio, para usufruir de suas vantagens” (REIS, 2006, p.134).

Como já havia observado Villaça (1996, p.188), os atrativos do sítio natural e as necessidades e condições de deslocamento (acessibilidade aos centros de consumo) foram e continuam sendo os principais fatores que determinam a localização e a direção do crescimento das camadas de mais alta renda.

Seria a busca de outros modos de vida familiar, baseados na intimidade nas formas de habitar, uma espécie de volta às residências isoladas unifamiliares, que haviam sido substituídas nas décadas anteriores por condomínios verticais, além da busca por maior segurança contra a violência das maiores aglomerações urbanas. (VILLAÇA, 1996)

Entretanto, os empreendimentos em áreas até então consideradas como rurais, distantes das áreas urbanizadas já existentes e isoladas entre si, “estariam sendo realizados em locais onde os preços dos terrenos seriam significativamente mais baixos do que os praticados nas áreas já urbanizadas, permitindo margem significativa de benefícios para os compradores, como para os promotores” (REIS, 2006, p.130).

Se as condições materiais para a dispersão urbana foram viabilizadas existindo bons motivos para o deslocamento das moradias para fora da extrema concentração da metrópole, podemos apontar, como o principal deles, o econômico. Os custos mais reduzidos dos terrenos nas áreas dispersas seriam um estímulo

importante para os adquirentes de casas nesses setores. Haveria, portanto, uma razão econômica importante para o deslocamento que ocorreu e continua a ocorrer. De acordo com Reis (2006, p.131),

[...] O exame de número elevado de exemplo de áreas dispersas de renda média e alta ou em áreas próximas às cidades já existentes, nos mostra uma evidente busca de possibilidades de instalação de residências em terrenos de maiores proporções, bem como preocupação por um contato mais intenso com a natureza. Ao mesmo tempo, as áreas dispersas passaram a apresentar características metropolitanas.

Keith Thomas (1989) narra que grande parte da literatura e da vida intelectual da Inglaterra exibia um viés profundamente antiurbano. Segundo Thomas (1989, p.16), “à medida que as fábricas se multiplicavam, a nostalgia do morador da cidade refletia-se [...] no sonho com um chalé de fim de semana no campo, com férias passadas no Distrito dos Lagos ou no gosto pelas flores silvestres e a observação de pássaros”.

Em Reis (2006), encontramos a reflexão a respeito da leitura que se faz sobre o interesse por uma aproximação com a natureza, ao apontar que este interesse é a própria afirmação do urbano controlando a natureza, subjugando-a, domando-a.

Esse é um jogo complexo entre a vida metropolitana e os traços até então interpretados como provincianos, que exige alguma reflexão. O interesse por uma aproximação com a natureza tem sido interpretado algumas vezes como uma forma de rejeição à vida urbana. Entretanto, desde os séculos XVII e XVIII, tem sido a expressão de uma visão tipicamente urbana, de dominação e transformação da natureza como objeto de fruição, nos tempos de lazer, como uma compensação pelas limitações impostas pela vida nas áreas urbanas mais densas e, mais recentemente, como compensação pela complexidade e desgaste da vida metropolitana. (REIS, 2006, p.131)

De acordo com Reis (2006, p.131), temos, portanto, dois movimentos contrários: de um lado, a busca de um contato com a natureza, que seria como uma negação das características metropolitanas (como eram reconhecidas nas décadas

anteriores e em boa parte ainda o são); e de outro, o interesse pelo acesso a todos os recursos da vida metropolitana.

Se a segregação é uma tendência de estruturação do espaço, ligada à concentração de pessoas por camadas sociais, é, também, uma tradução espacial das contradições sociais, o que nos impõe a necessidade de traduzirmos tal processo para melhor visualizarmos e mensurarmos sua estruturação. É nesse sentido que dados quantitativos sobre a renda dos moradores, sua ocupação e escolaridade são bastante importantes. Por conta do explicitado acima e para ampliarmos os dados sobre a realidade, recorreremos ao censo demográfico realizado pelo IBGE em 2000, em que identificamos um setor censitário<sup>5</sup>, definido integralmente pela Estância Figueira Branca.

Trata-se de 81 domicílios particulares permanentes, contemplados por esse setor censitário do IBGE. Segundo dados levantados pelo IBGE, a média do rendimento mensal das pessoas responsáveis pelos domicílios, em agosto de 2000, é de R\$ 1.481,00 (um mil, quatrocentos e oitenta e um reais).

Nestes 81 domicílios, vivem 222 moradores, o que nos dá uma média de 3 pessoas por residência, as quais habitam em um lote de 3.000 m<sup>2</sup>, o tamanho padrão dos lotes na Figueira Branca. Destes 222 moradores, 111 vivem em domicílios particulares permanentes e 111 vivem em domicílios cedidos pelo empregador, segundo o Censo IBGE 2000.

Portanto, a metade dos domicílios do loteamento estava ocupada não por seus proprietários, mas por seus empregados -os caseiros ou cuidadores- como se autodenominam. Estes são, em grande parte, ex-agregados rurais das fazendas da região.

---

<sup>5</sup> O setor censitário é a menor unidade territorial, com limites físicos identificáveis em campo, com dimensão adequada à operação de pesquisas e cujo conjunto esgota a totalidade do Território Nacional. Fonte: IBGE. Censo 2000.

Esse importante dado revela que metade das residências não é utilizada como moradia permanente, mas como chácaras de veraneio, ou de segunda residência, exigindo, pelo padrão e tamanho das propriedades, que nelas residam outras famílias, os seus cuidadores ou seus caseiros.

Os outros 111 moradores correspondem aos que, vindo de outra parte, fixaram residência no lugar, quer sejam antigos turistas, quer não. Em grande parte, são os descendentes dos primeiros migrantes europeus ou de uma família caipira que tenha se tornado cuidadora de uma das propriedades.

O dado acima corrobora a estimativa apresentada por Martinelli, morador da área, em entrevista, concedida no Paço Municipal, à pesquisadora dessa dissertação, em 20/07/2009, ao afirmar que metade das propriedades já é destinada à residência fixa de seus proprietários e que esses são pessoas cada vez mais oriundas da metrópole.

A comercialização de espaços, em cidades pequenas e médias, próximas da metrópole de São Paulo, como é o caso de Campo Limpo Paulista, via venda de parcelas de terra, vai se tornando mais atrativa, como uma denúncia da integração da zona metropolitana que se realiza com lugares dessas cidades pequenas e médias, uma vez que a aproximação tenha sido possibilitada pela pavimentação das estradas, pelo aumento e melhoria dos automóveis e por uma demanda por imóveis tenha sido engendrada na metrópole.

São loteamentos que surgem como nova opção de vida em busca de uma melhor qualidade (silêncio, sossego, verde, espaço) que o núcleo metropolitano vai deixando de oferecer. “Esse ‘novo modo de vida’ é criado pelos loteadores e imobiliárias que redefinem a ocupação de áreas nas cercanias da metrópole [...]” (CARLOS, 1994, p.158).

Segundo Carlos (1994), tal discussão desemboca, evidentemente, na questão dos privilégios via estilo de vida, que só uma sociedade de classes pode oferecer. É a riqueza de uns gerando a miséria de muitos.

### 3.4 O Conjunto Habitacional São José

O Conjunto Habitacional São José foi concebido no final dos anos 1970, na primeira administração do Prefeito José Roberto de Assis (1977 a 1982), tendo como principal intenção corrigir o déficit habitacional do município naquela época<sup>6</sup>.

Teve iniciada sua implantação nos anos de 1981/1982, por meio do programa de lotes urbanizados, o Profilurb, do Banco Nacional da Habitação – BNH, que tinha como principal objetivo atender as famílias de baixíssima renda, destinando-lhes um lote de terreno com infraestrutura urbana básica.

Em 1980, a Prefeitura Municipal de Campo Limpo Paulista requereu aos proprietários do sítio Santo Antonio uma área de terras com 412.797 m<sup>2</sup>, sem benfeitorias e no perímetro urbano do município. A face norte dessa gleba localizava-se no alinhamento da Estrada Bragantina (antigo leito da Estrada de Ferro Bragantina), que liga Campo Limpo Paulista à Atibaia, próxima à estação de Campo Limpo Paulista. Em 12 de abril de 1982, ano final do mandato do Prefeito José Roberto de Assis, mediante ação de desapropriação requerida pela Prefeitura Municipal, a propriedade da área em questão foi transferida para o Poder Público Municipal mediante indenização aos seus proprietários.

A Prefeitura loteou este imóvel sob a denominação de CONJUNTO HABITACIONAL SÃO JOSÉ, nos termos da aprovação urbanística municipal, e de acordo com os documentos da Prefeitura, mediante plantas, licenças, memoriais e

---

<sup>6</sup> Informação obtida a partir da entrevista com o Dr. Paulo Luiz Martinelli em 20/07/2009. Martinelli, morador da cidade desde o seu nascimento é escritor e organizador do livro *Campo Limpo Paulista: das origens ao terceiro milênio*. Duas vezes vice-prefeito da cidade (1997 a 2000) e (2001 a 2004), é atualmente, advogado e consultor da Prefeitura Municipal de Campo Limpo Paulista.

demais documentos exigidos pelo art. 18 e seguintes da recém aprovada Lei nº 6.766, de 1979, de Parcelamento do Solo.

Segundo o Projeto de Loteamento Urbano Residencial registrado no 2º Cartório de Registro de Imóveis – Comarca de Jundiaí, o Conjunto Habitacional São José, composto por 2.235 lotes destinados à comercialização, distribuídos em 37 quadras, apresentava as seguintes especificações urbanísticas:

**Tabela 1**

<b>Índices Urbanísticos do Conjunto Habitacional São José</b>		
<b>Itens</b>	<b>Áreas (m²)</b>	<b>Porcentagem</b>
Gleba Urbanizada	412.797,00	100
Lotes	258.451,13	62,61
Área Institucional	17.871,73	4,33
Área Verde	27.050,52	6,55
Sistema Viário	104.701,22	25,36
Área de Preservação Permanente	4.722,40	1,14

Fonte: Prefeitura Municipal de Campo Limpo Paulista / Projeto de Loteamento do Conjunto Habitacional São José - 28/04/1982. Org.: Juliana Andrade Moura.

Ao considerarmos uma média de quatro moradores a ocupar cada um dos 2.235 lotes urbanizados, tem-se em média nove mil novos moradores, em um município com uma população de aproximadamente 24.000 habitantes à época. Isso significava cerca de 38% de incremento populacional no município em cerca de quatro anos, período de construção do conjunto.

**Tabela 2**

<b>Cálculo Comparativo da Densidade Demográfica</b>				
	<b>Unidades Habitacionais</b>	<b>Área (km<sup>2</sup>)</b>	<b>População (hab.)</b>	<b>Hab / Km<sup>2</sup></b>
C. H. São José	2.235	0,412797	9.000	21.802,5
Campo Limpo Paulista	-	84,00	24.758	294,7

Fonte: Prefeitura Municipal de Campo Limpo Paulista / Projeto de Loteamento do C.H. São José. 28/04/1982 - Org.: Juliana Andrade Moura.

Observa-se, a partir dos dados acima, o grande adensamento populacional do Conjunto Habitacional São José, que foi projetado para ter uma densidade populacional 74 vezes superior à corrente no município de Campo Limpo Paulista. Esse grande incremento de população, na década de 1980, pode ser confirmado ao observarmos a evolução demográfica do Município:

**Tabela 3**

<b>Evolução Demográfica do Município Campo Limpo Paulista</b>	
<b>Ano</b>	<b>População</b>
1970	9.156
1980	21.891
1991	45.387
1996	52.294
2000	63.724
2007	69.810
2009	74.863

Fonte: Índices Municipais – Fundação Seade / IBGE  
Org.: Juliana Andrade Moura

Entre 1980 e 1991, década da implantação do loteamento São José, a população mais que dobrou, passando de 21.891 habitantes para 45.367, correspondendo ao crescimento demográfico de 6,86% ao ano.

No período seguinte, que vai de 1991 a 1996, o grande crescimento populacional observado no período anterior sofreu queda, sendo de 2,88%, muito próximo à dinâmica populacional dos municípios da região<sup>7</sup>.

Soma-se a esse grande crescimento o fato de que, por serem embriões e lotes urbanizados e por não terem no poder público legislação suficiente de controle de uso do solo ou de construção, resultou em habitação de baixíssima qualidade construtiva, ambiental e urbana.

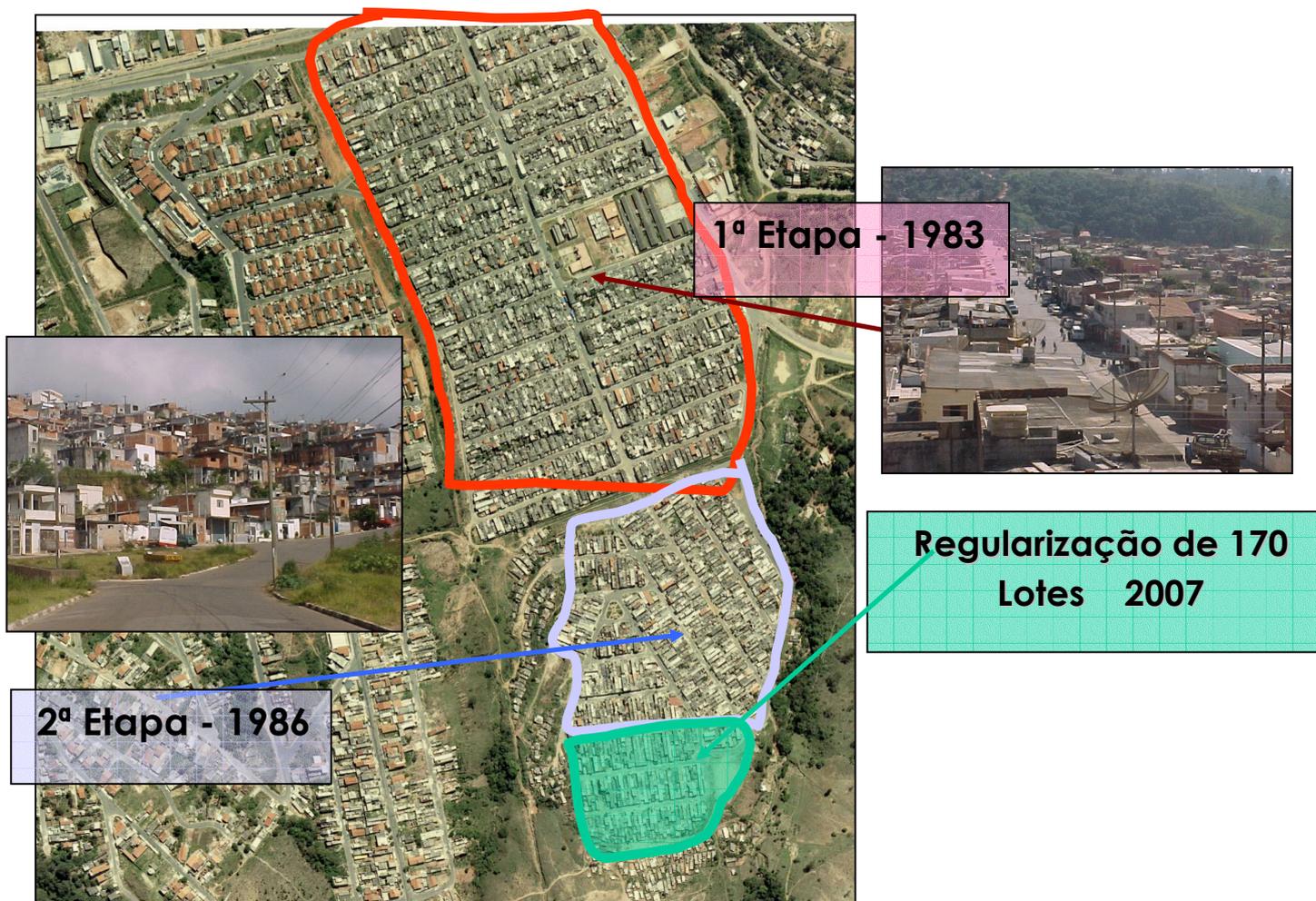
Na época da viabilização desse loteamento pelo Poder Público Municipal, Campo Limpo Paulista era uma pequena cidade com menos de 25 mil habitantes. Os limites da cidade eram muito próximos ao seu núcleo central, cercado pela presença de muitas chácaras e sítios. A área escolhida para implantação do Conjunto foi uma gleba rural, às margens do leito ferroviário da Bragantina, não muito distante do centro, mas descontínua em relação à cidade já existente.

---

<sup>7</sup> Cajamar: 4,67%; Itatiba: 2,95%; Vinhedo: 2,81%; Várzea Paulista: 2,53%; Atibaia: 1,54%; Jundiaí: 0,27%. (Fonte: Índices Municipais – Fundação Seade / IBGE – abril/2010).

**Figura 3:** Conjunto Habitacional São José – Fases de Implantação

Arquivo Digital da Prefeitura Municipal de Campo Limpo Paulista – 2007.



Esse grande conjunto residencial foi implantado no início da década de 1980, pelo então prefeito José Roberto de Assis. Fruto de políticas habitacionais existentes à época, assim como outros, este foi concebido sob a forte influência de um ideal modernista de fazer grandes projetos, tendo como foco o funcionalismo, no qual os lotes, os cômodos e a casa possuem somente as dimensões mínimas necessárias. (MARICATO,2002).

Atualmente, não é a carência da infraestrutura urbana, tampouco a ausência ou a distância em relação aos meios de consumo coletivos que caracterizam este grande conjunto habitacional, ou que o qualificam como um lugar segregado socioespacialmente. Após 26 anos de existência, muita luta e reivindicações por parte de seus moradores tiveram como resultado a construção de uma infraestrutura urbana mínima e a implantação de equipamentos públicos urbanos.

Hoje em dia, no conjunto habitacional São José, a totalidade das moradias possui água encanada, sistema coletor de esgoto e coleta diária de lixo em todas as ruas - que são pavimentadas, apesar da baixa qualidade e má conservação do asfalto. Para 85% dos entrevistados, a casa onde residem é própria, já paga, sendo que apenas 10% residem em casas alugadas<sup>8</sup>. Os 5% restantes correspondem àqueles que vivem em casas cedidas por amigos ou parentes.

Possui como equipamentos públicos urbanos, na área da Educação, a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Dagoberto Rocha, que atende aproximadamente 1.800 alunos em três períodos; duas Escolas Municipais de Educação Fundamental, que, juntas, atendem 1.500 alunos do 1º ao 5º ano: EMEF Governador Mario Covas e EMEF Caminho para a Conquista; Escola Municipal de Educação Infantil São José, que atende 240 crianças de 4 e 5 anos de idade, em meio período; e Creche Casa do Pequeno Cidadão que recebe 160 crianças. Conta ainda, com uma unidade da Estação Juventude, que, atualmente, oferece oficinas

---

<sup>8</sup> Fonte: Pesquisa de Campo (2009).

artísticas/culturais e cursos profissionalizantes a 600 jovens, além de um centro de educação informatizado que está sediado no bairro, o Viveiro Municipal de Mudás. Na área de esportes, o São José conta com um miniginásio esportivo.

Na área da Saúde, conta com uma Unidade Básica que oferece atendimento ambulatorial nas especialidades de pediatria, ginecologia e clínica médica geral, atendendo, em média, a 90 pessoas por dia; conta ainda com o Programa Saúde da Família, no qual seis agentes comunitários realizam o trabalho de orientação e prevenção em visitas domiciliares.

**Imagem de satélite 2:** A Estância Figueira Branca, o Conjunto Habitacional São José em relação ao núcleo central de Campo Limpo Paulista.

Google Earth – acessado, em 30/05/2010, por Juliana Andrade Moura.



Na imagem acima o círculo amarelo corresponde ao núcleo central de Campo Limpo Paulista, nó das principais vias do município: a estação de trem, sob o viaduto central, junto ao principal entroncamento rodoviário local onde está situado o Paço e a Câmara Municipal. A área destacada em azul corresponde ao Conjunto Habitacional São José. Ao norte, em vermelho, a Estância Figueira Branca.

Saindo do centro, indo para o São José, o caminho a ser percorrido pela Avenida Alfried Krupp, depois Estrada da Bragantina, é ao longo do rio Jundiaí no sentido de sua nascente, a leste.

**Foto 10:** Avenida Alfried Krupp, às margens do rio Jundiaí.

Foto: Luciano Rizierri – 20/03/2009.



À direita, vemos o morro da Krupp e, à esquerda, a empresa, entre o São José e o centro. Os vazios urbanos que existiam ao longo desse percurso bairro-centro, e que continuaram a existir durante toda a década de 1980, período em que o conjunto habitacional foi implantado, foram beneficiados pela infraestrutura urbana

viabilizada a partir da construção do São José (rede viária, de água e esgoto e demais serviços coletivos). E, ao longo do tempo, e mais incisivamente a partir dos anos 1990 (quando toda essa infraestrutura urbana já estava mais consolidada) foram sendo alvo dos loteadores particulares e, atualmente, são em sua grande parte, ocupados por bairros populares, constituídos, sobretudo, pelas moradias autoconstruídas da população de baixa renda, sendo que, ao longo das vias de acesso ao centro, instalaram-se um pequeno comércio e prestação de serviços, além de alguns equipamentos públicos urbanos, como a delegacia, a sede da guarda municipal, o departamento de águas e esgoto - DAAE - e um hospital que está em fase de construção, bem como uma indústria de minerais não-metálicos (blocos) e a Krupp.

No entanto, o maior vazão urbano corresponde à área de propriedade da Krupp. Além das formas naturais descritas acima (morro da Krupp e o rio Jundiaí), bastante marcantes na paisagem, destaca-se sobremaneira a ThyssenKrupp Metalúrgica Campo Limpo, com sua imensa área cercada, instalada a ocupar grande parte do caminho entre os bairros da zona leste e o centro da cidade.

Se o tecido urbano não se constituiu em contiguidade à área central já existente, um dos bons motivos para isso é a enorme extensão de terra retida pela Krupp, assim, por suas características, a empresa pode ser considerada um enclave fortificado, nos termos descritos por Caldeira (2000, p.257):

Todos os tipos de enclaves fortificados possuem algumas características básicas. São propriedades privadas para uso coletivo e enfatizam o valor do que é privado e restrito ao mesmo tempo que desvalorizam o que é público e aberto na cidade. São fisicamente demarcados e isolados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos. São voltados para o interior e não em direção à rua, cuja vida pública rejeitam explicitamente. São controlados por guardas armados e sistemas de segurança, que impõe as regras de inclusão e exclusão. São flexíveis: devido ao seu tamanho, às novas tecnologias de comunicação, organização do trabalho e aos sistemas de segurança, eles são espaços autônomos, independentes de seu entorno, que podem ser situados praticamente em qualquer lugar. Eles pertencem não aos seus arredores imediatos, mas a redes invisíveis.

Informados pela assessoria de imprensa da Krupp, apenas 25% de seus 2.200 atuais funcionários residem em Campo Limpo Paulista. Os demais 25% residem no município vizinho, Várzea Paulista, e 45% em Jundiaí. Os 5% restantes vivem em São Paulo e Campinas. O transporte dos funcionários é realizado por linhas de ônibus fretados pela própria Krupp.

Segundo Maricato (1987, p.70), “[...] a retenção de terras vazias impõe um sacrifício exagerado à população trabalhadora”. Exemplo disso é a descontinuidade entre o núcleo central da cidade e o São José foi suavizada, tendo sido ocupada por bairros residenciais, que, como dissemos, abriga a população de baixa renda. Exceção à grande área não utilizada e pertencente à Krupp, que pode ser considerada um grande enclave, um território autônomo no interior da cidade, sem relação alguma com seu entorno imediato, uma grande pedra aumentando o caminho a ser percorrido pelos pobres, como pode ser observado na foto 11 abaixo:

**Foto 11:** Empresa Krupp e Conjunto Habitacional São José



Foto: Luciano Rizierri – 20/03/2009.

Notar no primeiro plano da foto 11 o pátio da empresa Krupp. Ao lado direito sua planta industrial, e ao fundo o morro onde situa-se o Conjunto Habitacional São José.

Atualmente, o São José não é considerado pelos moradores como um bairro afastado. Dista do centro da cidade, onde está localizada a estação de trem, o terminal urbano, a prefeitura, os bancos, supermercados e o comércio local, cerca de 3,5 km, com interligação por meio de linhas de ônibus. No entanto, essa pequena distância torna-se grande e mantém os moradores do São José afastados do centro de Campo Limpo, principalmente por conta do alto custo do transporte coletivo.

A partir da observação da maneira como essa política habitacional foi implantada, depreende-se que não houve preocupação do poder público com os custos indiretos gerados pela construção da habitação, ao criar uma nova parte da cidade e, junto com ela, a necessidade de toda infra-estrutura urbana que isso demanda; não havendo preocupação com a qualidade de vida dos moradores, pois a infraestrutura que essa população demandava só foi lentamente sendo implantada, a partir de muita reivindicação social; nem com o futuro da cidade que prioriza a especulação à criação de um ambiente com maior unidade e qualidade ambiental.

Segundo Bonduki (2002, p.188), a intenção primeira das políticas do Banco Nacional de Habitação – BNH, órgão público responsável por prover habitação social no período da implantação do Conjunto, sempre foi gerar mais obras para as empreiteiras e manter o processo de especulação imobiliária por meio da criação de novas zonas vazias entre a área já urbanizada da cidade e os novos conjuntos.

Neste caso, fica claro como sendo o Estado, por meio do Poder Público Municipal, o principal agente produtor do espaço urbano, promovendo a segregação socioespacial ao escolher uma gleba descontínua e afastada do tecido urbano da cidade, implicando em crescente volume de recursos para prover as moradias com um mínimo de serviços básicos (KOWARICK, 2000, p.58), o que beneficiou a especulação imobiliária e promoveu a fragmentação do tecido urbano, impondo aos

moradores o não acesso facilitado à cidade, com sérias implicações à vida desses sujeitos.

O São José, quase três décadas após sua implantação, é um grande conjunto arquitetonicamente homogêneo e monótono do ponto de vista de sua forma; mas dinâmico e heterogêneo do ponto de vista de seus conteúdos sociais.

Nessa grande e homogênea periferia, produzida em massa pelo Poder Público Municipal, assim como as periferias da cidade de São Paulo, estudadas por Damiani (2004, p.40), não podemos mais pensar em lotes individuais, comercializados de modo popular, envolvendo certa independência ou isolamento, mas na cidade “ordenada” pelo Estado – os grandes conjuntos habitacionais.

Seabra (1996), ao discorrer sobre a dureza da vida, reduzida aos exíguos espaços de (re)produção sob o capitalismo nos diz que,

É nesse limite irrisório que estão destinados a viver milhares e milhares de pessoas nas grandes cidades do mundo. Estão expropriadas de muitos dos seus sentidos e, sobretudo, dos seus espaços, no que se inclui o espaço vital, o espaço do habitar, lugar de muitos dos experimentos cotidianos. A sociedade expõe assim um imenso drama. (SEABRA, 1996, p.84).

A rua mereceria maior atenção, pois é, por um lado, onde se desenrola grande parte da vida, conselhos, causos, em que se verifica que muitas dessas dimensões da vida se realizam fora da casa, mas é, por outro, via de circulação, bem como lugar de permanência, *locus* da convivência e da sociabilidade.

Se tivéssemos que escolher, entre tantas, uma única palavra para caracterizar o Conjunto Habitacional São José, esta palavra seria denso. Alta densidade é a característica mais marcante na paisagem do bairro, que é densamente populoso e povoado. Muitas casas, com seus muitos cômodos diminutos, em uma área de grande declividade, contribuindo para a aparência de amontoado, de casas e de vidas, fato facilmente observado na foto 12.

**Foto 12:** Vista panorâmica do Conjunto Habitacional São José, à esquerda.

Foto: Juliana Andrade Moura - 15/07/2009.



Densidade que também pode ser fortemente percebida a partir da grande quantidade de moradores nas ruas ao longo dos dias, principalmente os mais quentes, aumentando muito nos fins de tarde e aos finais de semana, quando a vida extravasa para fora das diminutas casas, com mulheres, idosos e muitas crianças, com suas infinitas brincadeiras. Os homens (mais velhos e os jovens), também, podem ser vistos ao longo dos dias graças à inexistência de trabalho para todos, mas em maior quantidade aos finais de semana.

Há para os moradores do São José uma nítida cisão dentro do bairro, uma divisão entre São José I e São José II, falada e vivida por seus moradores. Divisão que não existe para a o Poder Público Municipal, sendo que, no projeto original de loteamento e oficialmente para a Prefeitura, existe um único Conjunto Habitacional.

Estas duas partes do Conjunto Habitacional foram implantadas em momentos distintos (em 1983, foi viabilizado o São José I e, em 1986, o São José II),

mas somente este fato não explica a cisão do Conjunto em dois. Além disso, há na prática uma grande diferença de nível altimétrico entre os dois loteamentos, como pode ser observado na foto 12.

Tem-se a impressão que, na primeira fase de implantação (São José I), um trabalho de terraplenagem suavizou o terreno, minimizando os processos erosivos em encostas que anteriormente exibiam declividades médias a altas.

Para a segunda fase de implantação do Conjunto (São José II), o mesmo trabalho de terraplenagem não foi realizado, não amenizando a declividade do terreno e tampouco o integrando à parte do bairro já existente.

Essa descontinuidade em relação aos dois bairros traz consequências para a vida dos moradores, que mereceriam análises mais cuidadosas, como, por exemplo, o fato dos moradores do São José II terem que se deslocar até o São José I para ter acesso aos equipamentos públicos urbanos: a Escola Estadual, o posto de Saúde, a creche municipal, o comércio e os serviços que estão concentrados na Av. Mithiru Tanaka, rua principal do São José I.

Cabem algumas questões: o São José II apresenta um grau maior de segregação socioespacial em relação ao São José I? Há diferenciações sociais e econômicas entre os moradores dos dois fragmentos? Há a reprodução das hierarquias urbanas, ou das contradições centro-periferia nessa micro-escala de análise?

Originalmente, o Poder Público Municipal disponibilizou para comercialização 2.235 unidades habitacionais ao longo de quatro anos, período de implantação do Conjunto. A Prefeitura Municipal estima que, em 30% dos lotes, residam duas famílias, totalizando, portanto, aproximadamente 3.000 famílias vivendo no Conjunto.

A partir dos questionários aplicados durante os trabalhos de campo, chegamos ao número médio de 4,5 moradores por domicílio, o que dá uma população de aproximadamente 13.500 pessoas vivendo em uma área de 412.797 m<sup>2</sup>. Isso equivale a uma densidade demográfica de 32.704 hab/km<sup>2</sup>. Esta é 39 vezes superior

à densidade demográfica do município, que atualmente é de 831 hab/km<sup>2</sup> e 4,5 vezes superior à densidade demográfica do município de São Paulo.

Observamos que, na grande maioria dos domicílios, prevalecem as edificações ocupando a área quase total do lote, sem respeitar os recuos determinados pela legislação urbanística, portanto, com alto grau de impermeabilização do solo e de comprometimento do padrão construtivo e da qualidade ambiental.

A constatação desse grande adensamento construtivo é ainda mais grave ao lembrarmos que este loteamento está localizado em uma íngreme vertente do rio Jundiaí, área de preservação permanente, com a presença de muitas nascentes tributárias do rio.

Além disso, muitos lotes foram desdobrados, isto é, um lote de, no mínimo 100m<sup>2</sup> e no máximo 250m<sup>2</sup> (com exceção dos terrenos localizados nas esquinas das quadras que, geralmente, são maiores, podendo ter até 400m<sup>2</sup>), destinado a uma moradia unifamiliar, agora, fora dividido, servindo a duas famílias ou o pavimento superior é destinado a uma e o inferior à outra família.

Os lotes retangulares (6x20m na maioria dos casos) condicionam à ampliação da casa para cima. Na necessidade de aumentar a casa, após esgotado o potencial construtivo do piso térreo, inicia-se a construção do pavimento superior. Resultando em sobrados autoconstruídos, nesse sítio de alta declividade, dando a impressão de amontoamento de casas - como já destacamos anteriormente.

A alta densidade demográfica não é mera e irrelevante formalidade. Tem profundas implicações sobre os custos de urbanização, sobre o planejamento do espaço urbano, sobre a paisagem urbana, sobre o tráfego e o sistema de transporte, sobre o meio ambiente, sobre os investimentos e planejamentos públicos urbanos. Problemas ambientais, como, por exemplo, a impermeabilização do solo, são diferentes em formas mais ou menos densas. (VILLAÇA, 1998, p.185)

**Foto 13:** À esquerda Estrada da Bragantina, principal acesso ao São José II.

Foto: Juliana Andrade Moura - 11/01/2009.



A cor vermelha prevalece na paisagem, os blocos à vista em grande número das casas evidencia as constantes e ininterruptas construções, melhorias e ampliações das moradias. A quase ausência de acabamento externo representa os poucos recursos para a finalização das obras. (Ver foto 13). A necessidade de uma casa maior para as famílias que não param de crescer. Os filhos que se casam, os parentes que chegam de longe, os pais que envelhecem e precisam de cuidados.

Mesmo com o próprio poder público construindo e entregando um embrião da habitação, não foi possível padronizar as construções no Conjunto Habitacional. Acreditamos que a casa expressa a individualidade de cada um, de maneira que, ao construir, reformar, ampliar ou enfeitar a moradia, as pessoas, de acordo com suas diferentes experiências, recursos e aptidões, irão de alguma

maneira expressar seus gostos, preferências, identidades, contribuindo para a heterogeneidade de um Conjunto que se pretendia homogêneo.

**Foto 14:** Habitação básica original entregue pelo poder público.



Foto: Juliana Andrade Moura - 08/03/2009.

Essa pequena casa pode ser considerada uma exceção entre muitas. 25 anos depois de recebida pelos proprietários, permanece como fora entregue pelo Poder Público. O “embrião” original é composto por um quarto, um banheiro e uma cozinha.

Segundo Carlos (1994, p.50), “da observação da paisagem urbana depreendem-se dois elementos fundamentais: o primeiro diz respeito ao espaço construído, o imobilizado nas construções, e o segundo ao movimento da vida”. Portanto, poderíamos caracterizar o bairro a partir das descrições do padrão das residências ou da densidade populacional, mas teria sido também bastante

apropriado buscar apreender alguns elementos do movimento da vida, os conteúdos sociais encontrados nesse lugar de reprodução social.

Se a segregação é uma tendência de estruturação do espaço ligada à concentração de pessoas por camadas sociais, uma espécie de tradução territorial da estrutura social, é necessário interpretar isso de alguma maneira. Traremos para a reflexão algumas variáveis sociais clássicas, que podem nos dar pistas sobre esses conteúdos sociais dos quais buscaremos nos aproximar. Vejamos os indicadores de renda, escolaridade e ocupação dos moradores desse Conjunto Habitacional.

**Tabela 4**  
**Conjunto Habitacional São José - Renda Mensal Familiar**

<b>Faixa Salarial</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Menos de 1 salário mínimo	20	13
Entre 1 e 2 salários mínimos	39	26
Entre 2 e 3 salários mínimos	40	27
Entre 3 e 5 salários	36	24
Entre 5 e 8 salários	6	4
Não sabe ou não quis responder	9	6

Fonte: Pesquisa de Campo, abril/2009.  
Org.: Juliana Andrade Moura

Como observado na tabela 1, 66% das famílias (equivalente a 99 dos 150 entrevistados) informaram possuir uma renda mensal familiar de até 3 salários mínimos<sup>9</sup>. Destes, verifica-se um número significativo de pessoas vivendo com menos de um salário mínimo por mês, 20 dos 150 informantes (esses estão geralmente incluídos nos programas de auxílio financeiro do governo federal). E, 40 dos 150

---

<sup>9</sup> Considerarmos o salário mínimo vigente em abril de 2009: R\$ 505,00.

informantes, isto é, 27%, do universo pesquisado, vivem com uma renda mensal entre 1 e 2 salários mínimos.

Se considerarmos que essas rendas mencionadas são auferidas pela família toda e que cada família possui em média 4,5 membros, concluímos que, no geral, as famílias vivem com rendas mensais *per capita* bem modestas.

Gostaríamos de ressaltar que julgamos complicado auferir a variável renda a partir dos questionários aplicados no bairro. Percebemos que muitos moradores não se sentiam à vontade para informar seus rendimentos. O tempo que levam para responder a esta questão pode ser atribuído às operações mentais que realizavam para converter e expressar os ganhos em salários mínimos, mas pode, também, ser atribuído a um falseamento da renda real, principalmente se esta for muito baixa.

Por conta da dificuldade sentida e explicitada acima e para ampliarmos os dados sobre a realidade, recorreremos ao censo demográfico, realizado, pelo IBGE, em 2000.

Identificamos um setor censitário do IBGE constituído integralmente pelo Conjunto Habitacional São José. Trata-se de 719 domicílios particulares permanentes compondo essa unidade territorial de pesquisa definida pelo IBGE, chamada de setor censitário. Isso equivale a aproximadamente 30% do total de domicílios do Conjunto.

Sem deixar de levar em consideração o intervalo temporal da aquisição desses dados e as metodologias diferenciadas, acreditamos que servirão, não para comparar com os dados obtidos em campo, mas como parâmetro de importante referência, objetivando maior rigor e enriquecimento de nossas análises<sup>10</sup>.

Em 63% dos 719 domicílios pesquisados, o responsável tinha um rendimento médio mensal inferior ou igual a três salários mínimos, incluindo um

---

<sup>10</sup> Segundo a metodologia do IBGE, para a apuração dos rendimentos, segundo as classes de salário mínimo, considerou-se o valor que vigorava no mês de referência que foi julho de 2000. O salário mínimo era de R\$ 151,00.

universo de 15% dos responsáveis por domicílios que não possuíam rendimento mensal. Ao observarmos os dados obtidos em campo, bem como os dados coletados pelo IBGE, podemos comprovar que é baixa, até inexistente, a renda auferida pelos moradores do lugar.

**Tabela 5: Conjunto Habitacional São José.  
Rendimento Mensal dos Responsáveis por Domicílios**

<b>Faixa Salarial</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Sem rendimento mensal	110	15
Até ½ salário mínimo	8	1
Entre ½ e 1 salário mínimo	57	8
Entre 1 e 2 salários mínimos	131	18
Entre 2 e 3 salários mínimos	146	21
Entre 3 e 5 salários mínimos	146	21
Entre 5 e 10 salários mínimos	110	15
Entre 10 e 15 salários mínimos	9	1
Acima de 15 salários mínimos	2	menos de 1

Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2000.  
Org.: Juliana Andrade Moura

Segundo dados levantados pelo IBGE nesse Censo, a média do rendimento mensal das pessoas responsáveis pelos domicílios, em agosto de 2000, é de R\$ 513,36 (quinhentos e treze reais e trinta e seis centavos).

Acreditamos que a variável renda está intimamente associada à escolaridade dos moradores do bairro, sendo diretamente proporcional. Quanto menor o tempo de estudo, menores serão as rendas auferidas. Na tabela 3 abaixo, pode-se visualizar o grau de escolarização de nossos informantes.

**Tabela 6 - Conjunto Habitacional São José.  
Escolaridade dos moradores**

Nível de escolarização	Total	%
Nunca frequentou a escola	6	4
1ª a 4ª série incompleto	27	18
1ª a 4ª série completo	21	14
5ª a 8ª série incompleto	30	20
5ª a 8ª série completo	26	17
Ensino Médio incompleto	8	5
Ensino Médio completo	30	20
Superior incompleto ou cursando	1	1
Superior completo	1	1

Fonte: Pesquisa de Campo, abril/2009.  
Org.: Juliana Andrade Moura.

Do universo de nossos informantes, 73% possuem 8 anos ou menos de estudo, isso equivale a 110 dos 150 moradores entrevistados. Destes, somente 26 moradores, ou seja, 17% conseguiram concluir o Ensino Fundamental, isto é, possuem os oito anos de escolarização básica completos; os demais possuem menos do que 8 anos de estudo.

Do total de entrevistados, 36% possuem 4 anos ou menos de estudo e pouca ou nenhuma qualificação profissional. Os 30 entrevistados com o ensino médio completo, ou seja, 20% dos informantes pertencem à população mais jovem, situando-se na faixa etária de 20 a 35 anos.

Segundo o IBGE, existiam, nesse setor censitário (que abrange 719 domicílios do Conjunto, em 2000), 427 pessoas com 05 anos de idade ou mais, não-

alfabetizadas. Em um universo de 3.111 moradores, excluem-se 362 crianças com menos de 05 anos de idade, e obtêm-se o dado de **15%** de moradores maiores de 05 anos não alfabetizados.

Era de 4,9 a média de anos de estudo das pessoas responsáveis por domicílios no São José, em agosto de 2000, segundo o IBGE.

No segregado Conjunto Habitacional São José, o trabalho, o consumo e a reprodução da vida são realizados nos exíguos e repetitivos espaços de uma segregação programada pelo Estado. Inclusive com a busca e o acesso ao emprego interferida ou dificultada pela sua não acessibilidade às informações sobre vagas de trabalho.

Dos nossos entrevistados, 28% trabalham no próprio São José, com as ocupações mais variadas: balconistas, pedreiros, eletricitas, encanadores, pintores, limpadores de caixa d'água, cabeleireiros, manicures, babás, costureiras, catadores, mecânicos, calheiros etc; 13% trabalham no centro de Campo Limpo ou em outro bairro da cidade, como faxineiras, atendentes de loja, recepcionistas, cuidadores das chácaras, seguranças, engraxates, taxista etc; 24% exercem sua ocupação na cidade de Jundiaí: são metalúrgicos, atendentes de telemarketing, operadores de máquinas, auxiliares de escritório, ajudantes de produção, atendentes, vigias etc; 4% trabalham em Várzea Paulista; 8% na cidade de São Paulo como promotores de eventos, pedreiros, instaladores de ar condicionado, eletricitas, motoristas etc.

Damiani (2004) afirma que não há trabalho para todos, pois o desenvolvimento das forças produtivas, representado atualmente pela diferenciação industrial, expelle compulsoriamente trabalhadores do processo produtivo. Diz-nos também que nossa urbanização é crítica, definindo-a como

a impossibilidade do urbano para todos, a não ser que se transformem radicalmente as bases da produção e da reprodução sociais. (DAMIANI, 2004, p.30)

A hipótese inicial que norteou esta pesquisa era que o Conjunto Habitacional São José se incluía, com a cidade de Campo Limpo Paulista, na questão da “cidade-dormitório”, *status* frequentemente mencionado pelos campolimpenses

em relação à cidade; ou, “subúrbio dormitório” nos termos analisados por Langenbuch (1971). Acreditávamos que a população residente no São José, devido à ausência de oferta de trabalho no município de Campo Limpo Paulista, exercia suas ocupações principalmente em São Paulo, utilizando o trem para realizar esse deslocamento.

A partir da verificação empírica, não há como sustentar essa hipótese. Com a aplicação dos questionários e de um olhar mais atento à realidade vivida no bairro e das relações estabelecidas ou não com a metrópole, verificamos que a população sobrevive, em grande parte, do comércio local e da prestação de serviços no próprio bairro, como se pode perceber a partir dos dados sobre o tipo e local de ocupação demonstrado acima.

Damiani (2004, p.30), ao teorizar sobre o urbano, que não existe para todos, em cidades onde não existe trabalho para todos, diz que os pobres sobrevivem “à custa de uma economia que envolve os próprios pobres e quase exclusivamente eles: são os serviços e o comércio nas áreas periféricas. As relações dentro do circuito inferior de que fala Milton Santos”.

Assim, em Campo Limpo Paulista, se promove a circulação dos parques recursos e se cria, no bairro São José, uma nova centralidade.

Perguntamos aos moradores onde costumam comprar os produtos básicos de consumo, como alimentos, produtos de higiene e limpeza, eventuais medicamentos etc. Obtivemos as seguintes respostas. Dos entrevistados, 77,5% afirmaram consumir no próprio bairro, “*aqui tem de tudo*”. Achavam estranha a pergunta, riam, ora uma pergunta tão banal, uma resposta tão óbvia, tão clara, “*pegar ônibus pra quê?*”; 9% responderam comprar esses produtos no próprio bairro, mas, também, no centro de Campo Limpo Paulista, dependendo da conveniência; e 11% disseram consumi-los somente no centro de Campo Limpo Paulista; 2,5% não consomem nada, em nenhum lugar, vivendo de doação, de ajuda familiar e de programas assistenciais.

Nem todos os entrevistados que possuem veículo próprio costumam comprar no centro de Campo Limpo Paulista, mas os que responderam comprar

esses produtos de consumo básico no centro da cidade, ou possuem veículo próprio ou têm que se deslocar até o centro por algum outro motivo, o trabalho, por exemplo, aproveitam para adquirir lá o que necessitam.

Acreditamos que a acessibilidade é diretamente proporcional à renda auferida. Quando maior a renda, maior as possibilidades de deslocamentos, inclusive a partir de veículo automotor. Os mais jovens deslocam-se com mais frequência e para mais longe.

Também procuramos inferir, a partir dos questionários, qual era a frequência de ida ao centro de Campo Limpo, os motivos que os levavam até lá e qual era o meio de transporte utilizado.

Apenas uma vez por mês é a frequência média de ida ao centro da cidade para 25% dos moradores do São José. Geralmente, dirigem-se às agências bancárias, para efetuarem pagamento de contas, mas principalmente para receber os proventos; 25% vão ao centro da cidade em média uma vez por semana, para buscar trabalho, frequentar algum curso de qualificação profissional em que eventualmente estejam matriculados ou, na maioria das vezes, resolver problemas, ir ao advogado, buscar remédios, procurar tratamento médico mais especializado, pagar impostos etc; 22% dirigem-se ao centro de Campo Limpo em média duas vezes por semana; 11% afirmaram se dirigir ao centro três vezes por semana; e 11%, quatro vezes por semana ou mais. Esses últimos, de maneira geral, trabalham no centro, sendo que estes deslocamentos correspondem às idas ao trabalho. 6% disseram que raramente ou nunca vão até o centro.

Utilizam como principal meio de transporte para realizar o percurso bairro-centro, em 60% das viagens, o ônibus. Em 20% dos casos, dirigem-se ao centro a pé; 15% possuem carro e o utilizam para o deslocamento até o centro; e 5%, utilizam a bicicleta. Os moradores julgam que o centro da cidade está perto demais para que seja pago R\$ 2,50, somente pela viagem de ida, nos ônibus coletivos desconfortáveis e cheios, mas, também, consideram longe demais para que o mesmo trajeto seja percorrido a pé entre trechos íngremes e planos.

Surpreendeu-nos, a relação de consumo que os moradores do São José estabelecem com a cidade de Jundiaí, vizinha a Campo Limpo, a uma distância de 11 km: 47% dos moradores do São José afirmaram adquirir bens de consumo não duráveis, como roupas, calçados, acessório de vestimenta em geral, em Jundiaí.

Não há uma concentração comercial forte no centro de Campo Limpo Paulista. A antiga rua do Comércio (atual av. Adherbal da Costa Moreira), que tem seu início na Estação Ferroviária e segue até à Rodovia Máximo Zamboto (sentido Jarinú e rodovia Dom Pedro I), é a que ainda concentra os estabelecimentos comerciais e de serviços da cidade. É também o acesso à Estrada da Figueira, levando a esse loteamento, e também a toda uma região da cidade com um perfil de uso e ocupação do solo muito semelhante ao da Figueira Branca, caracterizada pela baixa densidade demográfica e pelos grandes lotes, as chácaras, dentro do perímetro urbano da cidade.

Portanto, a existente mas incipiente aglomeração comercial da cidade, e o grande supermercado do centro servem aos moradores fixos e flutuantes da região da Figueira Branca. As marcas, os tipos de produtos vendidos e os preços praticados não são muito compatíveis com o poder aquisitivo dos moradores do São José, ou dos outros loteamentos da região leste da cidade, ocupada pela população de menor poder aquisitivo da cidade.

Além do incipiente comércio na zona central da cidade, da baixa oferta de variedade de produtos e preços praticados, os hábitos de consumo fortemente ligados a Jundiaí, talvez, estejam também relacionados com a questão do transporte coletivo. A viagem São José – Centro de Campo Limpo custa R\$ 2,50. Por mais R\$ 0,30, pagos no terminal Urbano, parada final do trajeto, pode-se continuar a viagem, iniciada em qualquer bairro de Campo Limpo Paulista, até Jundiaí passando pela Várzea Paulista (cidade entre Campo Limpo e Jundiaí). Chega-se ao centro de Jundiaí em 55 minutos se o percurso for feito pelas áreas mais densamente ocupadas das cidades; e 35 minutos se o trajeto for percorrido pela via Marginal ao rio Jundiaí. A linha ‘São José-Jundiaí via centro’, passando por Várzea Paulista é mais freqüente e funciona inclusive sábados à noite e domingos.

Dos entrevistados, 28% afirmaram adquirir os mesmos bens de consumo duráveis no próprio São José. A questão da constituição de uma nova centralidade no Conjunto Habitacional é premente, induzida, sobretudo pela baixa mobilidade dos moradores.

Segundo Villaça (1998, p.181),

As necessidades e condições de deslocamento, como também a tecnologia de transportes, variam conforme as classes sociais. Quem é obrigado a morar longe do emprego e das compras é forçado a condições mais penosas de deslocamento. Se o Estado privilegia o transporte individual construindo vias expressas, está privilegiando as condições de deslocamento dos proprietários de automóveis. De maneira geral as camadas populares são mais prisioneiras do espaço.

Villaça (1998, p.181), ao discutir as condições de transportes, refere-se principalmente ao tempo e ao custo despendidos neste deslocamento, sendo que este custo, por um lado, deve ser sempre relativo à renda familiar. Por outro, o tempo de deslocamento é crucial. Segundo Villaça (1998), o desgaste de energia dos seres humanos, em seus deslocamentos, pode ser recuperado. No entanto, o tempo gasto nestes deslocamentos não pode nunca ser recuperado. Para Villaça (1998), o grande conflito no urbano é a luta pelo controle dos tempos de deslocamentos.

A baixíssima mobilidade dessas pessoas em relação à cidade em geral deve ser considerada, pois traz como uma das consequências negativas o não acesso às muitas possibilidades que podem ser vislumbradas no urbano, como, por exemplo, obter conhecimento sobre vagas de empregos e, ao mesmo tempo, possuir condições reais de disputá-las. Além do que, a disponibilidade esporádica ou insuficiente de dinheiro cria sérias diferenças quantitativas e qualitativas de consumo. Acrescenta-se a este círculo vicioso um grande estigma em relação a essa população pobre moradora do Conjunto Habitacional.

A estigmatização, como uma importante dimensão subjetiva da segregação socioespacial, em relação a essa área da cidade, é facilmente percebida nas falas dos moradores da região norte, quer sejam os proprietários das chácaras, quer sejam os seus cuidadores, portanto, também pessoas pobres, ex-agregados

rurais, que, de certa maneira, ainda permanecem como tais: *“lá é lugar de gente perigosa”, “ah, a fama não é boa, é um local com muita violência”, “tráfico de drogas”*.

Na medida em que o Poder Público Municipal é um importante agente responsável pelo ordenamento, pela produção e uso do solo urbano, podemos observar nessa pequena cidade, latentes os conflitos pelo uso do espaço urbano. Neste caso específico da produção de uma pequena aglomeração urbana, referimo-nos aos conflitos expressos nas diferentes concepções sobre a produção e uso desse espaço.

Sem deixar de levar em consideração que, como comentado anteriormente, há em Campo Limpo Paulista um padrão de ocupação, de chácaras urbanas que, ao atrair a população de alta renda, acaba elevando a arrecadação municipal sem a necessidade de grandes investimentos, cujo padrão ocupacional é desejado por certos grupos sociais da cidade, como pudemos perceber na fala de Martinelli, a qual tomamos a liberdade de repeti-la:

Havia em Campo Limpo Paulista um sentimento de que esta fosse uma cidade com características turísticas. Havia a Figueira Branca, a região do Pau-Arcado, o Campo Verde, muitas chácaras que tinham uma renda alta para a cidade. Havia um perfil, assim parecido com Vinhedo. Não queriam comparar Campo Limpo Paulista com a periferia da Região Metropolitana: Francisco Morato, Franco da Rocha. Queriam comparar Campo Limpo a Vinhedo, Louveira, toda essa região mais turística”. (Entrevista concedida à Juliana Andrade Moura, no Paço Municipal, em 20/07/2009, por Paulo Luiz Martinelli).

As características desse imenso e denso Conjunto Habitacional divergiram completamente dos interesses dos representantes desses grupos, fato que pode ser percebido na fala de Martinelli que, quando entrevistado por nós, avalia que o Conjunto Habitacional foi mal concebido, primeiro, por ter uma dimensão muito maior do que as necessidades do município à época: “sendo concebido desproporcionalmente às necessidades e recursos da cidade, o que ocasionou um superpovoamento da região do São José, a partir da vinda de pessoas de muitos outros lugares, que não tinham emprego”. E, segundo, por ter sido implantando em

lugar errado: “àquela região em direção a nascente do rio Jundiáí deveria ser preservada, pois é o manancial de abastecimento da cidade. Então houve erros crassos a meu ver”.

Carlos (1994) nos diz que o uso do espaço urbano não se dará sem conflitos, na medida em que são contraditórios os interesses do capital e da sociedade em geral; enquanto o primeiro tem por objetivo sua reprodução por meio do processo de valorização, a sociedade anseia por condições melhores de reprodução da vida em sua dimensão plena.

Martinelli conclui, da seguinte maneira, sua fala iniciada acima:

Então [com a implantação do São José], houve um grande impacto na cidade sim. Houve um conflito da população mais antiga que não admitia esse tipo de vocação para a cidade. Eles queriam uma vocação diferente. Mas nesse embate político, acabou as forças que estavam no poder se impondo e implantaram, além do São José, alguns outros loteamentos pela cidade, inclusive em áreas que não eram as mais adequadas. (Entrevista concedida à Juliana Andrade Moura, no Paço Municipal, em 20/07/2009, por Paulo Luiz Martinelli).

É inegável como as políticas públicas habitacionais podem e devem contribuir para o acesso dos cidadãos à moradia digna e ao urbano em seu sentido mais amplo, mas, também, podem gerar ou acentuar processos de segregação socioespacial no interior das cidades. Segundo Freyre (2004, p.444), “a segregação social esteriliza o homem ou o grupo humano e leva-o ao retardamento nos estilos de vida, como os estudiosos de culturas isoladas estão fartos de indicar”.

A metropolização tem acentuado essas dinâmicas de segregação socioespacial nos interiores dos municípios transformando seus lugares em apenas mais alguns fragmentos periféricos da metrópole. Conformações espaciais próprias do sistema capitalista como formação social, expressando materialmente suas contradições.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ao buscarmos as nuances, ou as especificidades do processo de metropolização nos interstícios da vasta aglomeração que se forma entre Campinas e São Paulo, ou seja, os aspectos da metrópole presentes na pequena cidade com dinâmica de interior e ao mesmo tempo atreladas às dinâmicas metropolitanas, percebemos que essa influência se revela de maneiras distintas, mas, principalmente, na conformação de espaços de pobreza, segregados e estigmatizados, programados pelo Estado, em que se erguem as mãos para o céu e se agradece a casinha de sapé, mas, também, e ao mesmo tempo, está próxima às dinâmicas e ordens mais distantes, de reprodução do capital produtivo e imobiliário, inclusive com alguns empreendimentos imobiliários voltados a atender a uma demanda gerada na metrópole.

Observamos que, após 1970, Campo Limpo Paulista, já quase nada mais guardará de seu antigo passado caipira. Somente algumas paisagens, ainda não urbanas, nos mostram heranças desse passado, por exemplo, o setor leste do município, que ainda abriga propriedades rurais com seus caipiras que vivem outras experiências de espaço-tempo, ou a parcela norte do município com seu ar bucólico metropolitano.

É o fato urbano que, comandado pelo capital (e pelo capitalismo), absorve, por meio dos modernos meios de comunicação e de transporte, o povoado do cinturão caipira, o povoado-estação, o subúrbio industrial e o subúrbio dormitório, utilizando-os como mais um dos muitos espaços receptores da desconcentração metropolitana a partir de seu núcleo.

Estabelecendo novas fronteiras do padrão periférico de expansão urbana a partir da metrópole, em uma expansão dispersa e também difusa no sentido de ser descontínua em relação ao tecido compacto da Região Metropolitana de São Paulo, onde os modos de vida metropolitanos também são difundidos, englobando municípios mais distantes, transformados em subúrbios e cidades-dormitório. Mas não somente, pois além de receberem parte da dispersão populacional metropolitana, também receberam parte dos processos de produção

atrelados à desconcentração industrial da metrópole em outras direções, incluindo seu entorno, principalmente ao longo das ferrovias e rodovias.

A maneira como essa pequena cidade vai sendo englobada e absorvida pelo processo de metropolização irá apresentar especificidades nas intensidades e ritmos, associada ao fato do município estar localizado em um sítio natural com o relevo bastante acidentado, o que de certa forma barrou a expansão metropolitana, pelo menos até meados dos anos 1970.

Campo Limpo Paulista pode ser considerado mais um município receptor da dispersão populacional e industrial a partir do núcleo metropolitano, servindo triplamente às dinâmicas da metrópole ao abrigar (assentar) população pobre sobrando e ao abrigar grandes plantas industriais que poluem e fragmentam o espaço ao criarem enclaves no espaço intra-urbano. No entanto, serve, também, para proporcionar aos ricos as tão valorizadas amenidades naturais. Estes fatos trazem como consequência a ausência de uma unidade espacial interna no município. As partes da cidade não se conhecem, não conversam entre si.

Sendo a metropolização a força centrípeta e centrífuga, a produção imaterial, a gestão do capital, as estratégias imobiliárias, enfim, a centralidade exercida pelo núcleo da metrópole, as especializações funcionais dos lugares e sua fragmentação, sob a mesma lógica, a englobar municípios a distâncias cada vez maiores do núcleo metropolitano, apresenta descontinuidades, contribuindo para a fragmentação do espaço, apesar das tendências de homogeneização desse espaço, estabelecendo-se, assim, novas hierarquias urbanas, não mais piramidais e por proximidades, mas, sim, hierarquias de cidades em redes, pois o capitalismo é global, com diferentes velocidades dos fluxos entre os lugares, alterando a posição relativa das cidades, bem como as relações estabelecidas entre elas.

A exacerbação de uma urbanização crítica (Damiani, 2004) alcançando proporções inimagináveis, revela-se enquanto um processo de metropolização crítica, ao produzir na periferia da metrópole, desigual e combinadamente espaços segregados, para separar os diferentes entre seus iguais.

Apesar de todo esforço de homogeneização dos espaços pela técnica, da constituição de cidades em rede, com o fim da hierarquia piramidal, concepção derivada das análises dos países de capitalismo central, pudemos constatar, que, ao mesmo tempo em que se consolida a relação das cidades em redes, não é tão verdadeiro o fim da hierarquia piramidal de cidades. As relações hierárquicas - metrópole, cidade média, cidade pequena - sobrevivem e, também, e de certa maneira, sobrevive o padrão centro-periferia. Não tão rígido, tão fordista, quanto antes, mas com a sua reprodução contando com a constituição de novas e múltiplas centralidades inclusive na periferia, que vem adquirindo novos conteúdos. Contradições que tenham se acumulado, retomando as ideias de Lefebvre (1970, p.12), ao dizer que as contradições não superadas acumulam-se.

Se a metropolização do espaço, também entendida como a metamorfose da cidade em metrópole e tudo o que isso significa, tendo sido iniciado em meados dos anos 1950, acentuou-se sobremaneira a partir de 1970. Reis (2006, p.91) bem qualificou esse fenômeno, ao dizer que, trata-se de uma metropolização dispersa, na qual o cotidiano de uma parte cada vez maior de pessoas passa a ser organizado em âmbito regional, quando seus deslocamentos diários incluem uma rede de inúmeros municípios que então fazem parte de suas atividades as mais rotineiras (estudos, trabalho, lazer, consumo).

A reflexão a respeito da organização do cotidiano em âmbito regional de um número cada vez maior de pessoas é realmente verdadeira, principalmente no que refere-se a apenas uma parte de pessoas, isto é, a grupos sociais específicos. É uma verdade, por exemplo, para os que possuem propriedades na Figueira Branca, quer sejam residentes ou não, mas é muito distante da realidade dos moradores do São José, ou de toda zona leste do município de Campo Limpo Paulista que não participam dessa inserção regional, que possibilita contatos diários com outros lugares.

Neste trabalho tivemos a atenção voltada para o momento anterior aos anos 1940/1950, pois acreditamos que, embora fossem determinações muito diferentes, as espacialidades dessa rede urbana paulista já estavam pressupostas no

passado, considerando como um importante momento a temporalidade que se estabeleceu entre 1870 e 1930, em que se delineava o que viria a ser a nossa situação contemporânea.

Dar movimento a um pensamento que procure compreender a realidade em múltiplas escalas foi um de nossos objetivos específicos, pois entendemos que a trama que constitui o espaço se articula em uma totalidade mundial, em relação com os lugares. São escalas que devem ser imbricadas nas análises, sem deixar de considerar as diferentes temporalidades. Em especial, o espaço urbano, deve ser analisado enquanto um espaço organizado regionalmente e também em suas conexões com o espaço intra-urbano, embora sejam apenas recortes sobre a mesma realidade, o estudo do processo exige a relação entre esses dois níveis.

## 5. Referências

ABREU, Maurício de Almeida. A Apropriação do Território no Brasil Colonial. E In: Castro, Iná Elias de; Gomes, Paulo César da Costa; Corrêa, Roberto Lobato (orgs.). **Explorações geográficas; percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p.197-245.

ALVES, Giovanni. **O novo (e precário) mundo do trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo**. São Paulo: Boitempo, 2000.

ASCHER, François. Metropolização e transformação dos centros das cidades. *In: Os centros das metrópoles. Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. 1.ed. São Paulo: Associação Viva o Centro; Imprensa Oficial de São Paulo; Terceiro Nome, 2002.

AZEVEDO, Aroldo Edgard de. **Subúrbios Orientais de São Paulo**. Tese de concurso à cadeira de Geografia do Brasil da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, 1945.

\_\_\_\_\_. Vilas e cidades no Brasil colonial. **Terra Livre**, São Paulo: AGB, nº 10, p.23-78, jan-jul. 1992.

AZZONI, Carlos Roberto. **Indústria e reversão da polarização no Brasil**. São Paulo: IPE/USP, Série Ensaio Econômico, nº58, 1986.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil**. São Paulo: Estação Liberdade, 2002.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros. Crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Edusp; Paralelo 34, 2000.

CANDIA, Carla Peruchi de. **Revitalização do Patrimônio Visual e Implantação de Estações de Lazer em Campo Limpo Paulista**. Trabalho de Graduação Interdisciplinar. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Mackenzie, 1998.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Rio de Janeiro: DIFEL, 1977, 319p.

\_\_\_\_\_ ; GUIMARÃES NETO, Leonardo. A questão regional no Brasil: traços gerais de sua evolução histórica. Desarrollo Regional, Nuevos Desafios, *In: Pensamiento Iberoamericano*, Economia Política, nº 10, Madri, Instituto de Cooperation Iberoamericana, 1986, p.167-184.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

\_\_\_\_\_. São Paulo: Dinâmica urbana e metropolização. **Território**. Rio de Janeiro: LAGET/UFRJ, n. 11, 12, 13 – set/out., 2003, p.77-89.

\_\_\_\_\_. **A (Re) Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

\_\_\_\_\_. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007, 123p.

CARNEIRO, Celso da Ré. **Delimitação de áreas de risco e esboço da carta geotécnica do município de Campo Limpo Paulista, SP.**. In: 11º Congresso Brasileiro de Geologia de Engenharia Ambiental., 2005, Florianópolis. Congresso Brasileiro de Geologia de Engenharia Ambiental. Florianópolis, 2005. v. 1. p. 355-370.

CASTELLS, Manuel. O fenômeno urbano: delimitações conceituais e realidades históricas. In: **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000, p.14-28.

\_\_\_\_\_. A ideologia urbana. In: **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000, p.124-177.

CASTRO, Franklin Solano & SALAS, Minor Mora. Segregacion urbana: un acercamiento conceptual. **Revista de Ciências Sociales**. Universidad de Costa Rica, nº 61, 1993.

CORRÊA, Roberto L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

DAMIANI, Amélia Luisa. Urbanização crítica e situação geográfica a partir da metrópole de São Paulo. *In*: CARLOS, A.F.A.; OLIVEIRA, A.U. (Orgs.). **Geografias de São Paulo. Representação e crise da Metrópole**. São Paulo: Editora Contexto, 2004. p.19-58.

DINIZ, Clélio Campolina. Impactos Territoriais da Reestruturação Produtiva: *In*: RIBEIRO, Luiz César de (org.) **O Futuro das Metrôpoles: desigualdades e governabilidade**. Rio de Janeiro; Revam:Fase, 2000, p.21-62.

GOTTIDIENER, Mark. A teoria da crise e a reestruturação sócio-espacial: o caso dos Estados Unidos. *In*: VALADARES, L. e PRETECEILLE, E. (coord.). **Reestruturação Urbana. Tendências e Desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1991.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna. Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1993.

\_\_\_\_\_. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2006.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

KOWARICK, Lúcio. Periferias e subcidadania *in*: MEDINA, Cremilda. (Coord. e Org.). **À margem do Ipiranga**. São Paulo: CJE/ECA/USP, 1991.

\_\_\_\_\_. Lutas urbanas e movimentos populares *in*: **Escritos Urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000, p.57-67.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana**. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia: Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

\_\_\_\_\_. Depoimento. **Espaço & Debate: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos**, ano XVII. n° 42, 2001, p.85-91.

LAVANDER JR, Moysés & MENDES, Paulo Augusto. **SPR. Memórias de uma Inglesa: A história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões.** São Paulo, 2005, 360p.

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano.** Barcelona. Ediciones Península, 1971.

\_\_\_\_\_. El Espacio. In: **El Derecho a la Ciudad II, Espacio y Política.** Barcelona, Ed. Península, 1976. p. 23-42.

\_\_\_\_\_. Estrutura social: a reprodução das relações sociais. *In:* Martins e Foracchi (Orgs.). **Sociologia e Sociedade.** Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1977. p.219-252.

\_\_\_\_\_. **A produção do espaço.** Tradução: Núcleo de Geografia Urbana da UFMG. Grupo: As (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea (no prelo).

\_\_\_\_\_. **A revolução urbana.** Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed.UFMG, 1999.

LENCIONI, Sandra. **Agricultura e Urbanização. A capitalização no campo e a transformação da cidade. Jardinópolis, o estudo de um lugar.** Dissertação de Mestrado em Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH – USP, São Paulo, 1985, 175p

\_\_\_\_\_. 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.

\_\_\_\_\_. A Emergência de um Novo Fato Urbano de Caráter Metropolitano. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. **Anais do X Encontro Nacional da ANPUR.** Belo Horizonte (MG), p.1-12, 2003a.

\_\_\_\_\_. Da cidade e sua região à cidade-região. *In:* Silva, J.B.; Lima, L. C.; Elias, D.; (Orgs.) **Panorama da geografia brasileira I**. São Paulo: Annablume, 2006.

\_\_\_\_\_. Da Metrópole como Estratégia Desenvolvimentista à Metrópole como Sobrevida do Capitalismo. *In:* PEREIRA, Paulo César Xavier; HIDALGO, Rodrigo. **Producción Inmobiliaria y reestructuración metropolitana em América Latina**. Santiago, PUC, p. 41-53, 2008.

MARICATO, Ermínia. **Política Habitacional no Regime Militar. Do milagre brasileiro à crise econômica**. Petrópolis: Editora Vozes, 1987.

\_\_\_\_\_. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. *In:* ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2002, p. 121-192.

MARQUES, Marta Inez Medeiros. Algumas considerações sobre o entorno rural da cidade de São Paulo. *In:* OLIVEIRA, A.U.; CARLOS, A.F.A. (orgs.) **Geografias das Metrôpoles**. São Paulo: Editora Contexto, 2006. p.133-149.

MARTINELLI, Paulo Luiz & COEN, Edoardo. **Campo Limpo Paulista. Das origens ao terceiro milênio**. São Paulo: Cooperativa Técnico-Educacional, 2003.

MARTINS, José de Souza. **Subúrbio. Vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do século ao fim da República Velha**. São Paulo: Hucitec, 1992.

\_\_\_\_\_. **O Cativeiro da Terra**. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.

\_\_\_\_\_. **A sociabilidade do homem simples. Cotidiano e História na Modernidade Anômala**. São Paulo: Hucitec, 2000.

MARTINS, José de Souza. Depoimento. **Espaço & Debate: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos**, ano XVII. n° 42, p.74-84. 2001.

MASSEY, Doreen. Um sentido global do lugar *in*: ARANTES, Antonio A. (org). **O espaço da diferença**. São Paulo: Papirus, 2000, p.176-185.

MATTOS, Carlos A. Santiago do Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existia sigue existiendo. **EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales**. Santiago, v. XXV, nº 76, p.29-56.

MONBEIG, Pierre. O crescimento da cidade de São Paulo. *In*: SZMRECSÁNYI, Tamás (org.). **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004. p.14-115.

NEGRI, Barjas. **Concentração e Desconcentração Industrial em São Paulo (1880-1990)**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1996.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (orgs.). **Geografias de São Paulo; Representação e crise da Metrópole**. São Paulo: Contexto, 2004. p.247-70.

PAZERA JR., Eduardo. **Caieiras: Um município da faixa periférica da metrópole paulistana**. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana. FFLCH/USP. 1982.

PENTEADO, Antonio Rocha. “Os Subúrbios de São Paulo e Suas Funções”. *In*: AZEVEDO, A.E. **A Cidade de São Paulo. Estudos de Geografia Urbana**, volume IV. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1958.

PEREIRA, Silvia Regina. **Percursos urbanos: Mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. Tese de Doutorado em Geografia. Faculdade de Ciências e Tecnologia, da Universidade Estadual Paulista, Campus de Presidente Prudente- São Paulo. 2006.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

SALAS, Minor M. & CASTRO, Franklim S. **Segregación urbana: un acercamiento conceptual**. *In*: Revista de Ciências Sociales n. 61. Universidad de Costa Rica:1993. P. 17-26.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

SCARLATO, Francisco Capuano. Busca do centro – o reencontro com a cidade. *In*: CARLOS, A. F. A.; OLIVEIRA, A. U.(Orgs.). **Geografias de São Paulo; Representação e crise da Metrópole**. São Paulo: Contexto, 2004. p. 247-70.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. Territórios do Uso: Cotidiano e Modo de Vida. **Cidades**: Grupo de Estudos Urbanos – GEU. v.1, nº 2, 2004, p.181-206.

\_\_\_\_\_. São Paulo: a cidade, os bairros e a periferia. *In*: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (orgs.). **Geografias de São Paulo; Representação e crise da Metrópole**. São Paulo: Contexto, 2004. p.271-311

SALGUEIRO, Teresa Barata. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. **Território**. Rio de Janeiro: LAGET/UFRJ, n. 4, jul. 1998, p. 39-53.

SILVA, Sergio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Editora Alfa Omega, 1995.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1977, p.9-28.

\_\_\_\_\_. São Paulo. *In*: SZMRECSÁNYI, Tamás (org.). **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004. p.146-217.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**. Presidente Prudente. FCT-UNESP, v.10, p.118, 1991.

\_\_\_\_\_. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Território**. Rio de Janeiro: LAGET/UFRJ, n. 4, jul. 1998, p.27-37.

\_\_\_\_\_. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: DAMIANI, A.L.; CARLOS, A.F.A.; SEABRA, O.C. de L.; (Org). **O Espaço no fim de século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 2001, p.83-99.

\_\_\_\_\_. **Produção e representação social do espaço urbano: Cidades e condomínios fechados**. Projeto de pesquisa e Plano de trabalho apresentado ao CNPQ. Presidente Prudente. FCT-UNESP, 2001b, 29p.

\_\_\_\_\_. A cidade dentro da cidade. Uma *edge city* em São José do Rio Preto . **Scripta Nova. Revista electrónica de geografia y ciencias sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(045).

SUZUKI, Júlio César. Campo e cidade no Brasil: Transformações socioespaciais e dificuldades de conceituação. **Revista NERA (UNESP)**, (10):134-150, jan-jun.2007. ([www4.fct.unesp.br/nera/tela/revistanera.htm](http://www4.fct.unesp.br/nera/tela/revistanera.htm)).

SZMRECSÁNYI, Maria Irene de Q.F. A Macrometrópole paulistana: 1950-2004. *In: In: SZMRECSÁNYI, Tamás (org.). História econômica da cidade de São Paulo*. São Paulo: Globo, 2004. p.116-143.

TINOCO, Alexandre de Carvalho. Integração ou Fragmentação. O impasse gerado pelo fetichismo da desconcentração. **Espaço & Debates**. São Paulo, n.º.41, p.46-65, 2001.

THOMAS, Keith. **O Homem e o Mundo Natural. Mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800)**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

TULIK, Olga. **Turismo e Meios de Hospedagem: Casas de Temporada**. São Paulo: Editora Roca, 1995.

TUNES, Regina Helena. **Da desconcentração à reconcentração industrial: A análise da relação entre a dinâmica do espaço e a dinâmica dos ramos industriais no Município de São Paulo no final do século XX**. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH – USP, São Paulo, 2004, 177p.

VERDI, Adriana Renata. **Metropolização de Campinas: Possibilidades no Entorno da Grande São Paulo**. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH – USP, São Paulo, 1998.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp: Lincoln Institute, 1998.

\_\_\_\_\_.; SPOSATI, A.; TORRES, H.; PASTERNAK, S.; KOWARICK, L.; SCHOR, S. A pesquisa sobre segregação: conceitos, métodos e medições. **Espaço & Debates**. São Paulo, ° 45, p.87-109, jan/jul 2004.