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

FLÁVIA CRISTINE DA SILVA

**O circuito inferior da economia urbana em Campinas/SP:
análise sobre a mobilidade espacial e o acesso ao crédito**

Versão corrigida

São Paulo
2012

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

FLÁVIA CRISTINE DA SILVA

**O circuito inferior da economia urbana em Campinas/SP:
análise sobre a mobilidade espacial e o acesso ao crédito**

Versão corrigida da dissertação
apresentada para obtenção do título de
mestre em Geografia
(Área de concentração: Geografia
Humana)

Orientador: Prof. Dr. Fabio Betioli Contel

*O exemplar original se encontra disponível no
CAPH da FFLCH
(Centro de Apoio à Pesquisa Histórica)*

De acordo,

Prof. Dr. Fabio Betioli Contel

São Paulo
2012

Flávia Cristine da Silva	O circuito inferior da economia urbana em Campinas/SP: análise sobre a mobilidade espacial e o acesso ao crédito		Mestrado FFLCH/USP 2012
--------------------------------	---	--	-------------------------------

À memória do vovô Miro,
meu amigo e confidente,
aquele que me ajudou a sonhar este trabalho.
Até daqui a pouco.

Agradecimentos

São tantas pessoas a agradecer!

Primeiramente quero agradecer a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento desta pesquisa.

Quero agradecer aos amigos de Campinas, pelo estímulo, risadas e amizade que resiste aos anos e à distância, em especial Ana Flávia (amiguíssima desde o primeiro dia de aula de minha vida!) e sua mãe Cristina; à família dos Anjos (“literalmente” os anjinhos de minha vida!); à família Sanches e aos amigos da AD Campinas.

Aos amigos de Prudente, nosso querido “sertão”, pelas conversas, risadas e amizade. Aos amigos do Gasperr; aos meus queridos amigos-palhaços do “Rosa dos Ventos” e dos “Mamatchas”; ao Antonio Sobrera; em especial: Karina Sacardo (Cabeça), Mazinho, Carol (Procheneta), João Paulo, Fábio Junior, Zeca (Zequinha!) e Nai.

Aos professores da Unicamp: Adriana Bernardes, Ricardo Castilho e Marcio Cataia, pelas conversas e indicações de leituras.

Na UFRN, à querida Sandra, Raphael Curioso, Luciana Feitosa, Diego Tenório, ao Belo, à Elaine, ao professor Aldo Dantas, e aos colegas do departamento de geografia desta universidade.

Aos amigos que a USP me deu: obrigada Léia, Marina Miranda e Lívia. Obrigada aos “laboplanianos”: Markely, Carol, Pedrão, Aline, Daniel Huertas, Villy e William. Aos professores: María Laura Silveira e Ricardo Mendes, pelo carinho na banca de qualificação e sempre que conversamos sobre esta pesquisa; à María Mónica Arroyo, por me permitir ser sua monitora na disciplina da graduação, e por ser tão linda e ajudadora.

Aos amigos da ADBrás, à “família” Ello Eterno, também ao Denis e a Camila. À irmã Ana Rita, pelas conversas e orações. Às irmãs da cafeteria: Cris, Lucelena, Marlene, Rose, Karen e ao, “seu gualda”, irmão Zé – pelos cafés, pelas orações e por torcer por mim!

À todos os professores da EMEF Alex Martins Costa: em especial os professores de história, Catarina Meneses e Yuri Scardino; à minha parceira de sala de aula (e minha professora) Elisete Leão; também à professora (e artista) Rosangela, à querida

Sônia e ao meu diretor prof. Élio (por me apoiar). Agradeço em especial os meus alunos, que me “trazem” à realidade e me ensinam a “repensar-me” todos os dias.

Aos respondentes do trabalho de campo. Em Barão Geraldo: Maria Zilda (querida!), tio Paulo, tia Magali, tia Joana Darque (minha segunda mãe), Edna, Plínio, Cristina, Helena Ramon (que foi um “anjinho” ao me apresentar a tantos agentes do circuito inferior), tio Osvaldo, Leonel, Sônia, Marina, e tantos outros. No Conjunto Habitacional Vida Nova: às minhas amigas Zanacléia, Zanandréia, Alexandra e Nina (que me acolheram e apresentaram-me ao bairro); aos comerciantes e prestadores de serviço que tão sollicitamente nos atenderam e responderam ao questionário aplicado. Aos agentes da Rua Treze de Maio, que mesmo com o grande fluxo de clientes, dispensaram tempo para nos ajudar. Também aos agentes do Centro Popular de Compras, que mesmo com a desconfiança em momento de tanta incerteza quanto ao futuro do mesmo, dividiram conosco suas histórias e seu dia-a-dia.

Obrigada especial a quem colocou a “mão na massa” juntamente comigo. Primeiramente quem me ajudou a “sonhar” este trabalho, ajudando com o projeto de pesquisa: à querida Carminha (Maria Encarnação B. Sposito), a quem carinhosamente chamo de minha “mãe na academia”! Pelo carinho, paciência e cuidado maternal! Pela “boa gente” que é, por trazer luz por onde passa. Serei sempre grata por tudo! Também ao Rodolfo Finatti. Aos amigos que me ajudaram com o levantamento de dados no trabalho de campo: à querida Leidiana Mendes, que literalmente “deu os cabelos” pelo trabalho de campo desta pesquisa! À minha prima Nádia, por “cantar-me” os dados para tabulação. Ao Rodrigo Fernandes Silva pelas aulas de cartografia e por todas as tardes de conversas. Ao Janio Laurentino (querido Nininho) e Andréia Ajonas (Déia) pela leitura da qualificação; À Ana Tereza Coutinho (amiga pra todas as horas), que me manteve calma quando eu queria arrancar os cabelos, me ajudou com o campo e com a leitura do relatório final à Fapesp. Ao Bruno Mastrocola, que me ajudou com inúmeras conversas, com o trabalho de campo e, também, com leitura do relatório final; à Ana Paula Mestre e Marina Moreto pelas conversas e leitura do texto final. À Silvana Silva, Jane Barbosa e Dhiego Medeiros pelas conversas importantíssimas ao trabalho.

Obrigada aos amigos que me deram uma ajuda “sobrenatural”, me lembrando de sempre procurar o equilíbrio, principalmente compartilhando de minha curiosidade em

estudar teologia: Aninha (do Laboplan), Joiceley, Marquinhos, Alex, à missionária Valentina, à missionária Léia, ao casal Sandra e Zica e, novamente à Maria Zilda.

Aos amigos Wagner Martins (Wawá! Amigo-irmão!), Alessandra Silva (Mother! Doida! Tchurro! A irmã que a Unesp me deu), Rodrigo Leitão (Leits queriiido!) e Renata Medeiros (RenaTEinha, amigona!). Pela amizade e loucura que nos une!

À minha família: meus amigos! Meus tios, tias, primos e primas (os de sangue e os de escolha), sem vocês não sei o que faria; me permitem falar, falar e falar sempre que preciso; estão sempre prontos pra festejar ou chorar juntos! Juntamente com minha família, não posso deixar de mencionar minha querida cachorra (minha filhota!) Matilde, por me aguentar quando as pessoas já não estavam conseguindo! Sempre com uma energia incrível!

Ao meu orientador Fabio Betioli Contel, quem respeito e admiro, meu professor, orientador e amigo. Obrigada Fabio, por “vestir a camisa” junto comigo, por ler meus textos, pelas tardes em que pude dividir medos e dúvidas em sua sala.

Ao irmão que a vida me deu: Jefferson Magela, minha amiga-cunhada Cibele e meus queridos sobrinhos: Bia e Lucas. Ao papai, mamãe, Fer, Pitcho, Raquel: Vocês são o meu porto seguro! Não tenho palavras para agradecer todo apoio, torcida, amizade e companheirismo. Obrigada por acreditarem em mim mesmo nos momentos em que até eu desacreditei. Amo vocês!

Finalmente, e mais importante: à Deus, que continua a me fazer trilhar por caminhos maravilhosamente surpreendentes! Minha eterna gratidão!

Sobre os erros presentes neste trabalho, assumo total responsabilidade.

“Lo que otros pensaron fue por ellos materializado en *fórmulas* que pesan sobre nosotros [...] A buscar la verdad llamamos “ciência” o “conocimiento” [...] Vivir, existir yo, es existir dentro de una universal presencia cuyo “sujeto” no soy yo propiamente sino que yo participo de ella, como el mundo”.

Ortega y Gasset. **¿Que es conocimiento?**

RESUMO

O presente trabalho procura analisar o funcionamento do circuito inferior da economia urbana em Campinas (SP), dando ênfase ao entendimento do acesso ao crédito e da mobilidade espacial dos agentes deste circuito, e procura ainda identificar quais os sistemas técnicos e as parcelas do meio ambiente construído que estes agentes mais utilizam na cidade.

A pesquisa está fundamentada em ampla revisão bibliográfica, na utilização de dados oficiais disponibilizados por instituições e fundações públicas, assim como em vários trabalhos de campo realizados, a fim de produzir dados primários para a investigação. No total foram aplicados 85 questionários em quatro áreas selecionadas da cidade.

No que refere à mobilidade espacial dos agentes do circuito inferior, as observações em trabalho de campo sugerem que a ampliação de atividades deste circuito não propicia maior mobilidade espacial devido à importância dos intermediários para aquisição de mercadorias. Sobre a creditização no circuito inferior, o crescente acesso às mais variadas formas de crédito têm possibilitado, também, o aumento do endividamento da população; o que influencia nas formas de pagamento oferecidas por estes agentes aos consumidores.

PALAVRAS CHAVE

Circuito inferior da economia urbana; Região Metropolitana de Campinas; mobilidade espacial; crédito.

ABSTRACT

This study aims at analyzing the lower circuit of economy in Campinas (SP), emphasizing access to credit and spatial mobility of its agents. It also aims at identifying the technical system and the parts of the built environment spans of most often used by these agents.

The research is based on the use of official data available on public institution and foundations as well as on field work, that has been carried out in order to agent primary data. The field work is constructed of 85 questionnaires applied on 4 selected areas of Campinas.

Regarding the spatial mobility of the lower circuit agents, field observations suggest that the expansion the circuit's activities doesn't provide greater spatial mobility to its agents because of the importance of the intermediaries for the acquisition of the products. Regarding the access to credit, the growing access to the most varied forms of credit have allowed the increase of debt of the population, influencing the payment methods offered by these agents to consumers.

KEYWORDS

Urban economy lower circuit; Metropolitan Region of Campinas; spatial mobility; credit.

Sumário

RESUMO.....	IX
PALAVRAS CHAVE	IX
ABSTRACT	X
KEYWORDS.....	X
ÍNDICE DE TABELAS, GRÁFICOS, QUADROS, MAPAS E FIGURAS	XIII
TABELAS	XIII
SIGLAS	XVI
INTRODUÇÃO.....	18
Capítulo 1 - A formação da Região Metropolitana de Campinas (RMC)	26
1.1. <i>O processo metropolitano e suas características no Terceiro Mundo</i>	27
1.2. <i>Gênese da urbanização e metropolização de Campinas</i>	34
1.3. <i>O conceito de “circuito inferior” e sua expressão na Região Metropolitana de Campinas</i>	42
Capítulo 2 – A evolução recente do circuito inferior da economia urbana em Campinas/SP.....	48
2.1. <i>Características gerais do circuito inferior segundo a pesquisa empírica</i>	49
2.2. <i>A dinâmica do circuito inferior nas áreas centrais da cidade</i>	55
2.3. <i>A dinâmica do circuito inferior nas áreas residenciais da cidade</i>	71
Capítulo 3 – A mobilidade espacial no circuito inferior na Região Metropolitana de Campinas	76
3.1. <i>A cronologia da estrutura de circulação de Campinas</i>	77
3.2. <i>Definições de “mobilidade espacial” e sua relação com o circuito inferior na RMC</i>	91
3.3. <i>O circuito inferior e os meios de transporte: o automóvel particular, os deslocamentos a pé e os “intermediários”</i>	95
Capítulo 4 – A creditização do território e o circuito inferior da economia urbana.....	102
4.1. <i>O território no período do “capitalismo com predomínio das finanças”</i>	103
4.2. <i>Os canais de financiamento e as instituições de crédito na RMC</i>	110
4.3. <i>O “fiado” e as formas não bancárias de pagamento</i>	125
CONSIDERAÇÕES FINAIS	131
BIBLIOGRAFIA	136

ANEXO	153
-------------	-----

ÍNDICE DE TABELAS, GRÁFICOS, QUADROS, MAPAS E FIGURAS

TABELAS

Tabela 1 – Campinas: Motivação para o início da atividade dos agentes (2011)	53
Tabela 2 - RMC: Número de Microempreendedores Individuais por município (2010)	68
Tabela 3 - Campinas: Atividade anterior dos agentes do Centro Popular de Compras (2011).....	69
Tabela 4 - Campinas: Motivação para início da atividade dos agentes do Centro Popular de Compras (2011)	70
Tabela 5 - Campinas: Tempo de deslocamento para residentes distantes do local de trabalho (2011)	94
Tabela 6 - Campinas: Evolução da frota de veículos (2002-2010).	97
Tabela 7 - Brasil: Proporção de proprietários de empresas do setor informal, por tipo de empresa, segundo tipo de acesso a instrumentos financeiros utilizados (2003).....	105
Tabela 8 - RMC: Dados de operações de crédito de agências, 1994-2009 (em R\$) ¹ ..	112
Tabela 9 - Brasil: Média diária de cheques compensados, 2002-2012	123
Tabela 10 - Brasil e São Paulo: Troca de cheques, 1997-2012	124

GRÁFICOS

Gráfico 1 - Campinas: Aquisição dos equipamentos utilizados - Número de agentes (2011).....	51
Gráfico 2 - Campinas: Modo de controle da movimentação financeira dos respondentes (2011).....	52
Gráfico 3 - Campinas: Frequência de reposição de estoque dos agentes (2011)	54
Gráfico 4 - Campinas: Grau de escolaridade dos agentes do Centro Popular de Compras (2011).....	69
Gráfico 5 - Campinas: Motivação para o início da atividade dos agentes do Conjunto Habitacional Vida Nova (2011).....	75
Gráfico 6 - Campinas: Local de moradia dos respondentes (2011)	93
Gráfico 7 – Campinas: Meio de transporte utilizado para reposição de estoques (2011)	99

Gráfico 8 - Campinas: Proporção dos agentes do circuito inferior que utilizam serviços bancários (2011)	106
Gráfico 9 - Campinas: Canais bancários utilizados pelos agentes do circuito inferior, 2011	106
Gráfico 10 - Campinas: Serviços bancários utilizados pelos agentes do circuito inferior (2011).....	107
Gráfico 11 - Brasil: Operações de crédito com recursos livres para pessoa física por modalidade (2008-2009).....	109
Gráfico 12 - Campinas: Instituições utilizadas de acesso a crédito pelos agentes, 2011	110
Gráfico 13 - Campinas: Nível de endividamento dos agentes (2011).....	114
Gráfico 14 - Campinas: Perfil dos clientes que utilizam o fiado como forma de pagamento, (2011).....	129

MAPAS

Mapa 1 - Campinas: Áreas de estudo (2012)	20
Mapa 2 - Rua 13 de Maio: localização do circuito inferior da economia urbana (2011).....	60
Mapa 3 – Campinas: proposta inicial para o futuro <i>Shopping</i> Popular de Compras (2012).....	64
Mapa 4 – Campinas: Proposta do prefeito Dr. Hélio (PDT) para o futuro <i>Shopping</i> Popular de Compras (2012).....	65
Mapa 5 – RMC: Distribuição das agências das financeiras (2010).....	116
Mapa 6 – RMC: Distribuição dos fixos geográficos da financeira Losango (2010)	117
Mapa 7 – RMC: Distribuição de empresas que se utilizam de financeiras não bancárias	119

QUADROS

Quadro 1 - Brasil: Regiões Metropolitanas e aglomerações urbanas - ano de criação...	37
--	----

FIGURAS

Figura 1 - Campinas: Aspecto das fachadas das lojas da Rua Treze de Maio (1998)....	58
Figura 2 - Campinas: Rua Treze de Maio após "revitalização" (2007)	58

Figura 3 - Campinas: Estrutura do Centro Popular de compras na Rua Álvares Machado (2007).....	62
Figura 4 - O “Paliteiro” de postes na Avenida das Amoreiras (década de 1980).....	83

SIGLAS

ACIC - Associação Comercial e Industrial de Campinas

AgemCamp - Agência Metropolitana de Campinas

BCB - Banco Central do Brasil

CAT - Central de Atendimento aos Trabalhadores

CDL - Câmara dos Dirigentes Lojistas

CIATEC - Companhia de Desenvolvimento do Polo de Alta Tecnologia de Campinas

CONDEPACC - Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas

CONDESC - o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Campinas

CPqD - Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações

EMPLASA - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A.

EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos

FEBRABAN - Federação Brasileira dos Bancos

FECAMP - Fundação Economia de Campinas

FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.

Fundação SEADE – Fundação Sistema Estadual de análise de Dados

FUNDEC - Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Campinas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas

ITA - Instituto Tecnológico de Aeronáutica

ITAL - Instituto de Tecnologia de Alimentos

PITU - Plano Integrado de Transporte Urbano

PPDI - Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado

PUCCamp - Pontifícia Universidade Católica de Campinas

RMBS – Região Metropolitana da Baixada Santista

RMC – Região Metropolitana de Campinas

RMSP – Região Metropolitana de São Paulo

SETEC - Serviços Técnicos Gerais de Campinas

SINDIPEIC - Sindicato dos Empreendedores Individuais de Ponto Público Fixo e Móvel de Campinas

SPC – Serviço de Proteção ao Crédito

STAM - Sistema de Transporte Alternativo de Campinas

STEIC - Sindicato dos Trabalhadores da Economia Informal de Campinas e Região

STM - Secretaria dos Transportes Metropolitanos

SUS – Sistema Único de Saúde

TAV - Trem de Alta Velocidade

TIC - Terminal Intermodal de Cargas de Campinas

UFSCAR – Universidade Federal de São Carlos

UNESP – Universidade Estadual Paulista

UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas

VLT - Veículo Leve sobre Trilhos

INTRODUÇÃO

O presente trabalho é resultado das atividades acadêmicas desenvolvidas junto ao Programa de Pós-graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP), no período de Julho de 2009 a Outubro de 2012, sob orientação do Prof. Dr. Fábio Betioli Contel. Esta dissertação se desenvolveu em grande parte no âmbito do Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental (LABOPLAN) do Departamento de Geografia da FFLCH-USP.

O projeto desenvolvido visou *contribuir para o estudo do circuito inferior da economia urbana na cidade de Campinas*, com destaque para a análise de dois de seus elementos centrais: as *formas de crédito* e as *formas de mobilidade espacial* que o compõem. Para alcançarmos este resultado, propusemos o estudo e a comparação do circuito inferior presente em quatro áreas distintas do município, divididas em áreas residenciais e áreas centrais, como proposto na teoria original dos “dois circuitos da economia urbana” (SANTOS [1979] 2008). Como situações geográficas “residenciais”, identificamos o Conjunto Habitacional Vida Nova (localizado em área periférica, na zona sudoeste do município) e o Distrito de Barão Geraldo (na zona norte, onde se instalou a Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP – e algumas das principais empresas de alta tecnologia do Estado de São Paulo). Já as áreas centrais selecionadas foram o Centro Popular de Compras (localizado na área de maior circulação de transeuntes da cidade) e o calçadão de compras, na Rua Treze de Maio (uma das principais vias destinadas ao comércio em geral, localizada, também, no centro da cidade). Tais localidades podem ser visualizadas no Mapa 1.

O objetivo geral que motivou a realização da pesquisa consistiu em analisar características basilares deste circuito inferior (incluindo a análise do meio ambiente construído, dos sistemas técnicos utilizados pelos agentes que o compõe e da localização relativa dos mesmos no meio urbano), enfatizando dois de seus principais elementos: as *formas de crédito* utilizadas por estes agentes e as *formas de mobilidade* que lhe são próprias, como supracitado.

Mapa 1 - Campinas: Áreas de estudo (2012)

Dentre os objetivos específicos de nossa proposta, buscamos principalmente os seguintes:

1. Identificar o papel da localização e do meio ambiente construído para o funcionamento destes pequenos estabelecimentos que compõem o circuito inferior;
2. Observar o emprego, a composição e os fluxos de mão-de-obra (bem como os instrumentos de trabalho adotados e os diferentes usos atribuídos aos objetos técnicos nestas áreas);

3. compreender o método de financeirização das atividades e do consumo, assim como a organização das micro e pequenas empresas e sua relação com seus respectivos fornecedores;
4. Identificar as principais formas de mobilidade urbana utilizadas pelos agentes do circuito inferior.

Para contextualizarmos a discussão proposta, vale destacar que em 1970 no Estado de São Paulo houve uma desconcentração industrial no sentido São Paulo – interior do estado, num raio de aproximadamente 100 km, seguindo os eixos rodoviários, gerando uma “desconcentração concentrada” destas atividades (LENCIONI,1999). Essa desconcentração provocou mudanças significativas no desenho urbano da cidade de Campinas, pois deu-se inicialmente ao longo da Rodovia Anhanguera, sendo acompanhada por um contingente migratório de trabalhadores para suprir a demanda de mão-de-obra industrial gerada (PIRES, 2007).

A maior parte deste contingente populacional pode ser considerado como uma mão-de-obra de “baixa qualificação”, e foi atraída pelo emprego industrial, com baixos salários, e consequentemente, sem acesso ao mercado formal de terras; esses trabalhadores acabaram, assim, por ocupar terras públicas na zona sudoeste do município¹, uma área ambientalmente frágil e com precárias condições de infraestrutura e serviços. Esses fatores foram responsáveis pelo surgimento de favelas e outras formas de ocupação irregular no município, já na década de 1970. Com o passar dos anos esta mesma zona foi amplamente ocupada com a abertura de novos loteamentos irregulares e, posteriormente, com a implantação de conjuntos habitacionais públicos. Tal área caracteriza-se por ser dependente do centro da cidade para a oferta de trabalho, e para o acesso ao comércio e aos serviços; somando-se às precárias condições de acessibilidade e mobilidade, visto a deficiência de transporte público na cidade, principalmente nesta área (PIRES, 2007).

É no quadro exposto que se situa o Conjunto Habitacional Vida Nova, cujas condições de vida oferecidas a seus habitantes é ainda mais agravado pela grande “desconexão” desta área em relação à malha urbana do município. Neste bairro existe um comércio de pequenas dimensões, que pode ser entendido como uma manifestação

¹ Já parcelada desde 1950, porém não efetivamente implantada (PIRES, 2007).

clara do “circuito inferior da economia urbana”, nos moldes em que propôs originalmente o geógrafo Milton Santos ([1979] 2008). Este comércio é utilizado principalmente para o consumo de necessidades frequentes dos habitantes (alimentos, serviços de transporte, cuidados pessoais, tec.), no entanto, essas mercadorias muitas vezes têm elevado preço (em comparação às disponíveis no centro da cidade de mesmo gênero).

Também em descontinuo à malha urbana encontra-se o distrito de Barão Geraldo. Esta área, porém, teve uma gênese bastante diferente, e se situa na zona norte do município. Até 1960 esse distrito era local de residência para moradores que desejavam um “modo de vida alternativo”, e a partir dessa década começou a sofrer uma transformação com a implantação da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP²), apresentando-se como uma área de realização de grandes negócios imobiliários (PIRES, 2007). Favorecido ainda pelo dinamismo de fluxos de um importante entroncamento rodoviário³ foi possível uma “expansão dispersa” que se verifica na zona norte-nordeste do município, sendo a Rodovia Dom Pedro I uma localização privilegiada para estabelecimentos comerciais de grande porte e de abrangência regional (PIRES, 2007).

Feita esta breve contextualização sobre as duas áreas “residenciais” que serão alvo de nossa pesquisa, faz-se necessário também identificar as características gerais das áreas “centrais” que foram foco de nossa preocupação de investigação. A Rua 13 de Maio tornou-se calçadão em 1975 através de um plano urbanístico, que ao ligá-la a Rua Costa Aguiar, resultou em uma grande área de circulação de pessoas (existente até os dias atuais). Este calçadão já abrigou as principais atividades de comércio da cidade, com grandes lojas, estabelecimentos de serviços e restaurantes prestigiados. Porém a partir dos anos de 1980 o centro passou a desempenhar um papel diferente, principalmente em função da instalação de grandes formas de comércio “modernas” (*Shopping-centers*, hipermercados e megalojas) fora da área central do município. Estas formas “modernas” (ou “hegemônicas”) foram estimuladas por vários fatores, como por

² Legalmente criada em 1962, como entidade autárquica. A data de lançamento da pedra fundamental do campus central, em 5 de outubro de 1966, foi considerada o marco para as comemorações da instalação da universidade.

³ Próximo à Rodovia D. Pedro I, entre a Via Anhanguera e a Rodovia Heitor Penteado, ponto de articulação de fluxos das estradas que ligam o interior do Estado a Campinas. Ainda à Rodovia General Milton Tavares de Souza (ou Tapetão), que liga o distrito à sede do município.

exemplo: o surgimento de subcentros que levam à desconcentração urbana; a exacerbação do consumo; o *marketing* as empresas hegemônicas; e o aumento da insegurança urbana que afeta os comércios de rua centrais, etc. (PEDROSO, 2007)⁴. Ainda na década de 1980, o poder público municipal criou quatro terminais de ônibus: Terminal Central I e II e Terminal Mercado I e II. Estes terminais foram criados para diminuir os impactos decorrentes do aumento dos fluxos de transportes públicos e privados na área central. Com esta nova organização do meio ambiente construído, foi gerado um fluxo ainda mais intenso de pessoas na área central, o que permitiu a formação local de atividades típicas do “circuito inferior da economia urbana” (PEDROSO, 2007).

A partir de 1996 a presença dos agentes do circuito inferior da economia começou a ter destaque na mídia local, pois constatou-se que os mesmos haviam se localizado no percurso entre os Terminais “Centrais” e os Terminais “Mercados” (na rua Álvares Machado). Desde então, os comerciantes instalados há mais tempo nestas mesmas áreas passaram a acusar o decréscimo nas vendas à da presença destes novos agentes, ligando-os também ao aumento da violência urbana, poluição visual e, principalmente, a diminuição de visitas da classe média ao centro.

Em 2000, foi criado o Sindicato dos Trabalhadores da Economia Informal de Campinas (STEIC), sinalizando o começo de uma organização por parte desses agentes “não-hegemônicos”; logo em seguida a chamada “rua dos camelôs” – ou o “camelódromo”⁵ – ganhou uma cobertura em seu corredor, além de iluminação, sistema de ventilação e sistema de câmeras de vigilância, tudo com fundos e organização do próprio Sindicato. Assim foi criado o Centro Popular de Compras (PEDROSO, 2007).

O trabalho de campo

Devido à ausência de dados oficiais relativos aos agentes do circuito inferior da economia urbana, fez-se necessário um trabalho de campo detalhado, assim, o processo de elaboração do questionário foi lento e cuidadoso, tendo como base para sua confecção o conhecimento obtido através de leituras de cunho metodológico das quais

⁴ PEDROSO, Francis. **O centro de Campinas (SP)**. Campinas, SP: IG. Originalmente apresentada como dissertação de mestrado, Universidade de Campinas, 2007.

⁵ Como é conhecida essa parte da rua Álvares Machado.

se destacam Pereira (2006) e Montenegro (2006); também pela participação no minicurso “*Geoprocessamento: da tabela ao mapa*”, ministrado pela prof.^a Maria Adélia Ap. de Souza e James Humberto Z. Jr.⁶, e da palestra “*Introdução ao banco de bancos de dados georreferenciados a partir de uma experiência de pesquisa*”, ministrada por Rodolfo Finatti⁷.

Também foi essencial para a preparação de nosso instrumento de coleta de dados a participação que tivemos nos trabalhos de campo – com aplicação de questionários – junto a agentes do circuito inferior na Zona Norte de Natal (RN) que compuseram o trabalho de graduação de Tiago Belo de Medeiros (2010), intitulado “*A geografia da Zona Norte vista a partir dos circuitos da economia urbana*”, defendido em Dezembro de 2010, no Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Essa participação foi possível em função de nossa missão de estudos realizada na mesma Universidade, no âmbito do programa da CAPES Procad-NF (Setembro a Dezembro de 2010).

A partir destas atividades prévias, ao longo do primeiro semestre de 2011 realizamos vários trabalhos de campo de visitação e observação nas áreas estudadas em Campinas, o que contribuiu para a priorização de aspectos relevantes, sobretudo à creditização e a mobilidade espacial do circuito inferior; além da caracterização deste circuito, visando contribuir para a melhor análise da realidade local. Utilizamos esta teoria porque nos pareceu bastante operacional aos estudos que visam o entendimento das cidades e da pobreza urbana.

Para o aprimoramento de nosso questionário, aplicamos no total três “questionários pilotos” que foram importantíssimos para que pudéssemos chegar a uma versão final do instrumento⁸. Vale destacar que a realização desses “pilotos” indicou a necessidade de estender a pesquisa a todos os diferentes tipos de atividade econômica

⁶ O referido curso foi realizado no âmbito do Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental (LABOPLAN), na Universidade de São Paulo, realizado em Janeiro de 2010.

⁷ O referida palestra foi ministrada na Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), em Novembro de 2010.

⁸ No primeiro piloto entrevistamos uma proprietária de “carrinho de cachorro quente”, este foi importante para repensarmos as questões acerca da mobilidade espacial destes agentes. No segundo, entrevistamos uma loja de fotocópias e impressões, este direcionou-nos a repensar aspectos sobre as finanças e a creditização, especialmente o “fiado” como forma de pagamento. No terceiro, entrevistamos uma vendedora de pamonhas, e percebemos alguns pontos do questionário que precisavam ser formatados a fim de abarcar o máximo de respostas possíveis, uma vez que priorizamos utilizar o máximo de respostas “fechadas”, visando otimizar o tempo de aplicação do instrumento.

(comércio, produção e serviços), e não só o comércio – nossa proposta inicial –, justamente para que a pesquisa não tivesse caráter “setorial”, o que orientar-nos-ia em direção diferente ao que propõe a teoria dos circuitos da economia urbana: a busca pela totalidade dos agentes e atividades que compõe o funcionamento do “espaço banal” (SANTOS, 2008).

O trabalho de campo com aplicação de questionários foi uma etapa da pesquisa de relevante importância devido à possibilidade de contato com a realidade concreta que é vivida pelos agentes do circuito inferior da economia urbana. Aplicamos 85 questionários nas quatro áreas selecionadas, com duração de 15 a 20 minutos, em média. Assim, tivemos a oportunidade de dialogar com os agentes abordados⁹.

Por fim, cabe fazermos uma breve descrição dos conteúdos que compõem a estrutura de nossa argumentação. No primeiro capítulo, intitulado “A Região Metropolitana de Campinas”, discutiremos sobre o processo metropolitano na América Latina e no Brasil, bem como a consolidação da Região Metropolitana de Campinas.

No segundo capítulo, denominado “O circuito inferior da economia urbana em Campinas/SP”, abordamos aspectos da formação territorial do município de Campinas, e, concomitantemente, identificamos o processo de constituição das áreas estudadas, a partir da “teoria dos circuitos da economia urbana” (SANTOS, [1979] 2008).

No terceiro capítulo – “A mobilidade espacial do circuito inferior na Região Metropolitana de Campinas” –, apresentamos uma cronologia da estrutura de circulação de Campinas e analisamos os três elementos centrais que permitem a mobilidade espacial dos agentes do circuito inferior: o automóvel, os deslocamentos a pé e a existência dos “intermediários”.

No quarto capítulo, intitulado “A creditização e o circuito inferior da economia urbana”, analisamos as principais formas bancárias e não-bancárias de crédito disponíveis aos agentes do circuito inferior, assim como procuramos entender quais os principais sistemas técnicos utilizados pelos agentes nessa “financeirização do território” recente.

⁹ Cabe destacar que foram aplicados 25 questionários no Distrito de Barão Geraldo, no Conjunto Habitacional Vida Nova e no Centro Popular de Compras; e 10 questionários na Rua 13 de Maio – pela resistência dos agentes, devido ao grande fluxo de consumidores nesta área da cidade, e também, pela ausência do proprietário ou responsável que pudesse dar as informações necessárias a esta pesquisa.

Capítulo 1 - A formação da Região Metropolitana de Campinas (RMC)

1.1. O processo metropolitano e suas características no Terceiro Mundo

O assunto que nos interessa tratar neste capítulo diz respeito ao processo de metropolização. Primeiramente cabe-nos destacar os principais autores que estudaram a gênese desse processo. Um dos precursores desta discussão na geografia foi certamente Jean Gottmann (1959; 1966; 1976; 1990), que se notabilizou por considerar a produção industrial como um dos principais elementos de funcionalidade da metrópole, e por apontar a tendência à desconcentração industrial nas metrópoles. Gottmann foi também um dos primeiros autores a chamar atenção à importância do setor dos “serviços” – sobretudo ao que chamou de “setor quaternário” – para o entendimento das formações metropolitanas contemporâneas. Peter Hall (1966) definiu as “cidades mundiais”, como centros nacionais e internacionais de poder, de comércio, de serviços financeiros e de oferecimento de serviços avançados, etc.¹⁰.

O processo de metropolização promoveu a incorporação de novas características urbanas ligadas ao período histórico atual, por isso alguns dos conceitos trabalhados nas últimas décadas se mostram ultrapassados, ou de difícil operacionalização.

Uma das mais conhecidas tentativas de reformulação dos problemas urbanos surge com as propostas da socióloga Saskia Sassen (1991). A autora estabeleceu quatro novas formas de entendimento para as metrópoles modernas, no contexto da formação de “redes internacionais”: a primeira como “centros direcionais da economia mundial”, a segunda como “localizações-chave para as finanças e firmas de serviços especializados”, a terceira como “lugares de produção” (incluindo as inovações) e a quarta como “mercado para os produtos e as inovações” propriamente ditas. Neste sentido Meyer *et al* (2004, p. 23) acrescentam ainda que a metrópole contemporânea não deve ser confundida com a “grande cidade”. E também os termos “megacidade” e

¹⁰ Segundo Alan Pred (1979), a metrópole se refuncionaliza e torna-se *locus* da grande empresa multilocalizada. Já para Jacqueline Beaujeau-Garnier (1980), as metrópoles podem ser entendidas como espaços financeiros privilegiados; na mesma perspectiva, Manuel Castells (1999) trabalha a denominação de “cidade informacional”; por fim, podemos lembrar ainda dos trabalhos de Edward W. Soja (2002), que ao propor a ideia de “pós-metrópole”, acentua a fragmentação de novas formas e conteúdos da metrópole. Para um panorama mais geral sobre os estudos metropolitanos consultar Fresca (2011). Outros autores clássicos que sugerem bases teóricas e tipologias para os estudos urbanos: Pierre George escreveu sobre os “aglomerados” e “complexos urbanos”; Walter Christaller formulou a “teoria dos lugares centrais”; Max Derruau propôs as chamadas “zonas de influência das cidades” e as “séries de cidades” (baseado em P. George); e Michel Rochefort dedicou-se a hierarquizar as cidades e as redes, além de decompor as cidades em séries, a partir dos efeitos da dominação econômica no urbano (semelhante à Max Derruau) (ROCHEFORT, 2008).

“cidade mundial” não traduzem a real natureza da metrópole contemporânea, o que acaba por confundir as observações e análises. A atual transição da metrópole “não é apenas uma simples substituição de *produtos* por *serviços*, mas a emergência do modelo tecnológico denominado “informacional” que condiciona a produção, a distribuição, o consumo e a administração” (MEYER, *op. cit.*, p. 24).

Nesta busca por entender as novas características da metrópole contemporânea, uma abordagem da chamada “escola de geografia da Califórnia” propõe o conceito de *global city-regions*, procurando ampliar a interpretação das cidades globais, podendo ser entendidas como uma região metropolitana, municipalidades ou configurações territoriais ampliadas, que passariam a ser o motor da economia global, uma vez que a concentração diminui os custos de transações, “aumenta os efeitos de informação e flexibilidade”, e estimula a criatividade e a inovação devido à alta qualificação da mão-de-obra trabalhadora, etc. O ponto fundamental nesta abordagem “não está, portanto na simples concentração geográfica ou territorial das atividades econômicas, mas sim na morfologia dessas e nos elementos geradores de suas dinâmicas” (MATEO e TAPIA, 2002, p.77).

Entretanto é de se destacar o ônus social decorrente dessas *global city-regions*: o aumento do “fosso entre ricos e pobres em termos econômicos, sociais e espaciais” (MATEO e TAPIA, *op.cit*, p.77). Há uma proliferação de um número relativamente grande de trabalhos precários e desqualificados, concomitantemente à oferta de um pequeno número de ocupações com salários cada vez mais elevados. Outro problema é a atuação estatal, que estaria voltada a “ações proativas” para instalação de infraestrutura pública, com o favorecimento de atores privados.

Ainda nesta linha de pensamento, o conceito de *global city-regions* pode ser associado à idéia de “cidade mundial” de Peter Hall (1966), e John Friedmann e Eric Wolf (1982); e à idéia de “cidade global” de Saskia Sassen (1991). Estes termos surgiram nas últimas décadas do século XX, como expressões de um novo e decisivo fenômeno geográfico e institucional no atual estágio da economia, no qual unidades adjacentes de uma organização política local buscam coalizões em escala regional a fim de enfrentar as ameaças e oportunidades da globalização. Nesse contexto, a cidade global é ao mesmo tempo o centro de poder político e de órgãos governamentais, o

centro de negócios nacionais e internacionais, o centro de atividades profissionais de todos os tipos, e o centro de um “campo de informações” extremamente variado.

No entanto, ao analisar o conceito de cidade global, percebemos que ele mascara o crescente processo de segregação socioespacial que está atrelado às mudanças no mercado de trabalho. Quanto maior a divisão social do trabalho, maior será a divisão territorial do trabalho (CARVALHO, 2000). Silveira (2009) acrescenta que essa maior divisão do trabalho é a base para a segregação, pois se assenta sobre a tecnociência, a informação e as finanças, que permitem às grandes empresas e aos bancos novas escalas e possibilidades de ação. Muitas vezes há maior preocupação em demonstrar as condições necessárias a alcançar a condição de “global” do que expor suas especificidades históricas. O conceito acaba por identificar os traços da globalização sem apontar o “ônus” da globalização, muitas vezes classificando as metrópoles num *ranking* das cidades globais, o que evidencia a competição para atingir tal condição. Desse modo a polarização social e a segregação socioespacial passam a ser vistas como características das cidades globais e não mais de contradições de um processo histórico. Assim, caracterizar as metrópoles “apenas” como “cidades globais” é:

Optar pela perspectiva que enfatiza as verticalidades por oposição às horizontalidades, ou, dito de outra forma, por uma concepção de cidade que se define exclusivamente pela relação com a ordem global, deixando para trás, ou secundando, a ordem local (CARVALHO, *op. cit.*, p. 74).

Outro aspecto deste debate trazido por Meyer *et al* (2004, p. 27) é que os autores supõem que o desafio para o futuro da metrópole depende:

Hoje de grandes projetos urbanos e que o valor estratégico desses projetos está subordinado a sua capacidade de promover transformações em diversas escalas – local, intermediária e global –, aumentando sua capacidade de aglutinar novas funções e expandir sua área de influência.

Como se pode observar, a maior parte destas análises tem uma visão limitada quanto aos reais desafios futuros das cidades de países periféricos, que se põem não só à metrópole, mas para o modo de produção vigente, os quais tornam difícil (ou talvez impossível) falar de desenvolvimento (no sentido mais profundo deste conceito) devido à manutenção do modo produtivo gerador de desigualdades sociais. Não há a

possibilidade de desenvolvimento social quando as ações ainda estão voltadas somente ao crescimento econômico.

Neste sentido, cabe ressaltar que, assim como Meyer *et al* (2004) e Santos ([1987] 2007), também acreditamos que as inovações dos sistemas técnicos informacionais e comunicacionais têm de ser utilizados para um planejamento que privilegie a consolidação da cidadania nas metrópoles, envolvendo principalmente a habitação, a formação de novas centralidades, e a mobilidade e acessibilidade dentro de novos padrões tecnológicos – desde que distribuídos territorialmente de maneira equitativa.

Mattos (2006), ao se referir às tendências das cidades no atual período de globalização, destaca cinco tendências principais para se estudar as cidades latino-americanas:

1. *As novas estruturas produtivas e a nova dinâmica urbana* – onde a nova arquitetura das empresas baseadas em redes impulsionam estratégias de desconcentração produtiva e de dispersão aos mais diversos lugares do mundo, com a generalização de processos globalitários e informatizados, acarretando a perda de capacidades dos estados nacionais regularem o comércio internacional e a mobilidade de capitais. Para sobreviver, as empresas buscarão maior flexibilidade desintegrando o esquema de “empresa fordista”, tornando a “terceirização” um processo dominante.
2. *A desregulação, o mercado de trabalho e a cidade desigual* – baseado nas políticas de liberalização econômica, desregulação e flexibilização, somado à crescente evolução do chamado “setor terciário” nos grandes centros, que está intimamente ligada à precarização das normas sobre o trabalho e à acentuação de desigualdades sociais.
3. *Os negócios imobiliários e os novos critérios urbanísticos* – devido ao abandono das idéias de gestão pública e com a forte ascensão da gestão do território pelo capital privado, o negócio imobiliário passa a ser visto como uma oportunidade de “reciclagem de capital”, assim o critério urbanístico tem papel crucial para o investimento imobiliário. Estes dois fatores propiciam que a mais-valia urbana ganhe crescente importância como critério urbanístico e que os investimentos imobiliários privados tenham papel crucial na transformação urbana.
4. *A explosão de mobilidade e a nova morfologia urbana* – a ampliação do uso de novas Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) proporcionou uma mudança

na escolha locacional das famílias e das empresas, provocando uma “mutação” na morfologia urbana. O impacto simultâneo e combinado da difusão generalizada, a adoção de novas tecnologias de informação e comunicações, e um explosivo aumento da mobilidade espacial impulsionou a ampliação territorial do campo metropolitano de externalidades, provocando uma radical mutação na morfologia urbana, marcada por processos de “periurbanização” e “policentralização”.

5. *Os novos artefatos e a uniformização da paisagem urbana* – A dinâmica urbana impulsionada pelos negócios imobiliários, combinada aos “nós” das firmas globais e aos efeitos das políticas de *city-marketing*, redundou na aparição e proliferação de artefatos arquitetônicos emblemáticos nas grandes cidades em processo de globalização: elas representam a paisagem urbana da cidade globalizada, embora coexistam com extensas áreas favelizadas, onde a miséria e a “precariedade da paisagem” alcançam níveis indescritíveis.

É importante destacar que os países da América Latina se caracterizam primeiramente por se organizarem e reorganizarem suas principais estruturas em função de interesses distantes – em escala mundial (SANTOS, [1979] 2008; PAVIANI, 2006).

Entretanto, essa forma de organização foi intensificada a partir da segunda metade do século XX até os anos 1980, quando os países latino-americanos viveram um crescimento econômico relativamente rápido devido ao incremento do “modelo econômico de substituição de importações”. Este crescimento gerou empregos não só nas indústrias, mas também na oferta de atividades de comércio e serviços, atraindo população para os centros urbanos com maior dinamismo; assim, nestas décadas as cidades tiveram crescimento acelerado - impulsionadas por um grande êxodo rural -, sendo que as populações buscavam recursos presentes em meios urbanos (RODRÍGUES, 2006). Esse crescimento urbano acarretou na formação de grandes aglomerações, como observa Rodrigues (op. cit., p. 122):

Las ciudades desbordan ya el espacio de la ciudad central y avanzan en un proceso de aglomeración hacia zonas próximas formando espacios que se dominan Gran Buenos Aires, es decir su área metropolitana, La Habana Metropolitana, conturbando su área central con otros municipio limítrofes; Gran Rio de Janeiro, Gran São Paulo, Zona Metropolitana de México, de Lima, entre otras.

O grande êxodo rural, ocorrido em toda América Latina, propiciou a formação de grandes aglomerações no continente. A força da metropolização foi acentuada na Venezuela e Argentina pela imigração na região: a Venezuela devido aos atrativos de extração e indústria petrolífera recebeu inúmeros imigrantes colombianos; na Argentina, houve aumento da população imigrante devido às crises políticas no Chile e Uruguai (RODRÍGUES, *op. cit.*).

Foi a partir da década de 1980 que as economias latino-americanas diminuíram o ritmo de seu crescimento econômico, concomitantemente ao aumento das dívidas externas de cada país; o chamado “emprego informal” (conceito proposto pelos economistas, que tem enorme sinonímia com as atividades que entendemos como sendo do “circuito inferior”) se transformou em uma alternativa à ausência do “emprego formal”; proliferaram-se as favelas e os *barrios marginales*; o modelo de substituição de importações se esgotou e introduziu-se um novo modelo econômico, o neoliberal, onde a indústria é voltada à exportação. A “onda da globalização” abarcou os espaços regionais com as mudanças tecnológicas e organizacionais, e o barateamento da produção. No atual período da história, os atributos da globalização estão presentes – ainda que de forma seletiva – em toda a América Latina, pois todos os dias a imprensa noticia doenças, fome, desemprego, baixo níveis educacionais, etc. (PAVIANI, 2006; RODRIGUES, *op.cit.*).

Não podemos nos esquecer de Santos ([1979] 2008) que também estudou as metrópoles nos países subdesenvolvidos e mostrou como é impossível dissociar o funcionamento destas grandes áreas urbanas do processo mais geral das “modernizações capitalistas”. Para ele, essas modernizações

Provocam desigualdades de oportunidades entre os cidadãos, assim [...] a dimensão tecnológica dos instrumentos de trabalho e dos equipamentos que se tornam indispensáveis à vida coletiva ultrapassa as possibilidades individuais e faz com que o Estado apareça como única solução para esses problemas, tendo que intervir cada vez mais nesses domínios que, há pouco, eram reservados às iniciativas privadas. [...] Em contrapartida, a modernização das infraestruturas, entre elas os transportes, favorecem as grandes firmas situadas nos maiores centros urbanos que, então vêm seu mercado ampliado e unificado. O Estado modernizador aparece, portanto, também como uma condição fundamental da criação e do fortalecimento das atividades modernas e das formas monopolísticas de atividade (SANTOS, *op. cit.*, p.280).

Como resultado dessas modernizações nos maiores centros urbanos, há a concentração tributária nos órgãos federais (que irão investir em favor dos grandes centros), enquanto que os municípios de menor tamanho vêem sua capacidade tributária/fiscal reduzidos. Essa tendência de centralização das finanças públicas nos grandes centros propicia a difusão da pobreza por toda parte e uma concentração da pobreza nos pontos de crescimento, resultado da associação funcional do Estado com os “monopólios” de todos os tipos. Nos países subdesenvolvidos, o fruto dessa modernização recente é o aumento do número de metrópoles; neste sentido Santos ([1979] 2008, p.284) ressalta ainda que:

A função metropolitana nos países subdesenvolvidos é exercida em dois níveis. Uma metrópole completa é capaz de responder a amplas necessidades econômicas e sociais com meios segregados por ela própria, tais como a produção de bens de capital ou a elaboração de tecnologias adaptadas às exigências da sociedade econômica nacional. As metrópoles incompletas também se irradiam sobre um vasto espaço, mas só podem exercer a totalidade das funções comparáveis a partir de contribuições externas, vindas justamente, na maior parte dos casos, das metrópoles completas.

Numa obra mais recente, Santos ([1993] 2008) lembra também que o processo da “macrourbanização e metropolização” ganhou importância fundamental nas últimas décadas devido à:

Concentração da população e da pobreza (contemporânea da rarefação rural e da dispersão geográfica das classes médias); concentração de atividades relacionais modernas (contemporânea da dispersão geográfica da produção física); localização privilegiada da crise de ajustamento às mudanças na divisão internacional de trabalho e às suas repercussões internas, o que inclui a crise fiscal; **“involução metropolitana”**, com a coexistência de atividades com diversos níveis de capital, tecnologia, organização e trabalho; maior centralização da irradiação ideológica, com a concentração dos meios de difusão das idéias, mensagens e ordens; construção de uma materialidade adequada à realização de objetivos econômicos e socioculturais e com um impacto causal sobre o conjunto dos demais vetores (SANTOS, [1993] 2008 , p.87-88, *grifo nosso*).

É essa “involução metropolitana” que intentamos entender, esse “caldo cultural” criado pelos pobres nas cidades (principalmente nas grandes cidades), fomentando formas econômicas menos modernas, menos sofisticadas do ponto de vista técnico e

com influência “menos perceptível” no crescimento econômico. É por isso que entendemos a teoria dos circuitos da economia urbana como uma teoria operacional para analisar o processo de metropolização brasileiro, pois nos países pobres o processo metropolitano propicia o desenvolvimento deste conjunto enorme de atividades, que se pode identificar através do conceito de “circuito inferior da economia urbana”. É este circuito (que emprega, sobretudo, técnicas “não hegemônicas”) que em grande parte dá a “identidade” das metrópoles no Brasil e no Terceiro Mundo. Portanto, é necessário esclarecer que nosso objetivo não é a tentativa de “classificar” a metrópole campineira, mas caracterizar o circuito inferior que se desenvolve nesta região.

1.2. Gênese da urbanização e metropolização de Campinas

No Brasil, o Estado tem tratado a questão metropolitana, sobretudo como uma questão normativa e orçamentária. A seguir, tentaremos expor brevemente o contexto histórico em que foram implementadas as regiões metropolitanas no país. Para compreender as diretrizes que nortearam a delimitação dessas regiões, os estudos de Pedro Geiger (1963) sobre a evolução da rede urbana brasileira se destacam, assim como Santos ([1993] 2008) ao estudar a urbanização brasileira. Ermínia Maricato (2000; 2003) contribui ao analisar o processo metropolitano brasileiro a partir de dados demográficos, socioeconômicos, urbanísticos, e também baseado na desigualdade social, segregação socioespacial e meio ambiente.

A formação das regiões metropolitanas está ligada ao intenso crescimento urbano, que gera a conurbação de núcleos urbanos. No entanto, a conurbação não é característica essencial para a formação das regiões metropolitanas: a metropolização é um processo de expansão territorial urbana caracterizado pela expansão das manchas urbanas iniciais das cidades, com intensificação de fluxos econômicos e sociais e dos vínculos culturais entre cidades vizinhas com relações mais ou menos interdependentes. Geralmente um núcleo urbano principal exerce influência social e econômica sobre os demais municípios da região metropolitana. Cabe salientar que as regiões metropolitanas se constituem em pólos de atividade econômica, dotados de fixos e fluxos a fim de atender às necessidades específicas dos atores nelas instalados.

Segundo a legislação vigente, as regiões metropolitanas têm como objetivo principal organizar e promover a integração do planejamento e a execução das “funções

públicas de interesse comum”, que são, conceitualmente, serviços e atividades executados pelos municípios que podem causar impacto nos municípios vizinhos integrantes de uma região metropolitana (Governo do Estado de São Paulo, 2008, p.22).

No Brasil, a partir das décadas de 1950 e 1960, com os estímulos à industrialização, ocorreu uma concentração urbana acelerada no país. A conurbação das cidades gerou demandas de serviços e atividades que extrapolavam decisões municipais, assumindo uma dimensão maior, uma dimensão metropolitana (Governo do Estado de São Paulo, *op. cit.*). Teve-se, então, a necessidade de realização de estudos numa busca de resolução de tais problemas. Foi, então, no período militar de nossa história, que surgiram as primeiras tentativas de organização de regiões metropolitanas e neste sentido ficou assim normatizado o tema na Constituição Federal:

A União mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade socioeconômica, visando a realização de serviços de interesse comum (Constituição Federal de 1967, no art. 157, §10)¹¹.

No entanto, somente em 1973 as regiões metropolitanas começaram a ser formalmente constituídas, através de leis federais complementares, que estabeleceram que em cada região houvesse um conselho deliberativo e um conselho consultivo. Porém, este modelo era rígido, sem considerar as particularidades das regiões, tratando como igual a realidade de aglomerados distintos, como os de São Paulo e de Belém, por exemplo. A legislação dispunha, ainda, a preferência na obtenção de recursos federais e estaduais para os municípios que participassem do planejamento integrado e dos serviços comuns à região metropolitana, inclusive para a obtenção de financiamentos e garantias para empréstimos (Governo do Estado de São Paulo, *op. cit.*).

A Constituição de 1988 transferiu aos estados da federação a prerrogativa de criação de novas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, através de leis complementares. Antes dessa transferência de prerrogativas tinham-se estabelecidas nove regiões metropolitanas que datam de 1973: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, e, em 1974, Rio de Janeiro. A partir de 1998 criaram-se também as Regiões Integradas de

¹¹ Esta redação foi mantida pelo art. 164 da emenda Constitucional nº1, de 17 de outubro de 1989.

Desenvolvimento (Rides), que são regiões com as mesmas características das regiões metropolitanas, porém agregam municípios de mais de um estado da federação. A primeira Ride criada foi a do Distrito Federal e entorno (que engloba municípios do Distrito Federal e do estado de Goiás). Hoje são 40 as aglomerações urbanas brasileiras (entre regiões metropolitanas, Rides, colares metropolitanos, áreas de expansão metropolitanas e “núcleos metropolitanos”), como pode ser verificado no Quadro 1, sendo duas na região Centro-Oeste, 10 no Nordeste, 3 no Norte, 9 no Sudeste, e 16 no Sul do país. Estas regiões envolvem 482 municípios, com área total de 366 milhões de Km² e, em 2004, somavam 58% da população brasileira (Governo do Estado de São Paulo, 2008, p.29).

Quadro 1 - Brasil: Regiões Metropolitanas e aglomerações urbanas - ano de criação

Região e aglomeração urbana	Estado da Federação	Ano da criação
Região Centro-Oeste		
Ride - Região integrada de desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno	DF e GO	1998
RM Goiânia	GO	1999
Região Nordeste		
RM Fortaleza	CE	1973
Rm Recife	PE	1973
RM Salvador	BA	1973
RM Aracaju	SE	1995
RM Natal	RN	1997
RM Grande São Luís	MA	1998
RM Maceió	AL	1998
Ride - Região integrada de desenvolvimento do Pólo Petrolina/PE e Juazeiro/BA	BA e PE	2001
Ride - Região integrada de desenvolvimento da Grande Terezina	PI	2001
RM João Pessoa	PB	2003
Região Norte		
RM Belém	PA	1973
RM Macapá	AP	2003
RM Manaus	AM	2007
Região Sudeste		
RM Belo Horizonte	MG	1973
RM São Paulo	SP	1973
RM Rio de Janeiro	RJ	1974
RM Grande Vitória	ES	1995
RM Baixada Santista	SP	1996
Colar Metropolitano da RM Vale do Aço	MG	1998
RM Vale do Aço	MG	1998
Colar Metropolitano da RM de Belo Horizonte	MG	2000
RM Campinas	SP	2000
Região Sul		
RM Curitiba	PR	1973
RM Porto Alegre	RS	1973
Área de expansão metropolitana da RM Florianópolis	SC	1998
Área de expansão metropolitana da RM Norte/Nordeste Catarinense	SC	1998
Área de expansão metropolitana da RM Vale do Itajaí	SC	1998
Núcleo metropolitano da RM Florianópolis	SC	1998
Núcleo metropolitano da RM Norte/Nordeste Catarinense	SC	1998
Núcleo metropolitano da RM Vale do Itajaí	SC	1998
RM Londrina	PR	1998
RM Maringá	PR	1998
Área de expansão metropolitana da RM Carbonífera	SC	2002
Área de expansão metropolitana da RM da Foz do Rio Itajaí	SC	2002
Área de expansão metropolitana da RM Tubarão	SC	2002
Núcleo metropolitano da RM Carbonífera	SC	2002
Núcleo metropolitano da RM Foz do Rio Itajaí	SC	2002
Núcleo metropolitano da RM Tubarão	SC	2002

Fonte: Governo do Estado de São Paulo, 2008.

Vale ressaltar que, segundo Silveira (2004) a intensa modernização brasileira só foi possível graças à modernização concomitante do território. Na Amazônia e no Centro-Oeste a escassez de infraestrutura permitiu a implantação fluída do novo sistema técnico e econômico moderno, favorecendo a formação de metrópoles e cidades médias. As regiões metropolitanas de Goiânia, Belém e Manaus, por exemplo, contém o circuito superior e ao mesmo tempo se multiplica o circuito inferior. Diferentemente, no Nordeste brasileiro a estrutura rígida de propriedade impediu a maior distribuição e o aumento do consumo, desta forma a constituição das metrópoles desta região foi mais lenta, resultando na expulsão dos trabalhadores do campo, que muitas vezes vêm no circuito inferior da economia urbana um abrigo, e possibilidade de sobrevivência. Por fim as regiões Sul e Sudeste viveram uma urbanização precoce e acelerada.

Conforme mostra o Quadro 1, o estado de São Paulo tem três regiões metropolitanas: a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS)¹², a Região Metropolitana de Campinas (RMC)¹³ e a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)¹⁴. Esse conjunto é denominado de “macrometrópole paulista” pela EMPLASA¹⁵ e agrega 67 municípios. Possuem certa descontinuidade, pois entre a RMSP e a RMC há a Região Administrativa de Jundiaí¹⁶ com indústria diversificada (QUEIROGA, 2008).

O desenvolvimento da macrometrópole paulista está atrelado às inovações nos sistemas técnicos de construção de pontes e túneis a partir do século XIX, o que possibilitou “vencer” os obstáculos naturais ali presentes. Neste sentido, segundo Santos (2007, p.62), a evolução das técnicas pela humanidade permitiu “um menor esforço na produção, no transporte e nas comunicações”. Como exemplo desta influencia das redes-suporte de transporte na formação da “macrorregião”, podemos lembrar da importância das rodovias Anchieta (SP 150) e Imigrantes (SP160), aquela, construída na década de 1940, acompanha o relevo bastante íngreme, com ziguezagues e túneis curtos; a segunda foi construída em 1970 com técnicas de perfuração de rochas e construção de túneis e viadutos bastante desenvolvidos, não acompanha regularmente o relevo, possui túneis longos e é pouco íngreme. Processo semelhante aconteceu com as rodovias Anhanguera (SP 330) e Bandeirantes (SP 348): a primeira é bastante sinuosa,

¹² RMBS – Criada pela Lei Complementar Estadual nº815, de 30 de julho de 1996.

¹³ RMC – Criada pela Lei complementar Estadual nº870, de 19 de junho de 2000.

¹⁴ RMSP- Criada pela Lei complementar Federal nº14, de 08 de junho de 1973.

¹⁵ Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A.

¹⁶ Denominada como aglomeração intersticial pela EMPLASA.

pois acompanha o relevo; a segunda, também construída na década de 1970, é mais retilínea, pois as colinas rochosas ao redor foram implodidas. Portanto, a macrorregião apresenta-se como um resultado desses fluxos e fixos e dessa interdependência regional (QUEIROGA, 2008).

Vale ressaltar ainda que entre as décadas de 1960 e 1970 houve uma expansão industrial no estado de São Paulo para além da Região Metropolitana de São Paulo. A ação estatal não se limitou a apenas construir a infraestrutura necessária, como também investiu na indústria “de base” (refinarias em São José dos Campos e Paulínia); “de ponta” (aeronáutica), Instituto Tecnológico de Aeronáutica - ITA (em São José dos Campos), e “de pesquisa”: Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP (1966), Universidade Federal de São Carlos - UFSCAR (1968), Instituto de Tecnologia de Alimentos - ITAL (Campinas, 1969), Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações – CPqD (Campinas, 1976) e Faculdade de Tecnologia da Universidade Estadual Paulista - UNESP-Sorocaba (2002)(QUEIROGA, *op. cit.*, p.122).

No que tange ao município de Campinas e seu entorno, destaca-se a análise de Badaró (1996), com o resgate histórico da região desde o período colonial. Santos (2002) analisa o processo de apropriação do espaço central de Campinas e demonstra que o desenho atual é o resultado histórico do embate de forças políticas, com diversos interesses especulativos envolvidos. Cano e Brandão (2002) analisaram cada um dos municípios da Região Metropolitana de Campinas (RMC) a partir das seguintes variáveis: urbanização, economia, finanças públicas e meio ambiente.

Já dentre os estudos sobre a atualidade de Campinas e a RMC, destacam-se os trabalhos de Melgaço (2005) que estudou a violência e o planejamento territorial no município; Albuquerque (2006) ao estudar o Sistema Único de Saúde (SUS) e o uso do território; e Marandola Jr., De Paula e Hogan (2007) que analisaram a vulnerabilidade dos bairros de Campinas.

Dentre os estudos ligados à expansão urbana e aos sistemas técnicos que propiciaram a “criação” de uma “Campinas, cidade do automóvel”, destaca-se Pires (2007) que estudou a expansão urbana e o mercado imobiliário na cidade; Cappa (2008) que analisou o sistema ferroviário da Região; Silva Neto (2008) que abordou as modernizações do sistema viário da cidade; Mestre (2009) que analisou as políticas

públicas destinadas à zona sul deste município e as relacionou com o processo de periferação existente ali. Marandola Jr., De Paula e Hogan (2011) analisaram a importância do automóvel atrelado à expansão urbana do município. Por fim, e não menos importante, destacamos o livro organizado por Souza (2008), intitulado *A metrópole e o futuro: refletindo sobre Campinas*, obra importantíssima para nosso trabalho devido à abordagem ligada ao uso do território e à teoria dos circuitos da economia urbana.

Para entendermos melhor a atual Campinas, faz-se necessário um breve resgate histórico da evolução de sua mancha urbana. O desenvolvimento de Campinas teve forte relação com sua localização geográfica: no final do século XVIII transportava-se açúcar pelo caminho das *Minas de Goyases* em direção aos portos do litoral paulista. No século XIX conquistou a posição de entroncamento viário, com a chegada do ramal da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. A partir das ferrovias recebia-se, armazenava-se e transportava-se praticamente todo o café do interior de estado para o Porto de Santos. A abertura das rodovias paulistas no século XX manteve a proximidade com São Paulo e foi importante fator de atração de empresas (CAPPA, 2008).

A modernização do sistema circulatório da região foi muito importante para articulação do município na organização regional do estado de São Paulo, tanto no século XIX, com a *São Paulo Railway Company* e a *Companhia Mogiana de Estradas de Ferro*; quanto em meados do século XX, com a construção da Rodovia Anhanguera. Também no final da década de 1970, com a construção da Rodovia dos Bandeirantes; e hoje, com as redes de fibras ópticas que percorrem esses mesmos trajetos (SILVA NETO, 2008).

A RMC concentra cerca de 7% da população estadual (perto de 2,6 milhões de habitantes). É formada por 19 municípios, sendo 8 diretamente polarizados por Campinas. Sua economia é em grande parte baseada na indústria de ponta e no tecnopólo de pesquisas informacionais e biotecnologia, beneficiados pela presença de importantes centros universitários na Região. Campinas apresenta-se como o centro da RMC, possui várias empresas e instituições vinculadas à produção de alta tecnologia, como por exemplo, a Companhia de Desenvolvimento do Polo de Alta Tecnologia de

Campinas - Ciatec¹⁷, a Unicamp e a Pontifícia Universidade Católica de Campinas - PUCCamp; também exerce polaridade concentrando uma população de cerca de 1 milhão de habitantes. No entanto, as indústrias de alta tecnologia que constantemente se beneficiam da infraestrutura implantada pelo poder público se ressentem da taxa elevada de importação de componentes eletrônicos, que reduzem a capacidade de transmissão espacial dos efeitos dinâmicos do crescimento econômico (CAIADO, 2002¹⁸). Segundo o autor, “o investimento público cumpre o papel de ampliar os espaços disponíveis à reprodução ampliada do capital, este procura se localizar onde essas condições objetivamente garantem ganhos de competitividade” (CAIADO, *op. cit.*, p. 189).

Os indicadores sociais levantados pela Fundação SEADE em 2008 mostram a porcentagem de vínculos empregatícios por setores da economia nos municípios da RMC. Quando analisado o setor de serviços (predominante na RMC com 42,03% do total de vínculos empregatícios), Campinas e Hortolândia apresentaram os mais elevados índices (52,73% e 48,35% do total no setor, respectivamente), enquanto Holambra e Nova Odessa apresentaram os menores índices (18,98% e 17,27% do total no setor). Na indústria (segundo maior setor da RMC com 33,19% do total de vínculos empregatícios) destacam-se a participação de Nova Odessa, Pedreira e Vinhedo (69,60%, 61,48% e 53,53% do total no setor, respectivamente), sendo Holambra, São Antônio de Posse e Campinas os municípios com menor índice (12,68%, 13,78% e 19,53% do total no setor). No comércio, Campinas também se destaca, seguido por Sumaré (24,18% e 24,12% do total no setor). Jaguariúna e (novamente) Nova Odessa apresentam os piores índices (9,76% e 11,38% do total no setor). A construção civil é o segundo menor setor da RMC (2,70% do total de vínculos empregatícios), perdendo apenas para a agropecuária - menor setor empregatício (1,65% do total de vínculos empregatícios).

Novamente é importante destacar os trabalhos de Maria Adélia Ap. de Souza (2008, p.40) sobre a Região Metropolitana de Campinas. Segundo a autora, a cidade conhece um “permanente processo de modernização incompleta”, pois com essas

¹⁷É uma empresa municipal de economia mista, que tem a Prefeitura como detentora de 99% de suas ações.

¹⁸Vale destacar, que tal discussão tem base em Hirschmann (1961) com o conceito de “transmissão espacial dos efeitos dinâmicos”.

modernizações o espaço metropolitano viabiliza interesses externos ao lugar, gerando, por conseguinte, um imenso processo de empobrecimento da RMC. Isso porque “o espaço das grandes empresas não é o espaço de todos, mas aqueles territórios melhor preparados tecnicamente para seu funcionamento” (SOUZA, 2008, p. 45). Enquanto isso a cidade toda vai mudando de função, empobrecendo, definindo espaços de segregação com a ampliação de periferias cada vez mais distantes dos centros das cidades. Deste modo a metrópole se organiza produzindo a segregação socioespacial: “lugares que têm tudo e lugares que têm nada”. São as “verticalidades” o motor produtor dessa desigualdade, pois não exigem contiguidade espacial. Elas utilizam-se de tecnologias de ponta e é um “atributo para o funcionamento das grandes empresas transnacionais nos lugares, principalmente nos lugares metropolitanos” (SOUZA, 2008, p.40-47).

Assim, o município de Campinas destaca-se pela predominância de favelas e ocupações, na maioria precárias (sobretudo nas zonas sudoeste e sul, pouco servidas de infraestrutura rodoviária). Já os condomínios e loteamentos de renda média e alta e os enclaves fechados – legais e ilegais – implantam-se em bairros servidos por rodovias e vias expressas, tendo o automóvel como principal meio de transporte (BUENO, 2008).

1.3. O conceito de “circuito inferior” e sua expressão na Região Metropolitana de Campinas

Como já mencionado, nosso quadro teórico de referência tem como base principal a teoria dos dois circuitos da economia, e em especial, o conceito de “circuito inferior da economia urbana”. A seguir, tentaremos expor brevemente os principais autores que estudaram elementos fundamentais que estão na gênese dessa teoria. Para compreender as características das cidades latino-americanas os estudos de Jean Tricart (1965) foram fundamentais; assim como Akin Mabogunje (1968) que analisou a urbanização da Nigéria e Terence McGee (1970; 1971) que dedicou-se ao entendimento do processo de urbanização no Terceiro Mundo; esses três autores tornaram-se referências centrais para a posterior teorização dos “circuitos da economia urbana”.

Em 1971, Berry estudou os centros de mercados em países ricos e pobres. Em 1979, Santos ([1979] 2008) apresentou de maneira detalhada sua proposta da teoria dos circuitos da economia urbana. Harvey ([1973] 1980), apoiado na teoria marxista, buscou

entender questões espaciais do comércio tradicional. Atualmente Silveira (2004; 2007; 2008; 2009; 2011a; 2011b; 2011c) propõe várias análises que partem da teoria dos circuitos da economia urbana, que foi por muitos anos relegada, acusada de ser uma “teoria dualista”. Recentemente a autora analisa o processo de urbanização das cidades latino-americanas visando uma “atualização” dessa teoria¹⁹.

Como se pode perceber, na geografia urbana, há várias formas de entendimento possíveis para a formação de atividades “pouco capitalizadas”, “informais” ou “não-hegemônicas” nas grandes cidades brasileiras. Na chamada “geografia quantitativa”, a ênfase da análise destas atividades se dava na busca dos elementos da “oferta” e da “procura” dos produtos e serviços nos meios urbanos. Assim, no sistema de intermediação que se dá através do processo de distribuição, coloca-se em contato a oferta dos produtores com a demanda dos consumidores. Entretanto, a maioria dos tipos de intermediação implica a existência e um centro de mercado específico, e é nas centenas de milhares de pequenos centros de mercados distribuídos por todo o mundo onde se dá o processo diário de intermediação. Assim, produtores e consumidores se encontram frente a frente no comércio varejista e dessa forma *“las empresas dedicadas al comercio minorista y las de servicios son el último eslabón de la cadena de producción y distribución y el primer paso en el proceso de consumo”* (BERRY, 1971, p. 2). Segundo esse autor, é nas cidades onde se entrelaça a geografia da produção e a geografia do consumo, que gera atração para a aquisição de bens e serviços necessários aos consumidores que para lá se deslocam. Esse deslocamento tenderá a ser o menor possível pelos consumidores, desejosos de um mínimo esforço para as compras frequentes, diferenciando-se para as menos frequentes, que podem ser também de outras atividades como lazer, vida social, etc. Portanto, há uma variedade de “lugares centrais”²⁰, que se ajustam aproximadamente à distribuição geográfica dos consumidores.

Segundo os Getis e Getis (1966, p.88), “Christaller supõe que o lugar central possui um monopólio no abastecimento do bem para sua região complementar em

¹⁹ Vale destacar também que María Laura Silveira orientou teses de doutorado muito interessantes no âmbito do Departamento de Geografia da USP, dos quais se destacam os trabalhos de Montenegro (2006; 2011) ao caracterizar o circuito inferior da economia na cidade de São Paulo e Grimm (2012) ao estudar quais leituras foram de central importância para Milton Santos na formulação desta teoria.

²⁰ A teoria dos lugares centrais (Christaller, 1966) estuda a localização, tamanho, número e distribuição espacial das aglomerações dessas atividades.

virtude do preço ao qual ele pode oferecer o bem”, contudo ou existiriam lugares não servidos, ou os círculos iriam se superar, caso em que a condição de monopólio não seria satisfeita²¹.

Todavia, segundo ainda a teoria original de Christaller, os alcances dos bens diminuem sucessivamente e, à medida em que diminuem, permanecem entre os dois centros um número cada vez maior de consumidores, o que permite o desenvolvimento de centros alternativos, que teoricamente oferecem bens a preço mais baixo do que os centros principais e localizam-se em áreas com infraestrutura precária. Na prática, porém, a organização das áreas de alcance dos bens parece um pouco diferente, pois ao analisar o comércio de centros alternativos em Campinas, observa-se a elevação dos preços daqueles à medida que se distanciam espacialmente dos centros principais.

Neste sentido, os estudos de Harvey podem ser considerados como uma explicação alternativa à estas considerações típicas da análise “quantitativa” em geografia urbana. David Harvey ([1973] 1980, p.45) mostra que o preço da acessibilidade e o custo da proximidade podem nos ajudar a entender essas questões espaciais do então chamado “comércio tradicional”, pois as pessoas são forçadas a pagar um “preço social” para ter acesso a certas facilidades, envolvendo aí custos diretos com o transporte e também custos “emocionais e psicológicos” envolvidos no deslocamento urbano. Por outro lado, a relação de proximidade tende a “impor certos custos sobre a moradia”.

Segundo Milton Santos ([1979] 2008), o preço para ter acesso a certas facilidades, gera trabalho à grande quantidade de pessoas pobres, nas grandes cidades, principalmente do Terceiro Mundo.

Alguns estudos sobre o comércio e os centros de mercado, seguidos por análises de diversas cidades do Terceiro Mundo enriqueceram a análise do fenômeno da urbanização nos países periféricos, e permitiram que novas sínteses teóricas fossem produzidas, como é o caso da “teoria dos dois circuitos da economia urbana”, que difere a economia urbana em circuito “superior”, “superior marginal” e “inferior” – distinguidos principalmente pelo grau de tecnificação, organização e capital (SANTOS, [1979] 2008).

²¹ Neste caso, segundo Christaller (*op.cit.*) os hexágonos seriam as figuras mais eficientes para servir uma área, pois nenhuma parcela do território seria desprezada.

O circuito inferior caracteriza-se principalmente pelo baixo grau de tecnificação de suas atividades, e é possível entendê-lo através da análise da “idade”, das condições de uso dos equipamentos técnicos utilizados pelos agentes e pela predominância da utilização de equipamentos usados (popularmente conhecidos como “de segunda mão”); muitas vezes os equipamentos adquiridos são de má qualidade, e se constituem na única alternativa produtiva para estes agentes, por seu baixo nível de renda e remuneração (SANTOS, [1979] 2008; SILVEIRA, 2007; 2008; 2009; MONTENEGRO, 2006).

Também destacam-se as “maiores facilidades de entrada” neste circuito, pois “o trabalho é fator essencial no circuito inferior, enquanto no circuito superior é o capital”. Assim, não são necessárias grandes quantias de capital para se iniciar uma atividade deste tipo, porém, no que tange carga horária de trabalho, há a grande necessidade de dispensar maior tempo às atividades exercidas, podendo variar de 10 a 15 horas de trabalho por dia, em média (SANTOS, *op. cit.*, p. 203). Também não há necessidade de muitos anos de estudo “formal” para o exercício destas atividades. Portanto, para os agentes do circuito inferior, o controle de custos e lucros é raro, sendo a contabilidade quase ausente. Do ponto de vista financeiro, no circuito inferior não é incomum o fato do “endividamento” substituir a “poupança”.

O consumo dos habitantes pobres nos bairros mais “periféricos” tem como principal “estímulo” o elevado preço dos transportes, que não permite o deslocamento para consumir em centros de comércio modernos, frequentemente situados no centro das cidades ou seus arredores, enquanto que os pobres moram em bairros segregados socioespacialmente. Assim, o estabelecimento comercial no bairro é adaptado ao consumo pequeno e irregular (dadas as rendas “escassas” do dia-a-dia desses consumidores), tornando-se pequeno e constante o abastecimento do estoque do estabelecimento (dada a necessidade de reposição dos mais variados produtos). Assim, “em regra geral, a rapidez da renovação dos estoques é tanto maior quanto menor for o capital investido” (SANTOS, *op. cit.*, p. 216).

No circuito inferior os estabelecimentos ocupam pequenos espaços, seja em imóveis próprios (muitas vezes na própria residência)²², seja em espaços públicos, ou em locais alugados – geralmente em áreas do meio ambiente construído “degradado” ou

²² O fato do ambiente de trabalho ser na própria residência, possibilita que as mulheres realizem ao mesmo tempo as atividades econômicas e as domésticas (SANTOS, [1979] 2008; SILVEIRA, 2004).

“disfuncional”. Em pesquisa realizada no início da década de 2000, Silveira (2004) indica que em Campinas apenas 13% dos imóveis de aluguel custavam menos de R\$500,00/mês, sendo esta variável (o valor dos aluguéis) um importante elemento para se entender o funcionamento do circuito inferior no território brasileiro. Para a autora,

Incluindo as condições do meio ambiente e certamente a localização, o valor do aluguel é um indicador interessante para conhecer o poder das empresas no uso do território, sua capitalização e a capacidade de ampliar a divisão do trabalho, além do estabelecimento e de sua própria organização (SILVEIRA, 2004 , p.153).

Pode-se dizer, portanto, que o dinamismo das cidades nos países periféricos está ligado tanto ao papel de uma “economia dos pobres”, quanto ao papel desempenhado pelas sedes das grandes corporações multinacionais, pois essa combinação promove a crescente polarização social e diversidade cultural, exacerbada pelo grande fluxo migratório (em busca de trabalho).

Para Silveira (2009), a pobreza é ainda um fator determinante na estruturação das metrópoles nos países periféricos e esta população privada da cidadania se apresenta como um entrave a “oligopolização completa” das atividades econômicas, porque permite que firmas menores subsistam nas áreas desvalorizadas das cidades, pois os pequenos estabelecimentos conseguem coexistir com as grandes empresas e redes, ao utilizar vários tipos de dinheiro e crédito (como *tickets*, vale-transporte, vale-alimentação, “fiado” ou crediário).

É dentro deste quadro geral de metropolização baseada no dinamismo de atividades pouco capitalizadas que nos pareceu importante entender o papel atual dos “nexos financeiros” e da “mobilidade espacial” na Região Metropolitana de Campinas. É importante destacar que os transportes e as finanças conduzem os atores do circuito inferior a consumir bens e serviços em estabelecimentos do circuito superior, criados intencionalmente para o consumo popular, como as grandes redes de supermercados, roupas, eletroeletrônicos, etc. (SILVEIRA, 2004). O circuito inferior, portanto, se instala geralmente nas áreas de “meio ambiente degradado”, com alta circulação de pessoas e meios de transporte, podendo estabelecer-se nos centros urbanos e também como alternativa para as populações segregadas socioespacialmente – localizando-se nas áreas de maior circulação de pedestres, geralmente próximos a terminais de ônibus ou pontos de concentração de transportes alternativos.

Este circuito se caracteriza pelo baixo grau de capitalização, sendo impelido a aumentar seu capital de giro por meio do acesso ao crédito; ainda mais quando muitos dos pequenos empresários trabalham como “pessoas físicas” (nos termos jurídicos que a legislação nacional define). A “vulnerabilidade” econômica aumenta quando estes atores recorrem ao “cheque especial” e ao “crédito pessoal” – sobretudo das financeiras, por praticarem taxas de juros bastante elevadas. Também, como o número de pessoas não-bancarizadas é grande, as instituições financeiras encontram aí um terreno fértil para aumentar o escopo de sua atuação. Geralmente as empresas do circuito inferior não realizam investimentos financeiros por falta de capital, porque reinvestem os recursos captados na atividade com vistas à ampliação do consumo familiar (SILVEIRA, 2004).

No que se refere à mobilidade das populações em grandes cidades, concordamos com Harvey ([1973]1980, p.45) que a “acessibilidade à oportunidades de emprego, recursos e serviços de bem-estar pode ser obtida somente por um preço, e esse preço é, geralmente, igualado ao custo de superar distâncias, de usar o tempo, etc.”.

Neste sentido, o automóvel particular tem se apresentado como uma alternativa à ineficiência dos transportes públicos, uma vez que se torna cada vez mais fácil a aquisição daquele, principalmente por meio dos consórcios e modalidades “facilitadas” de acesso ao financiamento bancário. O “encurtamento” do tempo e espaço percorrido através do uso do automóvel particular propicia, ainda, a expansão do tecido urbano pois há a possibilidade de estabelecer residência a grande distancia do centro urbano, como mostrou há tempos o geógrafo Jurgen Langenbuch (1971). Assim as estradas passam a ter, cada vez mais, participação destacada na estruturação da Região Metropolitana de Campinas, muitas delas exercendo a função de grandes avenidas em alguns momentos do dia e da noite (CAPPA, 2008).

Pode-se dizer, de maneira geral, que as estradas impulsionaram e ainda orientam a expansão metropolitana das seguintes maneiras: oferecendo novas oportunidades de crescimento a núcleos urbanos preexistentes, a partir da melhoria das condições de comunicação com a metrópole; atraindo indústrias e construindo seu eixo de localização; e, por fim, favorecendo o surgimento de núcleos residenciais em suas margens (LANGENBUCH, *op. cit.*).

Capítulo 2 – A evolução recente do circuito inferior da economia urbana em Campinas/SP

2.1. Características gerais do circuito inferior segundo a pesquisa empírica

Foi a partir deste quadro teórico de referência (exposto anteriormente) que pudemos empreender nossa investigação de cunho mais empírico, tendo como base a manifestação do “circuito inferior” em quatro áreas distintas do município de Campinas, conforme já comentado.

É necessário destacar (como já mencionado na introdução desta dissertação) que devido a ausência de dados oficiais referente ao circuito inferior da economia urbana, demos atenção especial à elaboração do questionário utilizado em trabalho de campo (vide anexo). Para isso foi de fundamental importância realizarmos uma revisão bibliográfica que nos direcionasse às perguntas fundamentais deste trabalho. Entre tantas leituras realizadas, foram de fundamental importância os textos de Milton Santos ([1979] 2008) acerca da teoria dos dois circuitos da economia urbana; de María Laura Silveira (2004; 2007; 2007b; 2008; 2009; 2011; 2011b); de Adriana Bernardes (2001); e de Marina Montenegro (2006); nos auxiliaram ainda a análise dos trabalhos de Silvia Regina Pereira (2006) e Kauê Lopes dos Santos (2007). Do ponto de vista da pesquisa documental/estatística, foram de grande importância a consulta e a tabulação de dados disponibilizados principalmente pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (BRASIL, 2003; 2006a; 2006b), pela Fundação Sistema Estadual de análise de Dados (SEADE), Federação Brasileira dos Bancos (FEBRABAN), Banco Central do Brasil (BCB), Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. (EMPLASA), e Plano Integrado de Transporte Urbano da Região Metropolitana de Campinas (Plano PITU/RMC)(Governo do Estado de São Paulo,2005).

As principais variáveis abordadas no questionário dizem respeito à caracterização do agente, dos sistemas técnicos à sua disposição e de sua localização no meio urbano. Dentre as principais preocupações de fundo que guiaram a confecção do questionário, podemos destacar as seguintes:

1. gênese e caracterização da atividade exercida (como chegou à atividade, se exerce outras atividades, etc.);
2. dados ligados às características da organização da atividade (se possui funcionários, como foram recrutados; controle das contas; etc.);
3. local onde a atividade é realizada (idade do imóvel; preço do aluguel; dimensão do imóvel; etc.);

4. características do meio ambiente construído e dos sistemas técnicos utilizados (objetos e instrumentos necessários para a realização das atividades);
5. dados referentes à logística de abastecimento dos estoques (como, onde, com que frequência e quem realiza as compras; e a procedência dos insumos comprados (lôcus da fabricação)).
6. perguntas sobre os “canais” e “serviços bancários” utilizados;
7. questões sobre a utilização de algum benefício de transferência de renda do Estado ou algum tipo de financiamento (neste caso qual foi o uso do financiamento);
8. Por fim, procuramos também investigar de forma empírica quais as formas de pagamento oferecidas aos clientes, com atenção especial ao cartão de crédito e ao chamado “fiado”.

Partindo dessas preocupações, neste capítulo construímos um panorama geral de todas as áreas estudadas, levantando dados gerais a todas elas e, por fim, ressaltando as especificidades de cada uma. É necessário destacar mais uma vez que tais áreas foram divididas em áreas centrais e áreas residenciais, conforme distingue Santos na proposta “original” da teoria dos dois circuitos ([1979] 2008). Para iniciarmos essa discussão de caráter mais “empírico” do trabalho, podemos nos perguntar: quais os resultados da tabulação dos dados que mais nos chamaram a atenção?

Como se pode observar no Gráfico 1, nossa pesquisa de campo mostrou algumas características interessantes do funcionamento do “circuito inferior” para o município de Campinas. Santos (*op. cit.*), no período de elaboração desta teoria, destacou o uso de equipamentos “de segunda mão” pelos agentes do circuito inferior; no entanto, os dados levantados em trabalho de campo indicam uma provável mudança deste elemento do circuito, pois verificou-se a predominância da aquisição de equipamentos novos (52 agentes entrevistados do total de 85 entrevistados,) em boa parte dos questionários respondidos. Em sua maioria, os agentes conseguiram adquirir computadores, impressoras, telefones fixos e celulares, mas também equipamentos específicos para a atividade em questão, como equipamentos para salão de beleza (secadores de cabelos e “chapinha”), máquinas de refrigeração para gêneros alimentícios, entre outros. Apenas 5 entrevistados compraram equipamentos usados (máquinas de costura, equipamento de

refrigeração e balança para venda de horti fruti); somente um adquiriu os equipamentos por meio de doação de familiares (máquinas de costura). O restante não quis ou não soube responder (27 respondentes).

Gráfico 1 - Campinas: Aquisição dos equipamentos utilizados - Número de agentes (2011)

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

Outro dado que nos chamou a atenção se relaciona com a questão da “escolaridade” dos respondentes. Grande parcela dos agentes possui ensino médio completo (43 entrevistados), apenas 5 têm ensino superior incompleto e 6 agentes concluíram o ensino superior; o restante possui escolaridade inferior ao nível médio completo (29 agentes). Possivelmente o nível de escolaridade dos agentes deste circuito tem influenciado no grau de organização do mesmo (Gráfico 2): 28% dos respondentes do questionário fazem o controle da movimentação financeira da atividade através de planilha em computador; 20% utilizam os serviços de um contador; 12% utilizam caderneta (livro caixa); 12% caderno e 12% realizam sua “contabilidade” através de anotações avulsas. Somente 12% não fazem nenhum tipo de controle e 4% realizam o controle “de memória”.

Gráfico 2 - Campinas: Modo de controle da movimentação financeira dos respondentes (2011)

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

No que diz respeito aos “motivos” que levaram os agentes a começar uma atividade considerada típica do circuito inferior, pode-se observar na Tabela 1 que em Campinas a “pressão para obter renda” e a “influência familiar” foram as principais definidores do início das atividades (21 agentes e 20, respectivamente), seguidos pelo “desejo de independência” (17) e somente em quarto lugar aparece a “influência de trabalhos anteriores” (12):

Tabela 1 – Campinas: Motivação para o início da atividade dos agentes²³ (2011)

Motivo	Local da entrevista				Total por motivo
	Barão Geraldo	Conj. Hab. Vida Nova	13 de Maio	Camelódromo	
Pressão para obter renda	7	6	0	8	21
Influência de trabalhos anteriores	2	4	1	5	12
Influência familiar	5	4	4	7	20
Ambições/habilidades pessoais	6	1	4	0	11
Desejo de independência	2	10	0	5	17
Outros motivos	3		1		4
Total de entrevistados	25	25	10	25	85

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

No que diz respeito à variável “mão de obra” e sua organização, vale destacar a grande participação de trabalhadores com baixa remuneração, com predomínio da utilização de mão-de-obra de “amigos” e “familiares” como meio de reduzir os custos e, ainda, elevar a renda familiar. Predominando, assim, nas relações contratuais os “contatos pessoais” e os “acertos verbais”(SANTOS, [1979] 2008).

É importante retomar a variável “reposição de estoque” (já mencionada anteriormente), e o Gráfico 3 procura dar uma dimensão empírica desta importante atividade do circuito inferior (os “estoques” de produtos comercializados); nele é apresentado a frequência na reposição de estoque entre os agentes do circuito inferior da economia em Campinas. Destacamos que 29% dos agentes o fazem semanalmente, 22% mensalmente, 17% quinzenalmente e 12% o fazem diariamente.

²³ Quando questionados sobre as “motivações” para o início da atividade dos respondentes, consideramos como possíveis respostas: 1. a pressão para obter renda; 2. a influência de trabalhos anteriores; 3. a influência familiar; 4. as ambições/habilidades pessoais; e 5. o desejo de independência. Esta pergunta do questionário foi inspirada nas informações existentes em pesquisa do IBGE, intitulada “Economia informal urbana” (BRASIL, 2003). Este foi um documento muito importante para a seleção de possíveis respostas, já que foi priorizado o instrumento “questionário fechado” na pesquisa de campo, a fim de melhor aproveitarmos o tempo e podermos dialogar com os agentes de maneira “direcionada”.

Gráfico 3 - Campinas: Frequência de reposição de estoque dos agentes (2011)

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

Com relação às variáveis ligadas ao “meio ambiente construído”, os agentes foram perguntados sobre o tamanho de seus estabelecimentos, assim como sobre os gastos com o aluguel dos mesmos (quando se tratava de imóveis alugados). As respostas tabuladas dão destaque para o fato de que os estabelecimentos ocupam invariavelmente pequenos espaços: a pesquisa apontou que 26% dos estabelecimentos têm dimensões inferiores à 10m² e 25% possuem dimensões pouco maiores a 30m². Também são utilizados imóveis alugados (44%) e próprios (30%). No entanto, destaca-se também a realização das atividades em imóveis próprios nas duas áreas residenciais estudadas (Barão Geraldo e Conjunto Habitacional Vida Nova), onde o ambiente de trabalho é na própria residência. Nas áreas centrais, destaca-se a utilização de imóveis com baixo custo de aluguel (geralmente em áreas de meio ambiente construído “degradado”), nos mesmos moldes apontados por Silveira (2004) em seus estudos sobre o circuito inferior da economia urbana nas metrópoles brasileiras.

A pesquisa aponta ainda que 50% dos imóveis utilizados para atividades deste circuito possuem no máximo 20 anos (destaca-se o Conjunto Habitacional Vida Nova e o Centro Popular de Compras, por serem áreas existentes a menos de 20 anos), e 21% possuem idade entre 21 e 40 anos (nesta classe sobressai o Distrito de Barão Geraldo).

Segundo Santos ([1979] 2008) e Silveira (2004) os agentes do circuito inferior estabelecem-se, geralmente, em áreas degradadas ou “antigas”.

Feitas estas considerações mais gerais sobre os resultados da pesquisa no que diz respeito à variável “meio ambiente construído”, podemos nos perguntar: o que pode ser dito em relação às condições da “circulação” dos agentes do circuito inferior na Região Metropolitana de Campinas? Como se dá a mobilidade neste circuito? Que relação estes atores tem com os dados da “finança” contemporânea? Pelo argumento acima exposto, percebe-se a importância de se estudar o crédito e a mobilidade para o entendimento do funcionamento atual das cidades brasileiras. A realização de tal análise, com ênfase na Região Metropolitana de Campinas, poderá, eventualmente, contribuir para o entendimento das dinâmicas metropolitanas atuais do território brasileiro, à luz da teoria dos circuitos da economia urbana (SANTOS [1979] 2008), e de seus desdobramentos mais recentes (SILVEIRA, 2004; 2007; 2008; 2009).

Como já destacado, pode-se fazer uma diferenciação do circuito inferior da economia de acordo com sua localização: uma parcela dele seria o “circuito inferior central” e a outra seria o “circuito inferior residencial”. Para o proponente original da ideia, “a diferença não está somente na localização, mas no comportamento, cada um apresentando um funcionamento específico” (SANTOS, [1979]2008, p. 350).

Em função desta diferenciação apontada pela revisão bibliográfica – e “confirmada” pelos trabalhos de campo –, foi possível estudar as áreas selecionadas diferenciando-as em áreas centrais (a Rua 13 de Maio – o calçadão de compras – e o Centro Popular de Compras – o “Camelódromo”) e as áreas residenciais (o Distrito de Barão Geraldo e o Conjunto Habitacional Vida Nova); esta divisão permitiu ainda identificarmos algumas “especificidades” em cada área, como mostraremos a seguir.

2.2. A dinâmica do circuito inferior nas áreas centrais da cidade

Dentre os autores que estudaram as áreas centrais na cidade de Campinas destacam-se: Ribeiro (2005) que analisou o comércio no centro da cidade e no eixo da Rodovia Dom Pedro I; Pedroso (2007) estudou o centro de Campinas; e Bortolozzo e Silva (2011), que analisaram a revalorização dos espaços centrais da cidade de Campinas a partir do projeto do Trem de Alta Velocidade (TAV).

É necessário destacar que, nas áreas centrais, o circuito inferior apresenta algumas particularidades, como uma maior relação com outros circuitos da economia urbana, maior circulação de pessoas, mercadorias e capital. Assim o circuito inferior central:

Está ligado à população do centro, mas caracteriza-se, além disso, pelas relações privilegiadas com as outras atividades centrais, entre as quais as atividades do setor moderno; sua clientela, aliás, ocasionalmente pode ser a mesma do circuito superior. O circuito inferior residencial é totalmente ligado à população; no centro, portanto, as ligações entre os diversos elementos da economia urbana são mais numerosas e frequentes. O centro da cidade, sendo o terminal de carga dos transportes e o lugar em que as diferentes camadas sociais se encontram, as atividades do circuito inferior aproveitam-se dessas duas vantagens e assumem formas complexas (SANTOS, [1979] 2008, p.350).

Rua 13 de Maio – o calçadão de compras

Desde o início da urbanização da cidade de Campinas (aproximadamente desde 1825), esta área foi um local de comércio, inicialmente com varejistas e pequenas lojas de tecidos e armarinhos (BORTOLOZZO e SILVA, 2011). A Rua 13 de Maio tornou-se um “calçadão” em 1975 através de um plano urbanístico, ao ligá-la a outra rua (a Rua Costa Aguiar) o que resultou em uma grande área de circulação da população transeunte, existente até os dias atuais. Este calçadão já abrigou a principal área de comércio da cidade, com grandes lojas, estabelecimentos de serviços e restaurantes. Porém, a partir dos anos de 1980, o centro passou a desempenhar um papel diferente, principalmente em função da instalação de grandes fixos geográficos de comércio “moderno” (*Shopping centers*, hipermercados e megalojas) fora da área central do município.

Para Villaça (2001) mesmo antes das implantações dos *shoppings centers*, o declínio do centro das cidades começou com a pulverização do comércio nos subcentros urbanos. Porém, os *shoppings centers* causam um impacto mais intenso na estrutura urbana por provocar uma valorização do espaço no seu entorno, com reflexos muito importantes no processo de especulação imobiliária e ocupação urbana que se configura a partir de sua instalação.

No entanto, vale destacar que desde 1997 os comerciantes instalados em fixos geográficos na Rua 13 de Maio atribuem aos agentes do circuito inferior as seguintes

mudanças recentes: o decréscimo das vendas, a poluição visual e a diminuição das visitas da classe média ao centro, além do possível aumento do sentimento de insegurança urbana. A partir daí, iniciou-se uma disputa política entre as duas modalidades de agentes: os lojistas ao exigir do poder público municipal a “limpeza” do centro, com a retirada dos camelôs; e estes, por sua vez, ao buscar - junto ao mesmo poder público - a regularização e padronização dos *boxes* a fim de solucionar o problema de uso do espaço, pois vêem, também, a deterioração do centro como um dos fatores do declínio do comércio.

No ano de 2001 a Prefeitura Municipal, em parceria com a Associação Comercial e Industrial de Campinas (ACIC), promoveu a reurbanização desta rua com o intuito de modernizá-la, implementando uma maior condição de higiene do local (com instalação de lixeiras), normatizando as “irregularidades” (como o comércio dos camelôs e a presença de pedintes) e melhorando a estrutura do passeio urbano (BORTOLOZZO e SILVA, 2011).

Inicialmente, foram feitas alterações paisagísticas, como um novo pavimento no calçadão, novas luminárias, e instalação de postos de polícia. Foi realizado o aterro da fiação elétrica, e foram construídas novas galerias de água e esgoto, nova sinalização, bancos, floreiras, telefones e equipamentos em praças; estas modificações foram efetivamente entregues à população no mês de Novembro de 2005. No ano de 2009, sob responsabilidade do governo do Partido Democrático Trabalhista – e organização do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (CONDEPACC) –, iniciou-se um projeto com intuito diminuir a poluição visual do local, e para isso foram criadas leis que delimitam os tamanhos e alturas das placas dos comércios e proíbem a pintura de fachadas em prédios antigos. A Figura 1 apresenta parte deste calçadão de compras no ano de 1998; como se pode observar, a poluição visual era intensa na área e a Figura 2 mostra os resultados desta política no período “pós-revitalização” (BORTOLOZZO e SILVA, 2011).

Figura 1 - Campinas: Aspecto das fachadas das lojas da Rua Treze de Maio (1998)

Fonte: Dominique Torquato (Jornal Diário do Povo, 27 de agosto de 1998).
In: PEDROSO (2007, p. 73)

Figura 2 - Campinas: Rua Treze de Maio após "revitalização" (2007)

Fonte: Pedroso (2007, p. 107).

O poder público parece ter contribuído para tais modificações em função das demandas e das pressões de agentes que compõem o “circuito superior” na área: após o projeto inaugurou-se na área próxima à esta rua um supermercado, um hipermercado e uma unidade de uma rede de produtos horti-fruticultores, e também lojas de roupas, sapatos e acessórios, todas “típicas” do circuito superior e superior marginal da economia urbana (isto é, fixos geográficos com características de consumo e perfil de clientes de população de classe média e/ou alta). Mesmo com estas melhorias, os

lojistas ainda continuam a atribuir o “não retorno” da classe média à área central em função da existência dos agentes do circuito inferior (PEDROSO, 2007), o que torna conflituoso estes usos do território encontrados nesta parcela da cidade.

O trabalho de campo permitiu que percebêssemos que a citada “revitalização urbanística” do calçadão de compras – implementada pelo poder público local –, teve como um de seus principais resultados uma “expulsão” dos agentes do circuito inferior deste local, com subsequente retorno de “lojas de rede”, com o intento de atrair novamente a “classe média consumidora” ao local. O Mapa 2 ilustra a parte desta rua onde tem permanecido algumas lojas do circuito inferior, instaladas na parcela mais degradada da paisagem local, próximo à antiga estação ferroviária; vale lembrar que este local é reconhecido pelos habitantes da cidade como *locus* de prática da prostituição e onde vivem quantidade significativa de indivíduos em situação de rua.

Também merece destaque o fato de que, devido a grande circulação de pessoas e ao intenso processo de comércio realizado nesta área central da cidade, tivemos grandes dificuldades para a aplicação dos questionários. A maior parte dos respondentes dividiu a atenção à nossa demanda com o tempo destinado ao atendimento de seus clientes. Por esse motivo, tentamos abordar esses agentes tão logo que as lojas abriam (por volta da 8:30hs), dada a baixa circulação de consumidores (que facilitava nossa abordagem, e a resposta ao questionário).

Outra dificuldade enfrentada no trabalho de campo, que também influenciou no número de questionários aplicados nesta rua, foi a ausência dos proprietários nas lojas. Muitos funcionários alegavam quase nunca ver o proprietário, este mantendo maior contato somente com o gerente do estabelecimento. No entanto, muitos destes gerentes simplesmente não sabiam dar informações sobre as variáveis pesquisadas (compra de mercadorias, início da atividade, etc.). Deste modo, priorizamos conversar com os proprietários de lojas, a fim de garantir a veracidade das informações.

No que diz respeito à organização da atividade, em especial à quantidade de trabalhadores envolvidos, foi identificado que nesta área específica da cidade há um predomínio de até 5 funcionários nos estabelecimentos visitados, tendo como forma de recrutamento: “amigos”, “indicação” ou “pessoas com conhecimento na área”. Como o volume de vendas é maior, predomina-se também nos estabelecimentos a utilização dos serviços de um contador (devido ao fato de que todas as atividades possuem

constituição jurídica “formal”) e/ou utilização de computador para controle das contas. Deste modo, dentre os equipamentos técnicos utilizados, há o predomínio de computador, impressoras e telefone fixo (importante para a utilização de terminais de cartão de crédito/débito).

Mapa 2 - Rua 13 de Maio: localização do circuito inferior da economia urbana (2011)

Shopping Popular de Compras – o camelódromo

Conforme destacado no início deste trabalho, na década de 1980 o poder público municipal criou quatro terminais de ônibus na área central da cidade: os Terminais

Centrais I e II e os Terminais Mercados I e II. Estes terminais foram construídos para diminuir os impactos decorrentes do aumento dos fluxos de transportes públicos e privados na área central da cidade. Em função da instalação destes novos fixos geográficos, houve uma reorganização do meio ambiente construído local, que incrementou expressivamente o fluxo de pessoas ali, o que permitiu a formação local de atividades do circuito inferior da economia urbana (PEDROSO, 2007).

A partir de 1996 este processo começou a ter destaque na mídia local, pois se constatou que os atores do circuito inferior haviam se localizado no percurso entre os Terminais Centrais e os Terminais Mercados (na Rua Álvares Machado). Desde então os lojistas instalados há mais tempo nestas mesmas áreas passaram a responsabilizar o decréscimo nas vendas à presença dos chamados “camelôs” (agentes do circuito inferior), ligando-os ao aumento da violência urbana, à poluição visual e, principalmente, à diminuição de visitas da classe média ao centro – conforme citado anteriormente.

Em 2000, foi criado o Sindicato dos Trabalhadores da Economia Informal de Campinas e Região (STEIC), sinalizando o começo de uma organização por parte dos agentes do circuito inferior, tendo como uma de suas principais repercussões a construção da “rua dos camelôs” (ou o “Camelódromo”), que ganhou uma cobertura em seu corredor, iluminação, sistema de ventilação e sistema de câmeras de vigilância (Figura 3) (PEDROZO, 2007; BORTOLOZZO e SILVA, 2011). A partir desta data passou a denominar-se Centro Popular de Compras. No entanto,

A instalação desses comerciantes na região central da cidade ocasionou uma série de reivindicações e reclamações por parte das organizações de lojistas da região como a ACIC (Associação Comercial e Industrial de Campinas) e a CDL (Câmara dos Dirigentes Lojistas), que se tornaram uma forte oposição aos camelôs de Campinas e seguiram, deste então, com inúmeras tentativas de retirada dos opositores do local, e muitas vezes com a coerção e proibição da continuidade do trabalho dos trabalhadores informais (BORTOLOZZO e SILVA, 2011, p. 09).

O poder público local tenta gerir o conflito pelo uso do espaço entre lojistas e camelôs, no que tange à disputa política em torno do atual Centro Popular de Compras. Para tal, o plano de “revitalização” urbanística (executado na Rua Treze de Maio, a partir de 2001- mencionado anteriormente), também priorizou a retirada de vendedores

ambulantes²⁴. Muitos desses vendedores (agora impossibilitados de circular livremente com suas mercadorias) possuem *boxes* em áreas de menor circulação no Centro Popular de Compras, e após este horário, dirigiam-se à áreas com maior circulação, a fim de vender suas mercadorias como ambulantes, no intuito de garantir a sobrevivência do negócio. Segundo indicam os resultados do trabalho de campo, 24% dos agentes respondentes do local listaram o baixo volume de vendas – ou baixo lucro – como a principal dificuldade na atividade, sendo que muitos deles se dizem prejudicados pela proibição da atividade ambulante.

Figura 3 - Campinas: Estrutura do Centro Popular de compras na Rua Álvares Machado (2007)

Fonte: Francis Pedroso, Junho de 2007.

O interesse dos lojistas é que se transfiram estes agentes para um futuro “*Shopping Popular de Compras*” e, enfim, realize a efetiva “limpeza” do centro. Um futuro local inicialmente proposto para abrigar estes agentes foi o terreno da antiga rodoviária, localizada próximo ao Terminal Multimodal de passageiros.

No entanto, segundo Bortolozzo e Silva (2011, p. 9), na gestão do ex-prefeito Dr. Hélio de Oliveira Santos (PDT) (2004-2011) a proposta foi modificada, com o intuito de retirar as bancas existentes no local e transferi-las para um novo *Shopping Popular de Compras* a ser construído ao lado da Estação Cultura (no prédio da antida

²⁴ A intensificação da fiscalização e coibição da permanência desses vendedores por meio da atuação do órgão de Serviços Técnicos Gerais de Campinas (SETEC) e da Guarda Municipal, principalmente após as 18h (RIBEIRO, 2005)

Cervejaria Columbia) e áreas nas regiões do Campo Grande e do Campo Belo. Este projeto, porém, ainda não tem previsão de início, pois o Sindicato dos Empreendedores Individuais de Ponto Público Fixo e Móvel de Campinas (SINDIPEIC) e o Sindicato dos Trabalhadores da Economia Informal de Campinas e Região (STEIC) reivindicam a escolha de outros locais, já que partes destas áreas distam da área central, o que prejudicaria a comercialização de seus produtos.

O Mapa 3 apresenta a localização do atual Centro Popular de Compras, do atual Terminal Multimodal de Passageiros, e do primeiro local sugerido para a implantação do futuro *Shopping* Popular de Compras (a antiga Rodoviária, localizada na área central).

Mapa 3 – Campinas: proposta inicial para o futuro *Shopping Popular de Compras* (2012)

Já o Mapa 4 apresenta os locais propostos pelo ex-prefeito. Neste contexto, vale lembrar que com esta proposta, cerca de 116 agentes correm o risco de ter o futuro incerto, pois não estariam garantidos os respectivos “lotes” para sua atuação em nenhuma das três possibilidades de nova localização do referido *Shopping*.

Mapa 4 – Campinas: Proposta do prefeito Dr. Hélio (PDT) para o futuro *Shopping Popular de Compras* (2012)

Durante o trabalho de campo procuramos verificar a opinião dos agentes do Centro Popular de Compras a respeito do futuro local de trabalho. Muitos acreditam que as vendas serão incrementadas, caso o *Shopping Popular* seja próximo ao Terminal Multimodal de Passageiros - o principal da Região Metropolitana de Campinas. Este Terminal encontra-se em um local com enorme densidade de fluxos de pessoas, próximo ao centro e a Avenida Lix da Cunha, que liga o interior da cidade às principais rodovias que a circundam: Anhanguera e Bandeirantes (que facilitam o acesso às

rodovias Dom Pedro I e Santos Dumont). Também está posicionado exatamente ao lado do antigo complexo ferroviário de Campinas, a Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA)²⁵.

Um aspecto muito importante entre os agentes do circuito inferior com atividades realizadas no Centro Popular de Compras é sua referência frequente à atuação do Sindicato dos Trabalhadores da Economia Informal (STEIC), que tem exercido o papel de mediador entre o poder municipal e estes trabalhadores. Durante o ano de 2011 houve uma grande mobilização deste Sindicato juntamente com a Central de Atendimento aos Trabalhadores (CAT) (representando o poder municipal) para que houvesse uma maior organização por parte desses agentes do circuito inferior, principalmente no sentido de promover a regularização jurídica das atividades econômicas realizadas por eles. Nada menos que 92% dos respondentes possuíam situação jurídica regularizada junto às autoridades públicas, sendo que 65% destes são considerados “Microempreendedores Individuais”, do ponto de vista da legislação correspondente à sua atuação.

O Microempreendedor Individual (MEI) é a pessoa que trabalha por conta própria e que se legaliza como microempreendedor. Para ser um MEI, é necessário faturar até no máximo R\$ 60.000,00 por ano, não ter participação em outra empresa como sócio ou titular, e ter até um empregado contratado que receba o salário mínimo ou o piso da categoria (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior)²⁶. A Lei Complementar Federal nº 128, de 19/12/2008, criou condições para que o chamado “trabalhador informal” possa se tornar um Microempreendedor Individual legalizado, registrado no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), possibilitando a abertura de conta bancária jurídica, o pedido de empréstimos financeiros e a emissão de notas fiscais. Além disso, o MEI será enquadrado no chamado “Simples Nacional” e ficará isento dos tributos federais (Imposto de Renda, PIS, COFINS, IPI e CSLL), pagando apenas o valor fixo mensal de R\$ 32,14 (comércio ou indústria) ou R\$ 36,14 (prestação de serviços), que será destinado à Previdência Social e ao ICMS (ou ao ISS), tendo acesso a benefícios como auxílio-maternidade,

²⁵ Vale destacar que o projeto do Terminal Multimodal de Passageiros está ligado ao megaprojeto do Governo Federal “Trem de Alta Velocidade” (TAV) que ligará Campinas-São Paulo-Rio de Janeiro – com início das obras previsto para 2012 e término para 2016 (BORTOLOZZO; SILVA, 2011).

²⁶ *Idem*.

auxílio-doença, aposentadoria, entre outros (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior)²⁷.

A formalização do MEI é feita pela Internet gratuitamente, e após o cadastramento *online*, o CNPJ e o número de inscrição na Junta Comercial são obtidos imediatamente. Entretanto, antes de se formalizar, os trabalhadores devem verificar na Prefeitura se podem exercer sua atividade no local escolhido. A obtenção do CNPJ, a inscrição na Junta Comercial e o Alvará Provisório não dispensam o atendimento às normas de ocupação dos municípios, que devem ser observadas e obedecidas.

Como já dito anteriormente, o MEI pode ter um empregado ganhando até um salário mínimo ou o piso salarial da profissão, devendo apenas fazer a Guia do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e Informação à Previdência Social (GFIP) através de um sistema chamado “Conectividade Social” da Caixa Econômica Federal. O FGTS é calculado à base de 8% sobre o salário do empregado e, além disso, é recolhido 3% desse salário para a Previdência Social; sendo o custo total do empregado para o MEI de 11% do respectivo salário, ou R\$ 68,50 se o empregado ganhar o salário mínimo. Vale lembrar ainda que o MEI não pode realizar cessão ou locação de mão-de-obra.

No que se refere ao controle de contas, o MEI é dispensado de realizar a contabilidade formal; não é preciso ter Livro Caixa, deve apenas guardar as notas de compra de mercadorias, os documentos do empregado contratado, o canhoto das notas fiscais que emitir, e preencher manualmente um relatório mensal das receitas brutas - anexando a este as notas fiscais de compras de produtos e de serviços e as notas fiscais que emitiu.

Segundo o Portal do Empreendedor, Campinas é o segundo município do estado em adesões, sendo que em janeiro de 2011 já contava com 5.414 microempreendedores individuais; considerando a Região Metropolitana de Campinas (RMC) como um todo, o número de MEIs chega à casa dos 11 mil. Em Campinas, dentre as atividades mais procuradas para a formalização, destacam-se a de “cabeleireiro”, de “comércio de artigos de vestuário e acessórios”, “depiladora e outras atividades de tratamento de beleza”, “serviços especializados da construção civil”, “proprietários de lanchonetes,

²⁷ Através de informações contidas no site eletrônico deste ministério: www.portaldoempreendedor.gov.br (acesso 18/01/2012).

casas de suco e similares”. A Tabela 2 apresenta o número de Microempreendedores Individuais por municípios da RMC. Campinas e Hortolândia apresentam os maiores índices, e Engenheiro Coelho e Holambra os menores. Como pode-se observar, há a busca crescente pela normatização da atividade por parte dos agentes do circuito inferior, seja visando maior acesso ao crédito, seja atendendo as normas de fiscalização vigente (SEBRAE, 2011)²⁸.

Tabela 2 - RMC: Número de Microempreendedores Individuais por município (2010)

Município	Formalizações até 15/12/2010
CAMPINAS	5.414
HORTOLÂNDIA	1.101
SUMARÉ	981
AMERICANA	758
SANTA BARBARA D'OESTE	431
INDAIATUBA	413
VALINHOS	361
JAGUARIÚNA	282
ITATIBA	275
PAULÍNIA	263
PEDREIRA	261
MONTE MOR	229
NOVA ODESSA	203
VINHEDO	158
COSMÓPOLIS	156
SANTO ANTÔNIO DE POSSE	140
ARTUR NOGUEIRA	100
ENGENHEIRO COELHO	54
HOLAMBRA	31
TOTAL	11.611

Fonte: Portal do Empreendedor (SEBRAE-SP)

No que tange ao atual Centro Popular de Compras, alguns dados coligidos em nossos trabalhos de campo merecem destaque: primeiramente, o predomínio de uma população adulta (de 24 a 59 anos) atuando na área, mas que iniciaram suas atividades econômicas ainda jovens; destes adultos, um grande número possui o Ensino Médio completo (10), seguidos por respondentes que possuem o Ensino Fundamental incompleto (8), sendo que a minoria chegou a iniciar – ou terminar – o Ensino Superior (2), como pode ser observado no Gráfico 4.

²⁸ SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, em: <http://www.sebraesp.com.br> (acesso em: 12/05/2011).

Gráfico 4 - Campinas: Grau de escolaridade dos agentes do Centro Popular de Compras (2011)

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

A Tabela 3 destaca a atividade anterior dos respondentes: o setor de serviços (11) e o de comércio (10) predominam, seguindo a tendência nacional que há alguns anos apresenta um forte crescimento do setor de serviços, em sua comparação com os demais tipos de atividades (indústria, agricultura, etc).

Tabela 3 - Campinas: Atividade anterior dos agentes do Centro Popular de Compras (2011)

Setor da atividade	Número de respondentes
Comércio	10
Serviços	11
Indústria	2
Agricultura	2

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

No Centro Popular de Compras as principais motivações para o início da atividade foram, primeiramente, a “pressão para obter renda”(8); em segundo, a “influência familiar”(7); e, em terceiro, a “influência de trabalhos anteriores”(5) e o “desejo de independência” (5) (Tabela 4).

Tabela 4 - Campinas: Motivação para início da atividade dos agentes do Centro Popular de Compras (2011)

Motivo	Número de Respondentes
Pressão para obter renda	8
Influencia familiar	7
Influencia de trabalhos anteriores	5
Desejo de independência	5

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

No que se refere à mão-de-obra utilizada na atividade, há o predomínio de 1 funcionário, tendo como forma de recrutamento a recorrência à “familiares” e “amigos”. Em função do volume baixo de vendas realizadas nesta parcela do espaço urbano, verifica-se que um grande número de respondentes não faz o controle de contas de sua atividade: muitas vezes os registros contábeis são realizados “guardando na memória” (20%), ocorrendo até mesmo a inexistência total dos registros (20%). Em parte significativa dos casos este é efetuado por meio de cadernos (32%); também há o registro em cadernetas (livro caixa) (16%) e computadores (16%). Do ponto de vista dos sistemas técnicos que servem a estas tarefas, o principal equipamento utilizado por estes respondentes é o telefone celular, seguido por equipamentos específicos para cada atividade (todos comprados novos).

Por fim, a análise dos dados primários coletados no trabalho de campo nos permite destacar a mudança do local de compras destes respondentes, pois muitos deles deixaram de comprar no Paraguai (devido principalmente às pressões da fiscalização fronteiriça e à inexistência de nota fiscal dos produtos comercializados), assim como pelo risco de perder a mercadoria no meio do caminho devido à proibição de venda de artigos “piratas”. Os respondentes têm preferido abastecer seus estoques em áreas centrais da cidade de São Paulo (como o Brás, Bom Retiro, Santa Efigênia e 25 de Março), motivados pela necessidade de emissão de nota fiscal; também pela facilidade de utilizar-se de um intermediário, o que diminui os custos com deslocamento (aprofundaremos este assunto mais a frente). Um último fator deve ser mencionado para entendermos a maior recorrência dos agentes do Centro Popular de Compras ao comércio de “atacado” existente em São Paulo: os preços das mercadorias propiciam

maior margem de lucro, principalmente os artigos importados da China e Tigres Asiáticos vendidos nestas áreas da cidade de São Paulo.

2.3. A dinâmica do circuito inferior nas áreas residenciais da cidade

Dentre os autores que estudaram as áreas residenciais na cidade de Campinas destacam-se: Cunha (2006; 2010), que estudou o processo de segregação socioespacial na Região Metropolitana de Campinas; Cisotto (2006), que elaborou um detalhado resgate histórico de Campinas e do distrito de Barão Geraldo; e Neves (2008; 2009), que entre outros, estudou o Conjunto Habitacional Vida Nova, sendo esta referência bibliográfica um dos primeiros estudos sobre o loteamento que também veio a ser alvo de nossa investigação empírica²⁹.

O Distrito de Barão Geraldo

O Distrito de Barão Geraldo apresenta certa descontinuidade em relação à mancha urbana campineira, e situa-se na zona norte do município. Até 1960 o distrito era local de residência para moradores que desejavam um modo de vida “rural”, e a partir dessa década começou a sofrer uma transformação com a implantação da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), a partir de 1962, apresentando-se como uma área de realização de grandes negócios imobiliários. Favorecido ainda pela existência de um importante entroncamento rodoviário em sua configuração, possibilitou a expansão dispersa da mancha urbana, que se verifica em praticamente toda a área norte-nordeste do município, sendo a Rodovia Dom Pedro I uma localização privilegiada para estabelecimentos comerciais de grande porte e de abrangência regional (PIRES, 2007). O circuito inferior da economia urbana neste distrito apresenta-se com particularidades diferenciadoras dos demais lugares estudados. É comum a presença de fixos geográficos como floriculturas, livrarias, óticas, lojas de cosméticos, restaurantes

²⁹Dentre os estudos a cerca das áreas residenciais da cidade, destacam-se, também, Pires (2007), que analisou a expansão urbana e mercado imobiliário na Região Metropolitana de Campinas. Mestre (2009) estudou as políticas públicas destinadas à zona sul do município e as relacionou com o processo de periferização existente na área. E Marandola Jr., De Paula e Hogan (2011) analisaram áreas residenciais a partir do conceito de vulnerabilidade, conforme já frisado.

típicos, bares com música ao vivo³⁰, etc. Isso dá-se pela forma de ocupação desta área da cidade:

Ao redor da Unicamp o parcelamento das glebas foi voltado para as camadas de poder aquisitivo mais elevado da cidade, e assim implantou-se o primeiro loteamento do Distrito a fim de ligar a universidade ao núcleo urbano do Distrito: o loteamento Cidade Universitária. Cabe ressaltar que ao lado encontra-se o primeiro loteamento fechado de Campinas, o condomínio Rio das Pedras; assim foram sendo implantados mais loteamentos deste tipo e, posteriormente, em loteamentos tradicionais ocupados por populações com alta renda, dando origem até ao fechamento de ruas com a privação das vias públicas (PIRES, 2007, p. 32).

Segundo a pesquisa de campo realizada, uma parte significativa dos agentes do circuito inferior presente neste lugar não conta com qualquer apoio institucional para a realização de suas atividades (21 respondentes). Há um alto índice de financiamento de automóveis, realizados através de bancos, para suprir as demandas das atividades econômicas.

Destaca-se ainda, como traço marcante do local, a inseparabilidade da administração familiar da atividade econômica: o destino do lucro gerado pelas atividades identificadas nesta parcela da cidade divide-se entre o consumo familiar (14 respondentes) e o investimento na própria atividade (8 respondentes). Também os agentes do circuito inferior deste local declararam maior renda (de três a seis salários mínimos).

O Conjunto Habitacional Vida Nova

O Loteamento COHAB Vida Nova foi implementado para abrigar parte da população que vivia em áreas de risco de diferentes partes de Campinas, o que “pode explicar certas características do perfil sócio-demográfico da população residente nas semelhantes às ocupações irregulares, apesar deste ter sido constituído por via institucional” (NEVES, 2008, p. 6). Segundo a autora, uma característica forte do loteamento é a presença de uma população composta, em sua maioria, por migrantes com experiência prévia na cidade.

³⁰ Ressalte-se que este Distrito, juntamente com o Distrito de Souzas, fazem parte do chamado “roteiro gastronômico” de Campinas, com bares noturnos com música ao vivo e variedade de estilos.

Segundo a pesquisa da autora, dentre os moradores do bairro, 31,7% são migrantes gerais³¹ e 25,6% são migrantes recentes³². Deste total de migrantes, 22,9% possuíam residência anterior em municípios do Estado de São Paulo; 19,1% eram oriundos da Região Metropolitana de São Paulo; 11,8% de municípios do estado da Bahia; 9,1% do Paraná; e 9% de Minas Gerais.

A idade média do responsável pelo domicílio é em torno de 38 anos, o que “confirma a maior frequência de famílias em etapas iniciais ou intermediárias de seu ciclo vital nas periferias mais distantes e/ou precárias” (NEVES, 2008, p.12). Segundo a autora, dentre os moradores do loteamento em questão há o predomínio de casais com filhos. No que tange à renda média dos domicílios, o loteamento possui população com menor renda: média de 0,5 salário mínimo (característica dos assentamentos mais distantes e periféricos do município).

Quando de sua instalação (como grande parte dos Conjuntos Habitacionais da cidade) o índice de violência neste lugar era altíssimo. Em trabalho de campo realizado, muitos dos moradores mais antigos relataram que chegou a existir “toque de recolher” no bairro, regra imposta por pessoas envolvidas com atividades ilícitas (sobretudo o tráfico de drogas), que eram muito presentes nos anos iniciais de formação do bairro.

Segundo a diretora do Centro de Assistência Social (CRAS) – implantado no bairro no ano de 2006 –, o poder público local só passou a tomar medidas políticas que fomentassem maior presença do Estado no bairro após 2006, ano em que houve uma chacina no bairro. Ainda hoje este lugar possui poucos serviços públicos e grandes dificuldades de acesso (caracterizado por apenas uma avenida). Em função disto, os aluguéis ali praticados têm valores mais baixos - característica de bairros segregados socioespacialmente.

O Conjunto Habitacional Vida Nova apresenta um circuito inferior tímido, cujas condições de funcionamento são agravadas pela grande descontinuidade em relação à malha urbana do município. Este comércio é utilizado principalmente para consumo de necessidades frequentes (higiene pessoal, alimentação, etc.) cujas mercadorias muitas vezes têm elevado valor, em comparação às mesmas mercadorias oferecidas no centro da cidade.

³¹ Migrantes gerais caracterizam-se por indivíduos naturais ou não, com dez anos ou mais de residência no município.

³² Migrantes recentes caracterizam-se por indivíduos moradores a menos de 10 anos no município.

Como já salientado, em função de nossa revisão bibliográfica não ter identificado estudos e diagnósticos desta parcela da cidade, o trabalho de campo foi fundamental para o conhecimento da realidade local. Além da aplicação de questionários, foram realizadas várias visitas de reconhecimento da área, quando pudemos conversar com moradores, líderes e agentes de instituições importantes ao bairro.

Há um elemento que foi peculiar desta área: a solidariedade dos agentes e moradores. Tal fato não é inédito, e é uma característica comum de bairros em que predomina a escassez “generalizada”. As redes de apoio mútuo e de consecução de finalidades comuns que se formam nestes lugares, segundo Santos (2006), podem ser denominadas de “solidariedades orgânicas”, sendo elas advindas das necessidades diárias de cooperação entre os pobres, que necessitam estar constantemente pensando no futuro, criando oportunidades para sobreviver no contexto da escassez; como este mesmo autor declara: os pobres são a principal força criativa das cidades (SANTOS, 2006).

Neste loteamento encontramos o maior índice de agentes do circuito inferior sem situação jurídica regularizada (40% dos respondentes do questionário). Essa organização precária das atividades soou como um elemento que dificultaria a aplicação de questionários; entretanto, dentre as quatro áreas estudadas, esta foi a que obtivemos melhor resposta às solicitações da pesquisa. Devido à tal “receptividade”, tivemos acesso às histórias de vida de muitos agentes, enriquecendo nosso entendimento acerca do circuito inferior da economia ali presente.

Neste loteamento há o predomínio de agentes moradores do próprio bairro (ou adjacências), que viram no circuito inferior a oportunidade de tornarem-se financeiramente independentes (40% dos respondentes da área); sendo que o motivo inicial para tal empreitada, foi a “pressão para obter renda”. Também destacam-se os agentes que vislumbraram neste circuito uma forma de “complementação de renda familiar” (24%, dos respondentes da área); seguidos dos agentes que iniciaram suas atividades devido “influência de trabalhos anteriores” (16%) ou de “familiares” (16%), como apresenta o Gráfico 5.

Não só neste bairro, mas em todas as áreas estudadas, os agentes adquiriram, predominantemente, equipamentos novos para utilizarem nas atividades econômicas.

Uma explicação para este fenômeno – que sugere outras balizas para o entendimento atual dos “circuitos” – é o maior acesso ao crédito, como mostra María Laura Silveira³³.

Gráfico 5 - Campinas: Motivação para o início da atividade dos agentes do Conjunto Habitacional Vida Nova (2011)

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

Ainda a respeito das finanças, destaca-se que na pesquisa realizada, este é o segundo lugar com menor índice de endividamento dos respondentes, atrás somente de Barão Geraldo; sobre a renda mensal, 44% declararam obter até três salários mínimos, 36% não sabiam dizer (embora 60% dos agentes declararem realizar o controle das contas por meio de anotações em cadernos), apenas 20% declararam renda entre 3 e 6 salários mínimos.

Para termos uma noção de como a dimensão das atividades neste lugar são pequenas, 64% dos agentes que responderam os questionários não possuem funcionários. Seus estoques são abastecidos sem periodicidade definida (de maneira aleatória), como já havia afirmado originalmente Santos ([1979] 2008). O pagamento através do “fiado” é uma prática constante neste lugar; destaca-se o baixo índice de inadimplência registrado em nosso trabalho de campo: 42% dos agentes declararam possuir 5% de devedores, 21% não possuem devedores.

³³ A questão do crédito será abordada no capítulo 4 desta dissertação.

Capítulo 3 – A mobilidade espacial no circuito inferior na Região Metropolitana de Campinas

3.1. A cronologia da estrutura de circulação de Campinas

O assunto que nos interessa tratar neste capítulo diz respeito à mobilidade espacial. Primeiramente cabe-nos destacar alguns dos principais autores que estudaram este tema. Langenbuch (1971) estudou o crescimento da cidade de São Paulo a partir da década de 1940, atrelado às diversas formas de circulação, principalmente a rodoviária, por possibilitarem às indústrias a comunicação facilitada com a metrópole e, também, assegurarem a eficiência das relações extrametropolitanas. Harvey ([1982]1990) por sua vez, analisou a mobilidade do trabalhador atrelada à mobilidade do capital, onde a velocidade do movimento (fluxo) é vital.

Cano (1990) estudou a concentração industrial no estado de São Paulo e a importância das vias de circulação do mesmo. Souza (2004; 2008) estudou a região metropolitana campineira como um “permanente processo de modernização incompleta”, onde interesses externos ao lugar geram um imenso processo de empobrecimento da região, com a ampliação de periferias cada vez mais distantes dos centros das cidades.

Também foi importante para nossa dissertação a análise do Plano Pitu (Plano Integrado de Transporte Urbano) para a RMC (Pitu/RMC 2015) – elaborado em 2005, que apresenta um diagnóstico das condições de circulação na RMC, além de elaborar propostas a serem efetivadas até o ano de 2015 na Região³⁴. Este trabalho foi realizado a partir da pesquisa origem-destino (realizada em 2003 pela Secretaria de Transportes Metropolitano - STM/Emplasa), que possibilitou mensurar a direção e a intensidade da mobilidade intraurbana e interurbana da população, sendo que a parcela mais pobre desta população concentra sua demanda em determinados trajetos da região e horários do dia. As diretrizes deste Plano levam em conta dois cenários: o “tendencial” e o “alternativo”. O cenário “tendencial” refere-se à evolução urbana, demográfica e econômica da RMC para 2015, onde é revelada a tendência ao agravamento das deficiências no transporte, ocasionado pela desigualdade territorial de emprego e da população. Já o cenário “alternativo” busca diminuir as desigualdades territoriais a fim de reduzir os deslocamentos pendulares e consequentemente otimizar as viagens

³⁴ In: Governo do Estado de São Paulo, 2005.

intrametropolitanas. O objetivo é estabelecer novas relações de localização espacial das atividades produtivas e da população.

Pires (2007) analisou a expansão urbana na RMC atrelada aos interesses do mercado imobiliário, onde a estrutura de circulação tem papel fundamental. Também Cappa (2008), referente ao caso campineiro, observou a importância das principais rodovias que circundam a cidade para a expansão econômica e projeção da RMC no cenário nacional. Queiroga (2008), por seu turno, discorreu sobre a fluidez da Região Metropolitana de Campinas, uma fluidez bastante seletiva, com altos custos e com distâncias de deslocamento proibitivas aos mais pobres (o que resulta na grande segregação socioespacial verificada na Metrópole de Campinas). Tozi (2008) apresentou uma pauta de uma série de modernizações que visam a manutenção dos nexos que sustentam a RMC participante do capitalismo mundial.

Em outra escala, Sposito (2009), ao estudar a urbanização difusa e cidades dispersas, afirmou que o quadro de crescente dispersão urbana (áreas residenciais em descontínuo à malha urbana) é característico do processo de urbanização submetido a interesses de grupos e agentes corporativos, sejam eles representantes do capital imobiliário, industrial, financeiro ou comercial. Estes agentes corporativos são os grandes responsáveis pela produção de uma cidade cuja estruturação é constituída pela paradoxal combinação entre “vazios urbanos” e “adensamento demográfico” de parcelas do território, propiciados pela generalização do uso do transporte automotivo individual entre os segmentos de médio e alto poder aquisitivo.

No que tange à mobilidade espacial, é importante destacar que os transportes e as finanças são elementos do espaço geográfico que conduzem os agentes do circuito inferior a consumir bens e serviços em estabelecimentos do circuito superior criados intencionalmente para o consumo popular, como é o caso das grandes redes de supermercados, lojas de roupas, eletroeletrônicos, etc. (SILVEIRA, 2009). Esses estabelecimentos do circuito superior buscam drenar a renda das populações mais pobres e se estabelecem, geralmente, em áreas urbanas com alta circulação de pessoas e meios de transporte; isto é, localizam-se em áreas de maior circulação de pedestres, geralmente próximos aos terminais de ônibus ou pontos de concentração de transporte alternativo. Esta localização favorece também a aquisição de mercadorias para reposição dos pequenos estoques dos agentes do circuito inferior da economia urbana.

Como exposto acima, ao analisar a mobilidade urbana dos agentes do circuito inferior, destaca-se o deslocamento para aquisição de mercadorias. A reposição de estoque se faz “pequena e irregular”, devido às vendas em “micro varejo” (Santos ([1979] 2008, p. 215). Deste modo o automóvel particular tem se apresentado como uma alternativa.

A respeito da mobilidade espacial em Campinas é preciso destacar dois trabalhos importantes: primeiramente o de Begeres Bisneto (2009) que fez a periodização do planejamento urbano de Campinas e identificou cinco fases que denominou: de 1721 a 1842 - a “aurora campineira”; de 1842 a 1889 – “a cidade e a epidemia”; de 1889 a 1930 - a “cidade fênix”; de 1930 a 1988 - a “cidade empreendedora”; de 1988 até os dias atuais - a “metrópole das contra-racionalidades”. O segundo trabalho importante que nossa revisão bibliográfica identificou é o de Bryan (2011) que ao estudar a mobilidade urbana em Campinas, elencou três períodos fundamentais:

1. Um primeiro – a partir de 1930 – na qual os planos urbanos modernistas visaram preparar a cidade industrial que já estava em curso;
2. Um segundo período – sobretudo 1960 a 1970 – com mudanças significativas na estrutura de circulação da cidade;
3. Por fim, um terceiro período – pós-1990 – na qual observamos o significativo impacto das mudanças implantadas nas duas décadas anteriores.

Neste trabalho consideraremos o processo de industrialização como ponto central para o entendimento da própria mobilidade espacial, sendo que nosso argumento centralizar-se-á no período pós-1930, como nos sugere a bibliografia analisada (BEGERES BISNETO, 2009; BRIAN, 2011).

Inicialmente é necessário pontuar dois períodos no que se refere à “Campinas pré-industrial”, dois ciclos econômicos (que coincidem com os ciclos nacionais): 1. O primeiro, o da “cana-de-açúcar” – entre o fim do século XVIII e o início do século XIX – , quando, devido o declínio da mineração, uma grande população se instalou no oeste paulista para se dedicar a esse plantio; 2. O segundo ciclo refere-se à “cultura cafeeira” – que teve seu auge durante o século XIX – que propiciou o crescimento populacional e econômico da cidade por ter atraído investimentos em infraestrutura, sobretudo à malha ferroviária, pois pelo município passavam pelo menos quatro linhas férreas importantes,

e isso o caracterizava como o principal entroncamento de linhas do Estado (SOUZA, 2004; BEGERES BISNETO, 2009; BRIAN, 2011).

A mão-de-obra imigrante, a implantação de redes-suporte de vários tipos (como ferrovias, rede de transmissão de energia elétrica, abastecimento de água, etc.), o acúmulo de capital proveniente do café e a criação de um sistema bancário propiciaram que os lucros de agentes e dos “barões do café” fossem investidos na implantação da indústria. Desta forma, lentamente, foram criados estabelecimentos industriais que produziam, em sua maioria, bens e insumos à indústria têxtil e alimentícia. Deste modo, paulatinamente, a pequena cidade agrária-comercial, exportadora e dependente transformou-se no grande polo urbano-industrial que é hoje (CANO, 1990; BRYAN, 2011).

A crise de 1929 foi um marco crucial no declínio da produção cafeeira, que já vinha perdendo espaço na economia campineira ao poucos. A atividade industrial da região também sofreu nos anos seguintes à crise, mas registrou aumento na produção e no número de operários em períodos posteriores. Seguindo a tendência nacional deste período, Campinas construiu bases para o desenvolvimento de uma indústria que abastecesse o mercado interno, pois no período da Segunda Guerra Mundial os países industrializados diminuíram suas exportações para os países periféricos (CANO, 1990).

Na década de 1930 destaca-se o Plano de Melhoramentos de Campinas – proposto pelo engenheiro Prestes Maia – que marcou o início das transformações urbanas na cidade, com um plano de vias perimetrais que constituiriam um grande anel viário por toda a área do centro expandido, para facilitar o deslocamento bairro-bairro e evitar trânsito nas ruas centrais. O centro já vivia certa saturação, com falta de espaço para circulação de pessoas, bondes e carros em suas principais vias; portanto havia a demanda por alagamento de ruas e aberturas de novas vias (CANO, 1990; BEGERES BISNETO, 2009).

Este Plano representou um passo importante para preparar Campinas para a chegada dos automóveis (embora essa intenção não tenha sido citada diretamente, além de não ter sido integrado a ele o transporte público de passageiros). A idéia central do Plano era “reorganizar o perímetro urbano segundo os modelos urbanísticos da época”, o que serviu como suporte jurídico à segregação espacial, tornando “permanente a ocupação de certos bairros por certo padrão de moradia e grupo social”. O Plano foi

implantado parcialmente por não haver recursos suficientes, sendo que apenas o núcleo central recebeu investimentos mais significativos, que perdurariam até a década de 1950 (BRYAN, 2011, p. 89).

O serviço de transporte público em Campinas, neste período, dispunha de oito linhas de bondes que faziam ligações entre os bairros; neste período a cidade crescia seguindo os eixos traçados pelas linhas férreas, os principais percursos dos bondes passavam pelas estações (principalmente as da Companhia Paulista e da Companhia Mogiana) (SOUZA, 2004; BRYAN, 2011).

Com os crescentes investimentos no sistema rodoviário, os traçados das linhas de bondes foram perdendo importância, e novos eixos de crescimento surgiram seguindo os traçados das grandes avenidas e rodovias. Frente a esta nova realidade das redes-suporte, os ônibus tornaram-se predominantes no transporte público, com empresas privadas operando este serviço (BRYAN, 2011). Em 1940 inaugurou-se a Rodovia Anhanguera, que se tornaria um dos eixos principais de circulação da cidade. Ainda nesta década foi inaugurado o Aeroporto Internacional de Viracopos, com voos comerciais entre Campinas e Rio de Janeiro.

Na década de 1950, o centro da cidade viveu muitas transformações, dentre as quais pode-se destacar: um processo acelerado de verticalização, o incremento da indústria local, e desapropriações realizadas para o alargamento de ruas e avenidas, com o interesse de ampliar o sistema viário da cidade.

O Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado (PPDI), realizado na década de 1960, pode também ser considerado como uma importante baliza nesta cronologia da estrutura da circulação na Região Metropolitana de Campinas. Ele se destaca por ser a base do futuro Plano Diretor da cidade. Este estudo apontou que as zonas sudeste e oeste do município tiveram a Rodovia Anhanguera como um grande eixo indutor de crescimento, no entanto, estas áreas abrigavam a população mais pobre da cidade, com investimentos habitacionais realizados principalmente pela COHAB. Essas duas áreas foram consideradas por este Plano como uma espécie de “barreira” à expansão urbana, enquanto que as zonas norte e nordeste foram consideradas as áreas de população mais rica, que, portanto recebiam mais investimentos municipais em infraestrutura (BEGERES BISNETO, 2009).

Esse Plano tinha a intenção de dirigir as tendências de expansão urbana para as zonas norte e nordeste do município. Assim foram implantadas nestas áreas as avenidas Norte-Sul, Sudeste, Aquidabã e o Viaduto Cury, vias que facilitaram o acesso de automóveis ao centro da cidade, ainda na década de 1960. Vale destacar que neste período foram também implementadas outras importantes alterações no meio construído, como a construção da Unicamp (em 1966), da Rodovia Dom Pedro I (em 1971), do Parque Taquaral (em 1972), da Central de Abastecimento de Campinas S.A. (CEASA, em 1975), do Campus I da Pontifícia Universidade Católica (PUC-Campinas, em 1976), etc. (SOUZA, 2004; BEGERES BISNETO, 2009; BRYAN, 2011)³⁵.

Na década de 1970, foi criada a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC), com o objetivo de organizar o trânsito da cidade, e dez anos mais tarde passou a organizar, também, o transporte urbano.

Desde esta década, é possível afirmar que a separação física de uma “Campinas pobre” e uma “Campinas rica” intensificava-se a cada dia; durante a década de 1980 este processo se intensificou, sendo que os eixos de crescimento e a estrutura viária – que privilegiava o automóvel e acentuava o processo de segregação socioespacial – já estavam consolidados. Por um lado, a Rodovia Dom Pedro I, com um papel importante para as zonas norte e nordeste da cidade, possibilitou a criação de conjuntos habitacionais de alto padrão em parcelas mais afastadas do núcleo urbano original. Além disso, a Rodovia parecia já estar destinada a reafirmar Campinas como uma “cidade do automóvel” (já que em alguns momentos do dia esta via funciona como uma grande avenida que liga os bairros mais nobres aos empreendimentos localizados no seu entorno) (CAPPA, 2008).

Vários investimentos no serviço público de transporte foram até planejados, mas não foram implementados, sendo que como exemplos podem ser citados: 1. O projeto do metrô, na década de 1970; e 2. A implantação de trólebus, na década de 1980 – que nunca saiu do papel mas chegou a consumir muito dinheiro público com a implantação de infraestrutura inicial, como observado na Figura 4, abaixo (BRYAN, 2011).

³⁵Devemos lembrar que durante o PPDI o bonde elétrico já não fazia mais parte do sistema de transporte público da cidade, formado, agora, estritamente por ônibus.

Figura 4 - O “Paliteiro” de postes na Avenida das Amoreiras (década de 1980)³⁶

Fonte: BRYAN, p.91, 2011.

O transporte público deteriorado levou muitas famílias com baixa e média renda a realizar o esforço de comprar um automóvel particular, pois ele representa uma alternativa à ineficiência do transporte público, uma vez que se torna cada vez mais fácil a aquisição deste tipo de veículo, principalmente por meio dos novos produtos financeiros existentes atualmente (consórcios, *leasing*, financiamentos etc.). Segundo Langenbuch (1971, p.196) a circulação rodoviária teve importante papel no desenvolvimento dos “subúrbios”, “onde as rodovias e os veículos automotores constituem o único meio de transporte disponível”. Neste sentido o autor destaca que:

As “autoestradas” [permitiram] um tráfego rápido e intenso – vantagem não proporcionada pelas rodovias de tipo comum –, por terem sido instaladas em áreas ainda pouco afetadas pela suburbanização, onde grandes glebas ainda não retalhadas estavam potencialmente à disposição do processo (LANGENBUCH, 1971, p. 205)³⁷.

³⁶ Esta avenida ficou conhecida como “paliteiro” após a instalação de rede elétrica para o funcionamento dos trólebus.

³⁷ Entretanto, cabe ressaltar que as “autoestradas” favorecem o tráfego de travessia e desprezam completamente o tráfego local.

Dentre todas as rodovias a apresentar características de “autoestrada” do estado de São Paulo, a via Anhanguera foi a que menos impulsionou a expansão metropolitana em seu domínio, talvez pelas condições topográficas serem pouco propícias à implantação de loteamentos urbanos e de indústrias.

No entanto, pode-se dizer, de maneira geral, que as autoestradas impulsionaram e orientaram a expansão metropolitana das seguintes maneiras: oferecendo novas oportunidades de crescimento a núcleos urbanos preexistentes, e atraindo indústrias e construindo seu eixo de localização. Como pode-se perceber, as autoestradas passaram a desempenhar um fator localizacional antes desempenhado pelas ferrovias, com o diferencial de cortarem áreas rurais a pequena distância de São Paulo, e com condições topográficas favoráveis (no caso da RMC).

Langenbuch (1971) ressaltou que a mudança na modalidade do transporte de cargas do modal ferroviário para o rodoviário, em sua maioria, deu-se muito pelo fato das autoestradas possibilitarem às indústrias a comunicação facilitada com a metrópole e, também, assegurarem a eficiência das relações extrametropolitanas. Além, é claro, dos fatores locacionais ligados à nova “psicosfera” criada: a propaganda, a publicidade e as relações públicas que enfatizaram as supostas “vantagens” do meio de transporte rodoviário ao longo de décadas no país.

Entre as décadas de 1970 e 1980, também no que se refere à estrutura de circulação campineira, foram criadas ainda: a estação rodoviária (1973); a Rodovia dos Bandeirantes (trecho São Paulo-Campinas, em 1978); o Terminal Central de transporte público (1987); o corredor de ônibus da Avenida das Amoreiras (1988) e o Terminal de ônibus Ouro Verde (1988), sendo que somente os dois últimos localizam-se na zona sudoeste-sul da cidade (BEGERES BISNETO, 2009; BRYAN, 2011).³⁸

Ao mesmo tempo em que houve investimentos na estrutura de circulação, várias instituições foram implantadas na cidade, iniciando a construção da imagem da “cidade da tecnologia” – estampada na maioria das reportagens atuais sobre Campinas –, é por isso que Begeres Bisneto (2009) denominou o período entre os anos de 1960 e 1980 de “a cidade empreendedora”. Segundo Dias (1995, p.151), Campinas – assim como São

³⁸O corredor de ônibus da Avenida das Amoreiras utilizou a infraestrutura criada a partir de 1985 à circulação de trólebus – que não chegou a ser implantado na cidade, como mencionado anteriormente.

José dos Campos – é um lugar eleito pela indústria de alta tecnologia, esta cidade testemunha “um novo poder fundado sobre o binômio ciência e tecnologia”.

Entretanto, a partir de 1990 os desequilíbrios socioeconômicos se intensificaram principalmente no que se refere aos dois eixos: norte-nordeste e sudoeste-sul. Neste sentido Bryan (2011, p.106) acrescenta que

Décadas e mais décadas de políticas desconexas, pontuais, não planejadas e que buscavam atender apenas parte da população campineira, notadamente a mais influente no processo político municipal, atreladas a caminhos tortuosos seguidos pela política e economia nacionais, resultam em graves problemas a serem equacionados.

Assim, na década de 1990 retornou o interesse – por parte do poder municipal – em realizar investimentos em transporte público; neste sentido, foi criado o projeto do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Este sistema funcionou de 1990 a 1994, com uma única rota que servia as áreas com maior deficiência no serviço de transporte: a sudoeste e oeste, servindo as áreas próximas ao Aeroporto de Viracopos, o novo Distrito Industrial e os grandes conjuntos habitacionais (com uma população com renda predominante de menos de cinco salários mínimos). Este sistema técnico foi desativado por suspeitas de superfaturamento, constante descontentamento dos usuários, e por conter apenas uma única linha não possuía conexão eficiente com as demais linhas de ônibus – tanto que ficou conhecido popularmente como um sistema que “ligava nada a lugar nenhum” (BRYAN, 2011).

Considerando que o município é cortado por várias linhas férreas, é de difícil entendimento esta utilização exacerbada de um sistema viário que privilegie o automóvel; a bibliografia consultada para esta dissertação é unânime em mostrar que a melhor opção a curto e médio prazo é utilizar esta malha ferroviária desativada.

Os estímulos à motorização da população – dada pelas facilidades de compra do automóvel particular e ineficiência do transporte coletivo –, resultam num decréscimo anual do número de usuários do serviço público, principalmente por parte da classe média. Essa queda deu-se sobretudo a partir de 1995, pois foi somada a concorrência do transporte alternativo – os conhecidos “perueiros” – que atuavam com linhas espalhadas por toda a cidade, e tentavam suprir a deficiência do transporte formalizado (BRYAN, 2011).

Segundo Langenbuch (1971), em São Paulo a superlotação dos trens era sinal do não suprimento das demandas, como alternativa, grande parte dos migrantes pendulares passou a se servir de ônibus, simplesmente por este motivo. Embora o autor tenha escrito 20 anos antes, esta era a realidade vivida nas grandes cidades de todo o país na década de 1990: devido a superlotação dos ônibus que serviam a periferia das cidades, a população trabalhadora passou a utilizar transportes “irregulares” (também chamados de “clandestinos” pelo senso comum) como alternativa de mobilidade. Posteriormente os governos locais viram a necessidade de promover a regularização desses, por uma série de motivos, dentre os quais podem ser destacados: 1. Razões de “segurança pública”, uma vez que boa parte destes agentes não seguiam a legislação de segurança de trânsito (por exemplo, não respeitando a obrigatoriedade de uso de cinto de segurança); 2. Devido à superlotação dos mesmos e à alta velocidade que eles circulavam; 3. Pela ausência de horários a cumprir (uma vez que quanto mais rápidos realizassem o percurso, mais possibilidade de um número maior de viagens eles haveriam de ter); 4. E por fim, a ausência de rigidez no trajeto percorrido.

O transporte alternativo campineiro foi formalizado como uma nova modalidade de serviço em 1998, com a Lei do Sistema de Transporte Alternativo de Campinas (STAM).

No entanto volume de passageiros no transporte público apresentou elevação somente a partir de 2006, quando foi implantado na cidade o sistema de “bilhete único”, pois ele apresenta-se como uma possibilidade do passageiro utilizar mais de um ônibus, gastando o valor de apenas uma tarifa; as pessoas passaram a fazer as baldeações gratuitas ao invés de se deslocarem a pé em pequenas distâncias (BRYAN, 2011).

É importante destacar – ainda no âmbito dos transportes públicos – que a partir de 2003, a EMDEC passou a ter como objetivo reativar o projeto do VLT para diminuir a crescente utilização do automóvel, que ocupa 80% da malha viária da cidade. Novamente, o primeiro eixo a ser ligado à área central deve ser a zona norte-nordeste, seguida da zona sudoeste-sul (BRYAN, 2011).

A partir da década de 2000, o transporte público da cidade passou a ser pensado em escala ampliada, pois – por diversos interesses políticos e econômicos – foi constituída a Região Metropolitana de Campinas (RMC), conforme já frisado. Como todas as regiões metropolitanas criadas no Brasil, a RMC foi constituída como suporte

de políticas públicas e “base ao desenvolvimento de atividades capitalistas avançadas”, e ela se apresenta “mais como subespaço de difusão de ideologias e de solidariedades organizacionais do que como coerência espacial de relações que configurem uma dimensão do espaço como totalidade, como morada de todos” (TOZI, 2008, p.99-100). Para a maioria da população, essa região é uma “fábula”, pois para elas é praticamente irrealizável o uso das possibilidades infraestruturais e normativas disponíveis para apenas uma parcela da população local de mais alta renda.

Ao mesmo tempo em que a RMC vive crescentes modernizações, há o desenvolvimento do circuito inferior da economia em Campinas, necessário à manutenção da vida e do trabalho da maior parte de sua população. Consequentemente, observa-se um tratamento “normativo” diferenciado em referência a este circuito pois ao mesmo tempo em que há o estímulo à atividades do circuito superior da economia (e, consequentemente, à solidariedades organizacionais), há a busca por cercear o uso do território pelo circuito inferior da economia e o desenvolvimento de solidariedades orgânicas³⁹.

Ao analisar a RMC, chama-nos a atenção que os melhores índices de desenvolvimento encontram-se nas cidades de Vinhedo, Valinhos, Campinas, Paulínia e Americana. Por outro lado, Monte Mor e Santo Antônio de Posse encabeçam o que Silva Neto (2008, p.75) chamou de “dois bolsões tendencialmente desprivilegiados”. “Em síntese, o processo de metropolização campineira pode ser caracterizado pela hiperperiferização amplamente facilitada pelos deslocamentos intermunicipais de caráter metropolitano” (SILVA NETO, p.75, 2008). Neste caso, além dos problemas decorrentes do processo de metropolização, há, particularmente, gestão desigual dos recursos públicos destinados à infraestrutura, equipamentos e serviços urbano-metropolitanos⁴⁰.

³⁹ Analisando a relação local/global, Milton Santos (2006), encontrou no lugar a escala espacial onde se realiza o *acontecer solidário*. Neste sentido, parte-se do pressuposto que “solidariedade orgânica” relaciona-se com uma ordem local, com horizontalidades, com relações de proximidade e co-presença. Já o conceito de “solidariedade organizacional” estaria fundamentalmente atrelado a uma “razão global”, ou seja, a forma como as redes agregam valor ao território, principalmente por meio da circulação de informação (ALVES e ALVES, 2007).

⁴⁰ Referindo-se ao mercado imobiliário da RMC, Queiroga (2008) destaca os municípios de Valinhos, Vinhedo, Itatiba e Indaiatuba como principais locais de lançamentos imobiliários destinados à população de alta renda (principalmente para ex-moradores da Metrópole de São Paulo). E os lançamentos imobiliários de Campinas, Hortolândia e Monte Mor destinam-se à população de baixa renda, devido à

Mesmo com todas as dificuldades anteriormente apresentadas, pertencer ao núcleo da Megalópole do sudeste do Brasil atenua a “incompletude metropolitana de Campinas”, tanto para os agentes que possuem alta mobilidade e concentram informação, quanto para os “homens lentos”, pois propicia-se uma “diversidade de relações e uma intensidade de ações comunicativas que lhes permite uma razoável qualidade de vida; fosse de outra maneira não seriam tantos os que migram para a metrópole campineira”(QUEIROGA, 2008, p.133).

Os fluxos na metrópole campineira são intensos e os congestionamentos são cada vez maiores. A fluidez da Região Metropolitana de Campinas é, no entanto, bastante seletiva, os custos e as distâncias de deslocamento são proibitivos aos mais pobres, já que os locais da mancha urbana ocupados por esta população são demasiadamente fragmentados e desconexos com as principais redes-suporte e equipamentos públicos disponíveis. A grande segregação socioespacial verificada na Metrópole de Campinas coloca-se mais como um obstáculo à cidadania de significativa parcela de seus habitantes (QUEIROGA, 2008).

A cidade de Campinas destaca-se ainda pela “predominância da precariedade (favelas e ocupações, na maioria precárias) na zona sudoeste do município”, pouco servida de infraestrutura rodoviária (BUENO, 2008, p.142). Já os condomínios e loteamentos de renda média e alta e os enclaves fechados legais e ilegais implantam-se em bairros servidos por rodovias e vias expressas, tendo o automóvel como principal fator de acesso (sobretudo nas zonas norte e nordeste). Seguindo a tendência do município sede, destaca-se na metrópole campineira a segregação socioespacial, com “forte impacto na qualidade urbana, ambiental e na tensão social” (BUENO, 2008).

É importante ressaltar que a partir de 1990 a implantação de instituições e empreendimentos “intensivos em tecnologia” continuou crescente. Algumas devem ser lembradas, como a criação do apoio logístico aos pequenos e médios empresários para exportação – conhecido como *Trade Point* – (em 1993) e a abertura do Pólo I da Companhia de Desenvolvimento do Pólo de Alta Tecnologia de Campinas (CIATEC, em 1993), entre outros.⁴¹

precariedade dos serviços urbanos oferecidos (Hortolândia apresenta somente 2% dos domicílios servidos por redes de esgoto).

⁴¹ Essas verticalidades impostas aos espaços de Campinas não sobrevivem sem o respaldo das normas, pois o modo de produção capitalista está fundamentado na lógica do poder, este vem do alto e deve

É claro que esta estrutura de circulação, que pretende ser eficiente para permitir maior fluxos de produtos, mercadorias e pessoas, necessita de aparato institucional e normativo com o objetivo de ampliar a circulação do capital. Em busca de tal eficiência, foi firmado em 2004 um convênio entre a Prefeitura de Campinas e a Infraero para a ampliação do Aeroporto de Viracopos, a fim de suprir as demandas aeroportuárias da região.

No referente ao sistema viário, foi firmada em 2008 uma parceria entre a Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM) do estado de São Paulo e a Fundação Economia de Campinas (FECAMP) para a elaboração do Plano Integrado de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Campinas (PITU/RMC). O Plano de Ação do PITU/RMC 2015 inclui as ampliações da oferta de transporte necessárias à manutenção dos atuais padrões de viagem e níveis de serviço, contemplando intervenções nos sistemas de transporte coletivo, infraestrutura e gestão. Destaca-se entre os planos para implantação de infraestruturas: a instituição dos corredores de transporte coletivo Noroeste e do Intercamp⁴²; a criação dos Terminais de Integração e Estações de Transferência (Corredores Noroeste e do Intercamp); a instalação do Terminal Multimodal Central de Campinas; e a construção, pelas chamadas “concessionárias”, de marginais na rodovia Anhanguera (SP-330), Santos Dumont (SP-075), Dom Pedro I (SP-065) e Adhemar de Barros (SP-340).

Este Plano também objetiva mudanças no serviço de transporte público coletivo, como: a adoção da integração temporal da RMC por meio do sistema de bilhetagem eletrônica (Bilhete Único); a criação de novos corredores com faixa à esquerda; a construção de terminais e estações de transferência; e reorganização das demais linhas metropolitanas gerenciadas pela EMTU (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2005).

Há, complementarmente, um programa de ações prevendo intervenções nos sistemas de transporte coletivo, infraestrutura e gestão, tais como: 1. a construção de

mediatizar tudo (SANTOS, 1994; RAFFESTIN, 1993). Como exemplo, podemos citar a Lei 7961 de 1994 que autorizou o poder executivo a firmar convênio de cooperação técnica com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT – para a implantação de programas e projetos de interesse científico da prefeitura de Campinas. Outro exemplo é o Decreto 13414 de 2000 que permitiu o uso de áreas públicas municipais ao Terminal Intermodal de Cargas de Campinas – TIC.

⁴² Sistema InterCamp é o Sistema de Transporte Público de Campinas, operado por ônibus e micro-ônibus das empresas concessionárias do transporte coletivo e micro-ônibus do serviço alternativo.

Terminais e Estações de Transferência nos trechos Sumaré / Americana e Hortolândia / Monte Mor do Corredor Noroeste; 2. a construção da Ligação Ferroviária Campinas (Terminal Multimodal) / Viracopos (Extensão do Expresso Bandeirante); 3. o prolongamento do Anel Viário de Campinas até a Rodovia dos Bandeirantes; e 4. a implantação do Centro Logístico no Aeroporto de Viracopos. Além da consecução de todos estes novos sistemas técnicos, está prevista ainda, a implantação da Integração dos Sistemas Trilhos e Pneus no Terminal Multimodal Central de Campinas (Ligação Ferroviária São Paulo/Campinas/Viracopos, Corredor Noroeste e Sistema Intercamp).

Concordamos com Souza (2008, p.40-47) que Campinas conhece um “permanente processo de modernização incompleta”, pois este espaço metropolitano viabiliza interesses externos ao lugar, gerando, por conseguinte, um imenso processo de empobrecimento da região. Porque “o espaço das grandes empresas não é o espaço de todos, mas aqueles territórios melhor preparados tecnicamente para seu funcionamento” (SOUZA, 2008, p.47), enquanto isso a cidade toda vai mudando de função, empobrecendo.

O território, ao abrigar desigualmente densidades técnicas, científicas e informacionais, acaba por tornar lugares mais mundiais que outros, aumentando a desigualdade socioespacial, pois os espaços têm desigualdades na capacidade de fluidez – o grande fundamento da globalização –, que é o ponto de maior interesse das empresas, pois ela acelera a passagem de pessoas e produtos (SOUZA, 2008; ALBUQUERQUE, 2008). Esta lógica que privilegia a fluidez, e as necessidades dos agentes hegemônicos, nos remeteu ao raciocínio estabelecido por Harvey ([1982] 1990, p. 385), que afirma que:

La “libertad del trabajador” se ve reducida en la práctica a la “libertad del capital”. Cuanto más movilidad tenga el trabajador, más fácilmente podrá adoptar el capital nuevos procesos de trabajo y aprovechar las situaciones superiores. La libre movilidad geográfica de la fuerza de trabajo parece ser una condición necesaria para la acumulación del capital. [...] lo más importante [...] es que la “libre” movilidad de la fuerza de trabajo se ve obstaculizada por el deseo de los capitalistas de mantener en su lugar las reservas de trabajo.

3.2. Definições de “mobilidade espacial” e sua relação com o circuito inferior na RMC

Feitas estas considerações de caráter mais “genético” (ou histórico) em relação à estrutura de circulação da Região Metropolitana de Campinas, podemos nos perguntar: que conceito de “mobilidade espacial” mais nos auxilia no entendimento das necessidades de deslocamento dos agentes do circuito inferior? Que autores, na geografia e nas demais áreas do conhecimento, nos auxiliam a entender a questão da “mobilidade”?

O geógrafo Torsten Hägerstrand, *et al* (1977) é um dos principais autores que tratou do tema na área dos “estudos regionais”, ele analisou a organização de “sistemas de atividades” diversos, focando-se na ligação destes à geração de viagens diárias, na Suécia, tendo em mente que as viagens requisitadas derivam da programação diária por emprego, fornecimento/abastecimento e atividades educativas. Segundo o autor, a organização de atividades, horas de trabalho e padrões de assentamento pode variar consideravelmente.

Barat (1978) analisou a evolução dos transportes no Brasil e seu impacto na economia brasileira, atrelado ao desenvolvimento urbano e regional. Vasconcelos (2001) estudou o transporte urbano a partir da análise das políticas públicas de mobilidade e acessibilidade espacial. Souza (2003) fez uma distinção entre as mobilidades realizadas no espaço urbano. Também em alguns estudos técnicos recentes, (BRASIL, 2006A; 2006b), pode-se entender como são estabelecidas as definições de mobilidade e acessibilidade, além de ser possível vislumbrar o panorama destes conceitos em âmbito nacional.

Pereira (2006) analisou a mobilidade e a acessibilidade no município de Presidente Prudente, no interior do estado de São Paulo. A autora destaca-se pela metodologia elaborada em seu trabalho de campo, que visou acompanhar os entrevistados em seus deslocamentos diários, tendo selecionado diferentes cidadãos a fim de buscar uma visão ampla da mobilidade nos bairros de menor renda do referido município.

Após citar alguns dos principais autores, parece possível definir o conceito de “mobilidade espacial” que se mostrou mais operacional para esta dissertação. A “mobilidade espacial” é composta por todas as possibilidades para o deslocamento ou

utilização das áreas urbanas por parte de atores (BRASIL, 2006b) e, segundo Vasconcelos (2001), pode ser influenciada em função da idade, estado de saúde, renda, condições físicas e outros condicionantes.

Souza (2003) faz uma distinção entre as mobilidades realizadas no espaço urbano, classificando-as em quatro grupos, que são:

- mobilidade residencial: que é a circulação entre o local de moradia em direção a qualquer outro ponto em meio a um mesmo espaço urbano. É o desejo de adaptar as características do local às necessidades familiares;
- mobilidade ocasional: não obedece a um período determinado. Os motivos são: profissional, lazer, visita a parentes, etc.;
- mobilidade semanal: está relacionada aos trabalhadores e estudantes que exercem atividades longe de suas residências, repetindo-se as viagens semanalmente;
- mobilidade quotidiana: é quase obrigatória. É o circuito de ligação diário entre o local de moradia e os locais de trabalho e escola dos habitantes das cidades (SOUSA, *op. cit.*, p. 32-33).

Sousa (*op. cit.*) também retrata o movimento pendular como uma forma de mobilidade entre moradores de áreas distantes, e desprovidos de condições adequadas para a vida urbana, em direção às centrais em busca de bens e equipamentos de uso coletivo.

Partindo desse quadro mais geral sobre a questão da “mobilidade espacial”, podemos nos perguntar: quais as condições de transporte dos atores do circuito inferior na RMC? Que características específicas estes agente possuem, no que diz respeito aos seus deslocamentos urbanos?

Como sugere a bibliografia analisada, é importante entendermos a mobilidade espacial a partir do binômio “moradia/trabalho”, pois é a partir dele que se dão os deslocamentos cotidianos principais das populações urbanas. No referente ao local de moradia dos agentes do circuito inferior da economia urbana em Campinas, é necessário destacar que 66% dos agentes respondentes ao questionário, residem em locais próximos ou no próprio local de trabalho. Este fenômeno pode ser explicado pela busca por reduzir os custos com transporte, e, deste modo, imprimem força no deslocamento a pé destas populações – assunto que abordaremos a seguir.

O Gráfico 6 apresenta o local de moradia dos agentes do circuito inferior da economia que foram alvo de nossa pesquisa em Campinas. Como mencionado anteriormente, há grande quantidade de agentes residentes próximos ao local de trabalho (49% do total) ou no próprio local (17% do total); entretanto 34% (do total) residem em locais distantes do ambiente de trabalho⁴³. Ainda, 29% dos agentes no distrito de Barão Geraldo e 71% dos agentes residentes no Conjunto Habitacional Vida Nova moram no local de trabalho. Nas áreas centrais há o predomínio de moradias localizadas distantes do ambiente de trabalho, principalmente no Centro Popular de Compras (52% dos agentes desta área). Na Rua Treze de Maio, 50% dos agentes residem próximo ao local de trabalho (em prédios degradados ou dividindo as despesas com outras pessoas); e os outros 50% dos agentes moram em locais distantes (em áreas periféricas do município ou outras cidades da Região).

Dentre os agentes que residem próximo ao local de trabalho – e que mesmo assim gastam com deslocamento –, e aqueles que residem distante, a média do gasto mensal é de 20% do rendimento.

Gráfico 6 - Campinas: Local de moradia dos respondentes (2011)

Fonte: Trabalho de Campo, 2011.

O tempo de deslocamento dos agentes que residem distante do local de trabalho está destacado na Tabela 5. Os agentes da Rua 13 de Maio e do Camelódromo

⁴³ Definimos como locais distantes, outros bairros (no caso do deslocamento a pé); outras zonas do município ou outras áreas da RMC (para deslocamentos motorizados).

apresentam os maiores índices de tempo de deslocamento (51 minutos e 26 minutos, respectivamente), isso decorre do fato de vários desses agentes residirem em outras cidades da RMC ou até mesmo em outras áreas da cidade de Campinas. Os agentes do Conjunto Habitacional Vida Nova gastam em média 11 minutos, geralmente com deslocamentos a pé.

Tabela 5 - Campinas: Tempo de deslocamento para residentes distantes do local de trabalho (2011)

Local de moradia	Tempo médio de deslocamento ao local de trabalho
Barão Geraldo	20 minutos
Conj. Hab. Vida Nova	11 minutos
13 de Maio	51 minutos
Camelódromo	26 minutos

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

Neste sentido, vale destacar que dos agentes do circuito inferior que responderam ao questionário desta pesquisa, cerca de 31% dos que residem distantes do local de trabalho possuem casa própria (com destaque para os agentes que trabalham nas áreas centrais) e que assumem o ônus dos custos de transporte (em detrimento da segurança de possuírem “casa própria”).

No caso da RMC, na década de 1980 a pendularidade transformou alguns municípios em verdadeiras “cidades-dormitório”, que em muitos casos, após a expansão industrial modificaram-se tendo funções metropolitanas. Esse é o caso de Hortolândia e Sumaré, que abrigam uma grande parcela de trabalhadores com baixa qualificação, especializados principalmente em atividades “manuais”; já Valinhos e Vinhedo, a partir de 1990, vivem uma elitização através da ampliação dos condomínios fechados de alto padrão.

Na pesquisa de Cunha e Jacob (2010), os autores analisaram a inserção dos indivíduos no mercado de trabalho segundo a condição migratória: entre os migrantes intrametropolitanos a taxa de desemprego era menor que a taxa dos migrantes de fora da RMC (17% e 20% respectivamente), destacando-se que os não-migrantes possuem maior inserção produtiva. No tocante à mobilidade espacial, os indivíduos que realizam movimentos pendulares cotidianos apresentam diferenciais importantes dos demais habitantes: a taxa de desemprego era menor e a proteção social era maior (75%

contribuíam para a previdência social contra 53% dos “não pendulares”). Ainda 69% dos pendulares possuíam carteira assinada, contra 53% dos não pendulares. No que se refere à inserção ao mercado de trabalho, segundo o grau de segregação, o local de residência parece estar fortemente influenciado ao acesso ao mercado de trabalho e à proteção social (podendo apresentar de 11% a 15% de variação nos índices de acordo com a pendularidade). A pesquisa sugere que a pendularidade pode estar ligada à inserção em empregos mais estáveis. Todavia, poderia ser razoável pensar que o fato de estar bem ou mal colocado no mercado de trabalho pode influenciar na decisão do local de moradia.

Os problemas da mobilidade urbana também podem ser verificados quando áreas distintas possuem grande distanciamento físico e socioeconômico. A procura diária pelos equipamentos urbanos nas localidades centrais gera um movimento pendular. Desta forma, o tráfego direciona-se em sentido aos centros urbanos porque a maior oferta de infraestruturas e serviços urbanos também estão aglomeradas ali. A pendularidade entre as áreas residenciais e as centrais ocorre, com maior frequência, em dois períodos do dia, nos chamados “horários de pico”, isto é, no início da manhã e final da tarde (SOUSA, 2003).

3.3. O circuito inferior e os meios de transporte: o automóvel particular, os deslocamentos a pé e os “intermediários”

A renda é determinante para a escolha do tipo de transporte a ser utilizado, portanto, os segmentos de menor poder aquisitivo sempre levam em conta este custo no seu orçamento mensal, tendo como principal opção o transporte público; já a população de maior poder aquisitivo pode optar com maior facilidade por meios de circulação privados e individuais. Nesse sentido, a cidade vai sendo cada vez mais *lócus* da circulação realizada por meios de transporte privados e individuais, que competem nas vias com os meios de transporte coletivo, sendo progressivamente adaptada para o uso daqueles em detrimento destes (SOUSA, 2003). Neste sentido concordamos com Pereira (2006, p. 47) que mostra que:

É necessário propiciar o uso coletivo dos espaços urbanos e, com isso, possibilitar uma circulação mais fluida, melhorando o tráfego, os

congestionamentos e a qualidade do ar (por meio da diminuição da quantidade de monóxido de carbono emitido), privilegiando-se, inclusive, os pedestres.

Os agentes do circuito inferior de Campinas, quando perguntados sobre o meio de transporte utilizado para realização das atividades econômicas mostraram que: 35% o fazem por meio de automóvel particular, 29% deslocam-se a pé, 13% por transporte público, 5% de motocicleta particular e 18% não souberam ou não quiseram dizer.

No que diz respeito ao uso de automóveis particulares, pode-se dizer que a escolha do automóvel (por parte de quem tem possibilidade de escolher) decorre de uma avaliação racional de suas necessidades de deslocamento, frente aos condicionantes econômicos e de tempo, e também, frente ao desempenho relativo das técnicas de transporte disponíveis. Neste sentido, a visão do automóvel como símbolo de status é correta, mas “superficial”: a sua escolha não decorre de um “desejo natural” das pessoas, mas da percepção de que ele constitui um meio essencial para a reprodução das classes médias criadas pela modernização capitalista (VASCONCELLOS, 2001, p. 38).

Assim, o número crescente de automóveis, têm intensificado os congestionamentos em algumas cidades, como mostra a totalidade da bibliografia analisada a respeito da fluidez da Região Metropolitana de Campinas.

Não podemos esquecer que o espaço da infraestrutura viária ocupada por um veículo de passeio, com capacidade para cinco passageiros, equivale a 62% do espaço ocupado por um ônibus urbano, com capacidade para 40 passageiros. No Brasil, os automóveis privados ocupam 60% das vias públicas, apesar de transportarem apenas 20% dos passageiros nos deslocamentos motorizados, enquanto os ônibus que transportam 70% dos passageiros, ocupam 25% do espaço viário (LACERDA, 2006, p.87).

Também verifica-se na maior parte das grandes cidades brasileiras a continuidade do modelo estadunidense de supremacia do sistema rodoviário, com predomínio do automóvel particular como alternativa à acessibilidade reduzida, seja qual for a condição a essa redução. Segundo Santos (2006; 2009) as normas, a tecnosfera e a psicosfera também são orientadas à utilização do automóvel individual como meio de transporte.

A Tabela 6 apresenta a evolução da frota de veículos em Campinas entre os anos 2002 e 2010: houve um aumento no número de automóveis de 53,4% neste

período, sendo que atualmente há em média um carro para cada 2,2 habitantes da cidade. E não podemos deixar de ressaltar que o número de motocicletas e assemelhados apresentou um aumento de mais de 160% da frota. Estes números ilustram o estímulo à aquisição de veículo particular.

Tabela 6 - Campinas: Evolução da frota de veículos (2002-2010).

FROTA	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total de Veículos	418.548	435.175	456.745	485.555	523.221	568.656	609.790	647.290	695.852
Número total de Automóveis	317.517	328.067	341.006	358.458	382.303	409.364	432.852	457.529	487.044
Número de Habitantes por Automóvel	3,12	3,05	2,97	2,85	2,7	2,55	2,44	2,33	2,22
Número total de ônibus	2.925	2.969	3.097	3.433	3.698	3.920	4.126	4.316	4.445
Número total de motocicletas e assemelhados	37.808	42.328	48.127	55.632	64.568	76.744	86.995	92.530	100.324
Microônibus e Camionetas	41.551	42.498	44.454	47.105	50.433	54.770	59.865	65.111	73.119

Fonte: Seade, 2011.

As discussões acerca da influência do automóvel no espaço urbano precisam ganhar maior destaque, pois o problema não se resume simplesmente um mero aumento do número de veículos privados, mas a toda uma lógica de estruturação e reestruturação espacial a serviço do automóvel, que segrega os segmentos da população de menor poder aquisitivo, e praticamente monopoliza o uso das infraestruturas e equipamentos coletivos por parte das camadas sociais de melhor renda.

Se estes são alguns dados que nos permitem entender quais as características da RMC do ponto de vista do deslocamento por automóveis particulares, o que pode ser dito em relação aos deslocamentos a pé?

O deslocamento a pé é o transporte mais humano, mais frágil e desprotegido de todos. Um pedestre só necessita de uma área de 1,20m² para realizar uma caminhada unidirecional e de uma área de 1,20m² a 1,30m² para caminhadas bidirecionais; os deslocamentos deste tipo se dão numa velocidade média de 1,2m/s (velocidade média de um adulto, sem impedâncias - padrão europeu) (MALATESTA, 2007).

A necessidade de circulação faz com que as pessoas que não podem pagar por transporte, busquem soluções como se deslocar a pé ou de bicicleta. As pessoas com menor renda têm que resolver questões básicas como conseguir habitação e emprego,

além do deslocamento por meio de transporte coletivo (PEREIRA, 2006). Verificamos através do trabalho de campo que os agentes do circuito inferior em Campinas têm buscado superar as dificuldades de deslocamento ora habitando próximo aos locais de trabalho (geralmente moradias precárias), ora iniciando atividades econômicas “por conta própria” em locais próximos ou na própria residência (muitas vezes em locais distantes do centro). 29% dos agentes afirmaram que se deslocam a pé para ir trabalhar, sendo nítido que há o predomínio desta prática em áreas residenciais de renda baixa, como é o caso do Conjunto Habitacional Vida Nova. Esta constatação não é nova, somente corrobora com as afirmações de autores como Vasconcelos (2001), Pereira (2006) e Malatesta (2007).

Ao analisar os agentes do circuito inferior, destaca-se ainda a mobilidade espacial para aquisição de mercadorias, pois seu estoque se faz pequeno e irregular, devido ao fato de seus clientes disporem também de pequenas rendas, muitas vezes intermitentes (Santos, [1979] 2008). Como mostra o Gráfico 7, 42% dos agentes utilizam o automóvel particular para realizar compras de reposição de estoque, 29% utilizam-se de intermediários ou fornecedores, 15% ônibus (transporte público), 1% fretados e 1% automóveis emprestados. Fica claro também diante do exposto, que os pobres da cidade tendem a deslocar-se por automóvel particular num menor número possível de viagens, a fim de minimizar os custos com transporte (VASCONCELOS, 2001).

Gráfico 7 – Campinas: Meio de transporte utilizado para reposição de estoques (2011)

Fonte: Trabalho de Campo, 2011.

Além da utilização de meios privados (principalmente o automóvel) para a realização das compras dos agentes do circuito inferior, também ficou patente a importância do “intermediário” como fornecedor de mercadorias, para o funcionamento destas mesmas atividades. O circuito de distribuição, caracterizado principalmente pelos atacadistas e varejistas de maior escala, cresce em importância e poder de negociação, respaldado pelas tecnologias de informação e mercadorias características do período técnico-científico-informacional. “A circulação eficaz dos bens ao longo dos sistemas de distribuição tornou-se assim um imperativo do período, tanto quanto a eficácia da transmissão da informação e da circulação do dinheiro” (XAVIER, 2009, p. 84).

Neste circuito fazem parte – como agentes –, os intermediários, os canais de distribuição e os canais de apoio. Eles surgem para aumentar a eficiência do processo – e diminuir o número de transações –, ajustando a discrepância da oferta no processo de suprimentos, e minimizando os custos. Segundo Neves (1999) eles desempenham funções como:

- Posse física: transportam o produto do fabricante ao consumidor, parte em que predomina-se a logística;

- Propriedade: assumem os riscos e direitos de propriedade sobre o produto (quase todos assumem, exceto agentes e representantes);
- Promoção: criam demanda, pois muitos desses agentes são responsáveis pelos próprios contatos;
- Negociação: negociam os custos de transporte, que, conseqüentemente, irão interferir no preço dos produtos (a negociação é uma função existente em todas as etapas da atividade);
- Financiamento: estabelecem as formas de pagamento e de fluxos financeiros ligados ao custo de transação;
- Risco: assumem o risco no caso de obsolescência do produto, incêndio, sazonalidade, enchentes, aumento da concorrência, crises financeiras, etc.;
- Pedidos: ligado à promoção, refere-se à continuidade (manutenção) do fluxo de pedidos;
- Informações: são responsáveis por disseminar as informações sobre os produtos e serviços, bem como dos consumidores finais – que é de fundamental importância a esses agentes;
- Pagamentos: assumem o controle do fluxo dos pagamentos.

O surgimento dos canais de distribuição⁴⁴ –incluindo intermediários e canais de apoio –, pode ser entendido pela necessidade de eficiência nos processos de troca. Segundo Neves (1999) os canais de distribuição são redes combinadas de agências e instituições necessárias para ligar produtores e usuários na atividade mercadológica.

Como um último elemento ligado às condições de “mobilidade” e do comércio nas grandes cidades, é importante destacarmos o significado da publicidade e do *marketing* no período técnico-científico-informacional: estes são responsáveis por promover a rotinização das transações, pois através da atuação de firmas deste tipo junto aos canais de distribuição, os produtos tornam-se mais disponíveis e, assim, reduzem os gastos com informação – outro componente dos custos de transação. Ainda há a

⁴⁴ As definições de “canais de distribuição” são muitas; adotando uma delas, é possível dizer que “às vezes são definidos como uma rota tomada pelo produto no fluxo até o consumidor final; outras, como a posse que flui de um a outro agente no sistema e, ainda como uma coalizão de empresas unidas pelo propósito da troca. [...] O fabricante pode ver os canais como intermediários necessários para que o produto chegue ao consumidor; os envolvidos tendem a enxergá-los como o fluxo de produtos; e os consumidores, por sua vez, podem vê-los como os agentes que estão entre eles e os fabricantes. [...] Não é possível ter uma definição de canais de distribuição que seja aceita sob todos os pontos de vista” (NEVES, 1999, p.33).

importância da logística, focada em disponibilizar o produto em “horas e locais apropriados” (NEVES, 1999, p. 40).

Segundo Santos ([1979] 2008) a ação do Estado na busca por modernizar o território, por um lado provoca desigualdade de oportunidades entre os cidadãos, por outro, a tecnologia dos instrumentos de trabalho e equipamentos tornam-se indispensáveis à vida coletiva, o que aumenta a necessidade de um Estado que atue para solucionar esses problemas e passe a interferir em domínios antes reservados à iniciativa privada. Os serviços implantados pelo Estado podem induzir novas atividades à montante (muitas vezes modernas) do exercício das atividades no circuito superior, e à jusante do mesmo (atividades ligadas aos dois circuitos). “O Estado modernizador aparece, portanto, também como uma condição fundamental da criação e do fortalecimento das atividades modernas e das formas monopolísticas de atividade” (SANTOS, [1979] 2008, p.280). A tendência à modernização e a consolidação de uma “tecnocracia”, ao invés de proporcionar uma distribuição geográfica equânime do desenvolvimento econômico, têm resultado numa pobreza difundida por toda parte e concentrada em “pontos” de crescimento do território, o que acarreta na associação funcional, cada vez maior, do Estado com os monopólios.

Capítulo 4 – A creditização do território e o circuito inferior da economia urbana

4.1. O território no período do “capitalismo com predomínio das finanças”

O assunto que nos interessa tratar neste capítulo diz respeito às formas de crédito disponíveis ao circuito inferior da economia urbana. Primeiramente cabe-nos destacar os principais autores que estudaram o que atualmente podemos chamar de um “capitalismo com dominância financeira” (CHESNAIS, 1998). Ari Minella (2001), por sua vez, estudou o processo de privatização do sistema bancário brasileiro a partir das políticas de reestruturação neoliberal do Estado; Jacob (2003) investigou os problemas do crédito bancário no Brasil, analisando o comportamento dos bancos quanto à concessão de crédito ao setor não financeiro. Em termos mais recuados no tempo, podemos lembrar dos escritos seminais de Braudel (2005), que resgata a história do dinheiro e do crédito entre os séculos XV e XVIII; Adriana Amado (2006), por seu turno, estudou os impactos da reestruturação bancária ocorrida no país a partir de 1990. Para o caso do estudo que propomos, podemos lembrar, sobretudo, das análises proposta por Santos ([1979] 2008), Silveira (1999; 2007) e Contel (2007), que estudou o processo de financeirização do território brasileiro a partir das técnicas, normas e topologias bancárias; e, por fim, vale lembrar ainda que Silveira (2004; 2007b; 2008; 2009) estudou as finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo.

Os trabalhos citados acima foram basilares ao estudo da creditização no circuito inferior da economia urbana, que se caracteriza por um baixo grau de capitalização.

As leituras nos permitiram constatar que os agentes deste circuito são impelidos a aumentar seu capital de giro por meio do acesso ao crédito, sobretudo por que muitos deles trabalham como “Pessoa Física” (institucionalmente falando). Neste sentido, a “vulnerabilidade” econômica aumenta quando recorrem ao “cheque especial” e ao “crédito pessoal” – sobretudo das financeiras – (por possuírem estes produtos financeiros taxa de juros extremamente elevadas).

Geralmente as empresas do circuito inferior não realizam investimentos financeiros por falta de capital, porque reinvestem o dinheiro captado na atividade com vistas à ampliação do consumo familiar. Isso por que os pobres, historicamente, pouco tiveram acesso às formas modernas de comercialização que permitissem maior liquidez, ou mesmo acesso ao crédito formal.

Deste modo, as dificuldades de acesso ao crédito levam esta população a utilizar formas de crédito não-bancário e/ou informais, como é o caso do conhecido “*fiado*”, ou o *vale-refeição* com valor de dinheiro “vivo”. Entretanto, na contemporaneidade, mesmo o *agiota*⁴⁵ perde lugar para as instituições financeiras, já que mesmo nestes circuitos menos capitalizados há possibilidades técnicas e organizacionais do crédito bancário se difundir em canais “formalizados” (SILVEIRA, 2009; MONTENEGRO, 2011).

Historicamente, os agentes do circuito inferior eram clientela cativa e dependente destes emprestadores não bancários que cobram juros extorsivos (os agiotas), devido, frequentemente, à burocratização do crédito bancário, pois estes emprestadores não bancários forneciam crédito pessoal não-institucional caro, fácil e direto. Hoje as instituições financeiras reconhecem a necessidade de desburocratizar o acesso ao crédito para atingir tal população, substituindo o agiota na maior parte das operações. Se por um lado, os pobres não têm de assumir os riscos de realizar empréstimos com esses agentes não-bancários, por outro lado, assumem o aumento dos custos de empréstimos, podendo os juros oscilarem entre 5% a 13% ao mês.

Pelo que foi analisado em nossa pesquisa documental e bibliográfica, para o entendimento da creditização das atividades do circuito inferior faz-se necessário analisar os novos mecanismos de que dispõem os agentes financeiros para a difusão/concessão de créditos. No que tange ao acesso a instrumentos bancários é interessante observar na Tabela 7 que, segundo o IBGE (2003), somente 36% dos comerciantes brasileiros “autônomos” utilizam conta corrente, contra 68% dos agentes “empregadores”; tais empregadores utilizam-se mais de instrumentos bancários do que os agentes autônomos. Todavia, quando analisada a utilização de correspondentes bancários, estes últimos utilizam mais que os primeiros.

⁴⁵ Agiota é aquele que empresta dinheiro fora do mercado de crédito formal, com juros usurários, ou seja, aqueles praticados acima dos patamares legais. Isso porque os agiotas possuem múltiplas formas contratuais para encobrir um empréstimo com juros ilícitos, na maior parte das vezes, em condições extremamente vantajosas para o ele (POPP e VIANNA, 2009).

Tabela 7 - Brasil: Proporção de proprietários de empresas do setor informal, por tipo de empresa, segundo tipo de acesso a instrumentos financeiros utilizados (2003)

Tipo de acesso a instrumentos financeiros utilizados	Proporção de proprietários de empresas do setor informal, por tipo de empresa (%)		
	Total	Conta própria	Empregadores
Telefone	0	0	0
Não efetua transações financeiras	14	16	5
Internet	1	1	3
Débito em conta	2	2	3
Correspondente bancário	37	39	27
Conta corrente	40	36	68
Cheque especial	23	19	49
Cartão de crédito	27	24	48
Caderneta de poupança	24	23	32
Agência bancária	34	31	53
Tipo de seguros que os proprietários tinham			
Seguro de vida	9	7	21
Saúde e/ou dental	10	8	20
Residência	14	16	5
Imóvel correspondente a instalação do negócio	2	1	9
Motivo para não ter feito seguro			
Não achava necessário	22	23	18
Custo era alto	42	44	30

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, Economia Informal Urbana 2003.

Apesar das ações utilizadas pelas instituições financeiras para a ampliação da população bancarizada (por meio do uso de sistemas de objetos informacionais), 16% das empresas por conta própria não efetuam transações financeiras. Para ilustrar tal análise, o Gráfico 8 apresenta dados levantados em nosso trabalho de campo; podemos observar que 88% dos agentes do circuito inferior em Campinas utilizam serviços bancários (em sua maioria utilizam, no mínimo, os serviços referentes à conta corrente). Destes, 28% utilizam serviços de mais de um banco, e apenas 12% não utilizam serviços bancários - semelhante às informações levantadas pelo IBGE (2003). Dos agentes que utilizam serviços bancários, 80% passaram a fazê-lo após o ano de 1995 (após a implementação do Plano Real, e do aumento da concentração bancária no país)

fato que parece endossar a tese do aumento da “hipercapilaridade” do acesso ao crédito no território brasileiro (AMADO, 2006; CONTEL, 2007).

Gráfico 8 - Campinas: Proporção dos agentes do circuito inferior que utilizam serviços bancários (2011)

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

Já no Gráfico 9, vemos que os canais bancários utilizados por estes agentes se dividiriam da seguinte forma: 33% deles utilizam agências bancárias, 22% usam os correspondentes bancários, 33% os caixas eletrônicos e 12 % o *internet banking*.

Gráfico 9 - Campinas: Canais bancários utilizados pelos agentes do circuito inferior, 2011

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

O Gráfico 10, refere-se aos serviços bancários: 23% dos agentes possuem conta corrente e 13% conta poupança; há o predomínio da utilização do cartão de débito (28%), seguido pelo cheque (14%, com maior intensidade no distrito de Barão Geraldo), do cartão de crédito (12%, com maior intensidade no Conjunto Habitacional Vida Nova), e por último o limite do cheque especial (4%). Deve-se destacar o predomínio dos bancos Itaú e Bradesco como principais fornecedores destes serviços. Em suma, pode-se dizer que os agentes que responderam nossos questionários passaram a utilizar tais serviços devido exigências da atividade econômica, dada a força que a finança possui no capitalismo contemporâneo (SANTOS, 2000).

Gráfico 10 - Campinas: Serviços bancários utilizados pelos agentes do circuito inferior (2011)

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

Dentre as operações de crédito acessadas por esta parcela da sociedade, há o predomínio do denominado “financiamento varejista”⁴⁶, que consiste em oferecer empréstimo pessoal aos agentes econômicos⁴⁷. O intuito é ampliar o mercado de crédito, tendo como público alvo a grande massa trabalhadora, na maioria das vezes, impossibilitada de ter uma poupança para suprir imprevistos financeiros, estando vulnerável a ter de recorrer a terceiros, tais como familiares, instituições financeiras e

⁴⁶ Queiroz (2007) trabalha com o termo “financiamento no varejo”, que consiste no oferecimento de empréstimo pessoal. Silveira (2009) ao estudar as finanças em São Paulo, afirma que os financiamentos podem se dar “via” instituições financeiras bancárias ou instituições não-bancárias.

⁴⁷ O número de parcelas varia de acordo com a instituição, em alguns casos tem-se até 72 meses para pagar, levando em consideração o valor do empréstimo.

até agiotas (além da dificuldade de realizar compras à vista, sendo necessário realizá-las a prazo).

A possibilidade de empréstimos é facilitada aos aposentados, pensionistas do INSS, militares das forças armadas, servidores públicos (civis federais, estaduais e municipais). Algumas instituições exigem, além da fotocópia do RG, CPF e comprovante de residência, um talão de cheques, para confirmar a existência de conta corrente em banco; outras exigem extrato bancário. Cabe ressaltar que tais instituições utilizam-se da propaganda de “não realizar consulta ao SPC/Serasa”, isso porque parte dos clientes utiliza-se de empréstimos para o pagamento de dívidas.

Como resultado desta “facilidade” de acesso ao crédito, a Federação Brasileira dos Bancos – FEBRABAN (2009) ⁴⁸ –, ao analisar operações de crédito para pessoa física entre os anos de 2008 e 2009, constatou um aumento nas operações de *leasing* ⁴⁹ de 86,45% e considera tal índice um reflexo dos incentivos tributários concedidos pelo governo federal na venda de veículos. Já no âmbito do “crédito referencial para taxas de juros”, houve aumento registrado nas modalidades de cartão de crédito (27,4%), crédito pessoal (22,1%) e cheque especial (17,7%). Entretanto, cabe destacar que o menor desempenho deu-se nas operações de financiamento imobiliário e crédito consignado, somando 23,1% de aumento (FEBRABAN, 2009). A distribuição do volume de operações de crédito para pessoas físicas pode ser observada no Gráfico 11, em 2009, 36% dos recursos livres destinados à pessoa física foram à aquisição de bens e leasing; 34% à crédito pessoal; 15% outros fins; 6% à cartão de crédito; 4% à cheque especial; 4% à cooperativas e 1% à financiamentos imobiliários.

⁴⁸ Relatório FEBRABAN - Evolução do Crédito do Sistema Financeiro (com base na Nota do Banco Central do Brasil de 26-03-2009). Edição de 31 de Março de 2009.

⁴⁹ “O *leasing* é um contrato denominado na legislação brasileira como “arrendamento mercantil”. As partes desse contrato são denominadas “arrendador” e “arrendatário”, conforme sejam, de um lado, um banco ou sociedade de arrendamento mercantil e, de outro, o cliente. O objeto do contrato é a aquisição, por parte do arrendador, de bem escolhido pelo arrendatário para sua utilização. O arrendador é, portanto, o proprietário do bem, sendo que a posse e o usufruto, durante a vigência do contrato, são do arrendatário. O contrato de arrendamento mercantil pode prever ou não a opção de compra, pelo arrendatário, do bem de propriedade do arrendador”. (Banco Central do Brasil. <http://www.bcb.gov.br/?LEASINGFAQ> [acesso em: 24/08/2011]).

Gráfico 11 - Brasil: Operações de crédito com recursos livres para pessoa física por modalidade (2008-2009)

Fonte: BCB. Organização: FEBRABAN, 2009.

A partir desse quadro geral dado pelo estudo da FEBRABAN, podemos nos perguntar: como se dá o acesso ao crédito para os agentes do circuito inferior na RMC? De acordo com os dados coletados no trabalho de campo, 53% dos agentes já efetuaram alguma operação de crédito, sendo que deste total, 50% em instituições privadas (com destaque ao banco Itaú e seguido do Santander); 27% dos empréstimos se deram em instituições públicas (com destaque ao Banco do Brasil); 8% realizaram empréstimo em financeiras (principalmente a Losango) e 5% outros canais de financiamento (Gráfico 12).

Gráfico 12 - Campinas: Instituições utilizadas de acesso a crédito pelos agentes, 2011

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

Quando perguntados pelos motivos das operações, os agentes afirmaram que 30% (em média) foram destinados para aquisição de veículos (muitas das vezes para auxiliar em sua atividade econômica); 23% para compra de mercadorias; 19% para construção ou reforma do fixo geográfico (habitação e/ou estabelecimento de trabalho); 16% para pagamento de dívidas anteriores; 7% para compra de equipamentos; e 5% para outros motivos.

4.2. Os canais de financiamento e as instituições de crédito na RMC

No que diz respeito aos canais de financiamento, primeiramente cabe destacar alguns dos principais autores que estudaram as formas de crédito oferecidas e seu acesso no território brasileiro. Dentre estes autores, podemos lembrar Milton Santos ([1979] 2008), que apresentou a teoria dos circuitos da economia urbana e suas formas de organização, tecnificação e capitalização – identificando, entre outros fenômenos, as formas de creditização de cada um dos circuitos da economia urbana; os estudos do IBGE (BRASIL, 2003), que analisaram a chamada “economia informal urbana”, apresentando as diferentes formas de acesso ao crédito desta parcela da população; Queiroz (2007), que estudou o processo de tomada de decisão na aquisição de crédito e preferências entre alternativas de financiamento no varejo; Gasmuri (2007), que observou a oferta de crédito para consumo imediato em redes de lojas comerciais. Por fim, vale destacar ainda que fizemos uso das estatísticas e documentos produzidos por

instituições importantes vinculadas ao sistema financeiro brasileiro, que são o Banco Central do Brasil (BCB) e a Federação Brasileira de Bancos (FEBRABAN), que possibilitaram o acesso a dados importantes para esta pesquisa.

Nos seus aspectos mais gerais, “A financeirização é um fenômeno macroeconômico caracterizado pela apropriação dos ativos da economia pelo mercado financeiro, o que traz uma grande influência desse setor no desenvolver da política econômica” (LIRA, 2008). Dentre as diversas formas de financeirização do mundo contemporâneo, há autores que vêm chamando a atenção para a forma “territorial” dessa financeirização, priorizando estudar as formas de crédito oferecidas, fenômeno que pode se dar o nome de “creditização do território” (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

Para melhor compreender a creditização no território brasileiro é necessário definir quais são os principais atores (ou “sistemas de ação”) financeiros, e entender como se organizam atualmente (no Brasil, e na RMC). Um primeiro processo que salta aos olhos do pesquisador, ao analisar o sistema bancário nacional, é a expressiva concentração bancária brasileira, que se intensificou a partir de 1995 (MINELLA, 2001). Os bancos, por se utilizarem intensivamente de capital, tecnologia e formas extremamente sofisticadas de organização, podem ser considerados como exemplos típicos de atores do “circuito superior da economia urbana”, como preconiza Milton Santos ([1979] 2008). Assim, pode-se dizer que o circuito superior é um grande responsável pela creditização do território, pois este circuito abriga uma enorme diversidade de grandes agentes financeiros⁵⁰, e dele também fazem parte grandes firmas que fundam e/ou controlam bancos e instituições financeiras.

A creditização do território, porém, não depende estritamente dos bancos, como já frisado. Ocorreram ainda novos tipos de arranjos organizacionais entre empresas financeiras e “não-financeiras”, como é o caso do acordo das Lojas Americanas e grupo Santander; os acordos do grupo Leroy Merlin e o grupo Fininvest-Unibanco; além da *holding* Globex Utilidades S.A., que possui 50% das ações do Banco Investcred Unibanco S.A. e controla a rede de eletrodomésticos Ponto Frio, arranjos organizacionais ocorridos em meados da década passada (SILVEIRA, 2009).

50 Constituídos por bancos, fundos de pensão, fundos de investimento, consultorias e *holdings* integrados por empresas industriais, comerciais e de serviços avançados.

Definidos estes aspectos mais gerais da ação de agentes financeiros concretos no território brasileiro, podemos nos perguntar: como operacionalizar estas constatações para a Região Metropolitana de Campinas?

A Tabela 8 ilustra o impacto da creditização nesta Região desde 1994.

Tabela 8 - RMC: Dados de operações de crédito de agências, 1994-2009 (em R\$) ¹

Município	1994	1995	2000	2005	2009
CAMPINAS	2.110.431.352,89	2.252.329.840,88	4.255.657.723,00	7.731.927.126,00	15.053.667.183,00
AMERICANA	130.371.473,11	132.707.773,09	200.515.033,00	431.011.709,00	838.931.907,00
INDAIATUBA	28.469.131,12	46.711.623,86	98.296.141,00	190.936.547,00	564.299.943,00
SUMARE	19.636.056,25	29.240.725,62	65.105.472,00	149.835.033,00	434.580.148,00
VALINHOS	19.466.180,36	45.364.196,73	77.322.895,00	125.429.471,00	321.291.232,00
SANTA BARBARA D'OESTE	38.944.568,32	44.810.492,39	68.633.141,00	147.258.250,00	313.276.335,00
PAULINIA	9.814.342,96	19.693.353,94	48.587.131,00	109.987.159,00	261.101.055,00
ITATIBA	26.507.630,63	55.743.591,71	65.448.721,00	140.118.234,00	257.061.016,00
VINHEDO	14.077.815,28	23.483.229,04	40.859.503,00	1.054.897,92	206.768.724,00
JAGUARIUNA	15.963.984,60	16.022.029,49	38.204.850,00	77.858.519,00	160.158.793,00
HORTOLANDIA	1.975.096,05	418.781,55	11.531.427,00	44.937.550,00	132.386.866,00
NOVA ODESSA	12.085.079,86	17.784.486,65	27.212.836,00	59.374.283,00	125.372.000,00
COSMOPOLIS	18.461.587,32	16.520.308,29	29.053.048,00	66.050.790,00	112.524.892,00
PEDREIRA	9.416.947,83	18.818.446,97	25.099.248,00	49.873.228,00	108.149.564,00
ARTUR NOGUEIRA	20.037.408,06	22.385.344,52	12.207.996,00	26.250.850,00	87.639.513,00
MONTE MOR	15.963.984,60	23.847.498,76	19.954.910,00	38.621.126,00	79.845.576,00
HOLAMBRA	49.495.807,90	89.890.192,51	83.785.454,00	27.119.757,00	44.940.714,00
SANTO ANTONIO DE POSSE	11.186.668,03	10.920.743,22	8.701.139,00	19.502.880,00	40.462.647,00
ENGENHEIRO COELHO	4.010.506,03	6.052.543,00	3.478.821,00	15.075.953,00	22.651.848,00
RMC	2.556.315.621,20	2.872.745.202,22	5.179.655.489,00	9.452.223.362,92	19.165.109.956,00

Fonte: BCB

Nota: ¹ Valores em Real (R\$) - mês de referência: Dezembro.

Procuramos destacar a variável “operações de crédito” realizadas, para que tivéssemos uma idéia fidedigna (e circunstanciada) da evolução deste fenômeno para a área em estudo. Destaca-se que, nos últimos anos, o valor total das operações de crédito na região teve um acréscimo de mais de 200%. Percebe-se, também pela evolução destas operações, a polaridade exercida por Campinas nesta Região Metropolitana, com a movimentação de cerca de R\$15 bilhões em operações de crédito.

Ao analisar a creditização no circuito inferior da economia urbana, cabe destacar que decorrente do crescente acesso ao crédito há o expressivo endividamento da população urbana do território brasileiro. Como nos lembra Silveira (2009, p. 65), que afirma existir no circuito inferior:

Uma oferta extraordinária de crédito de instituições financeiras bancárias e não bancárias, redes, franquias e *outlets* de eletrodomésticos, roupas e materiais de construção. Uma profusão de formas de crédito pessoal favorece o aumento do consumo e, simultaneamente, o endividamento, a inadimplência e a insolvência.

Ao analisar a creditização deste circuito da economia, coube-nos observar, também, o endividamento desta população (dada a correlação presente entre estes dois fenômenos, como citado anteriormente). Como se pode perceber no Gráfico 13, nossa pesquisa de campo apresentou – no que se refere ao nível de endividamento dos agentes do circuito inferior – os seguintes dados: 33% têm de 0% a 30% da sua renda mensal comprometida com o pagamento de dívidas; 21% têm de 30% a 60%; 14% não sabe ou não quis dizer; 13% não têm dívidas; 10% está em situação de inadimplência; 8% destina de 60% a 100% do orçamento mensal ao pagamento de dívidas; e apenas 1% alegam ter mais de 100% do faturamento comprometido com tais.

Gráfico 13 - Campinas: Nível de endividamento dos agentes (2011)

Fonte: Trabalho de Campo, 2011.

Dado o crescente endividamento da população, há cada vez mais a busca por novos canais creditícios a fim de saldar dívidas anteriores (como exposto anteriormente). A partir daí surge-nos a pergunta, quais os principais meios de acesso ao crédito utilizados? As formas disponíveis aos agentes do circuito inferior tem se tornado cada vez mais complexas e diversificadas. Alguns instrumentos e produtos financeiros que eram – há pouco tempo – exclusivos para as camadas mais ricas da população, são cada vez mais presentes, também, no cotidiano das populações de baixa renda.

Uma das principais formas de acesso ao crédito por parte dos atores do circuito inferior da economia urbana se dá através do financiamento varejista, realizado por instituições bancárias e não bancárias. Através dessas instituições é possível emprestar dinheiro, e captar os recursos necessários, seja na forma de dinheiro líquido, seja na forma de crédito ou seguros.

Ao analisar a ampliação do mercado de crédito, Silveira (2009) destaca a introdução de instrumentos financeiros sofisticados, tais como o crédito para a venda de bens supérfluos, seguros pessoais, residenciais e odontológicos, bem como os empréstimos pessoais. No caso das instituições financeiras não bancárias, elas utilizam-se, também, da estratégia de horários mais estendidos e flexíveis do que os das instituições bancárias - para facilitar a aquisição de crédito e empréstimos pessoais. Estes empréstimos, em geral, servem para saldar dívidas anteriores, também para financiar bens e serviços (como automóveis, cartões de crédito, seguros, etc.), como nos

lembra Kauê Santos (2007) . É importante ressaltar ainda, que, em sua maioria, essas instituições financeiras instalam-se em lugares de grande circulação, principalmente no centro antigo das cidades e nas proximidades de grandes vias expressas (SANTOS, [1979] 2008).

Para maior possibilidade de “drenagem de capital” e possibilidade de intermediação financeira, as instituições financeiras constituem-se em redes de agências bancárias, correspondentes bancários, caixas automáticos, *home-banking*, *celular-banking* etc. (CONTEL, 2007).

Os Mapas 5 e 6 expõem o número de lojas das principais instituições financeiras de financiamento varejista que estudamos, ilustrando, dessa forma, a “hipercapilaridade das finanças” que caracteriza a atual creditização do território (CONTEL, 2007). Vale ressaltar que muitas das empresas estudadas buscam essa hipercapilaridade por meio de inúmeras lojas de pequeno e médio porte que atuam como representantes, e que não estão inclusas nestes mapas.

Mapa 5 – RMC: Distribuição das agências das financeiras (2010)

O Mapa 5, apresenta as cidades em que atuam algumas das principais financeiras da Região (Ibi, BV Financeira e Panamericano), sua hipercapilaridade dá-se, principalmente, via agências. Vale destacar a estratégia territorial da financeira Fininvest, que, após um processo de fusão passou a fazer parte do Itaú Unibanco Múltiplo S. A., utilizando-se da hipercapilaridade financeira dos bancos Itaú e (do antigo) Unibanco (observe ainda, que apenas 7 municípios da Região são servidos pelos serviços destas financeiras).

Mapa 6 – RMC: Distribuição dos fixos geográficos da financeira Losango (2010)

No Mapa 6, destacamos separadamente a Losango que se utiliza de maior hipercapilaridade como estratégia territorial: fazendo o uso de agências, filiais, correspondentes bancários e caixas de autoatendimento (ATMs) para a realização de suas atividades (observe que esta financeira está ausente em apenas 3 municípios da Região)

Além de instituições bancárias, muitas lojas de departamentos oferecem cartão de crédito, o que as transformam em “instituições financeiras não bancárias”. Mas, como que se dá esta “financeirização” das lojas de departamento? A principal maneira utilizada é através do estabelecimento de acordos com bancos ou financeiras (para

possibilitar a confecção de cartões com a “bandeira” da própria loja). É importante destacar que não há uma relação direta entre a loja e o cartão de crédito e, sim, entre o consumidor e a empresa provedora de crédito, sendo o contrato de adesão o principal fator de relação entre as lojas e os consumidores⁵¹. Assim, a loja não assume o risco de inadimplência.

Ao adquirir os cartões de crédito dessas instituições não bancárias há a possibilidade de aderir, ainda, aos chamados “contratos acessórios”, que oferecem serviços “diferenciados” aos clientes, variando de acordo com cada estabelecimento, podendo ser desde seguro desemprego, seguro de perda do cartão ou roubo, até efetuar pagamentos diversos e saques em dinheiro (GASMURI, 2007).

O Mapa 7 ilustra a distribuição de algumas destas firmas originalmente “comerciais” (como as “lojas de departamento”), mas que utilizam crescentemente o mecanismo de financiamento das vendas, e que estão presentes na Região Metropolitana de Campinas.

⁵¹ A cláusula contratual autoriza as empresas a modificar o limite de crédito dos clientes, sem necessidade, assinar um novo contrato e também, na maioria dos casos, informar o cliente (GASMURI, 2007).

Mapa 7 – RMC: Distribuição de empresas que se utilizam de financeiras não bancárias

Dentre as empresas analisadas, há o predomínio da atuação das Casas Bahia, seguida pela Pernambucanas e a Ponto Frio. Mais uma vez a polaridade da cidade de Campinas na Região Metropolitana é destacada, pois este município concentra a maior quantidade de todas as empresas analisadas. Indaiatuba e Santa Bárbara D'Oeste também se destacam nesta análise, sendo apenas a Leroy Merlin ausente nesses municípios.

É interessante observar que de todas as financeiras bancárias e não bancárias existentes na Região, a Losango é a única a atingir um grau de hipercapilaridade destacado; isto pode justificar ela ser responsável por 8% dos financiamentos

concedidos aos agentes respondentes desta pesquisa (conforme relatado anteriormente e ilustrado no Gráfico 12).

É interessante observar que o principal objeto técnico utilizado pelas empresas analisadas é o cartão de crédito, assim como os terminais de compra e venda (POSs) que permitem sua utilização⁵². Desta forma, é necessário destacar quais os principais autores que nos auxiliam a entender essa difusão expressiva dos cartões de crédito na economia e no território brasileiro: Hori (2005) analisou a segurança da informação em transações de cartão de crédito no Brasil; Coelho (2007) resgatou a história dos cartões de crédito no mundo e no Brasil; por fim, Cafarelli (2009), analisou o mercado de cartão de crédito apresentando-o como um grande aliado contra a chamada “informalidade”.

Segundo Cafarelli (*op. cit.*), o volume do uso do cartão de crédito no Brasil cresce cerca de 44% ao ano, sendo que, em 2009, esse segmento (dos cartões de crédito) foi responsável pela movimentação de aproximadamente R\$450 bilhões no Brasil, o que exemplifica como a utilização e facilidades do cartão de crédito têm estimulado o aumento da creditização no consumo da população brasileira, além de substituírem o uso do cheque e papel-moeda.

O autor defende, ainda, que a utilização do cartão de crédito/débito no estabelecimento comercial tem como principal benefício a ausência de riscos de inadimplência, que é assumido pelo banco emissor do “plástico”⁵³. Também defende que a generalização dessa “moeda informacional” tem como benefício o desestímulo à ilegalidade, pois disponibiliza os dados de todas as transações aos órgãos de fiscalização, além de ser necessário a realização do cadastro da pessoa jurídica (e dos próprios usuários), que possibilita ao Estado maior controle sobre os fluxos,

⁵² O primeiro cartão lançado em território brasileiro era da bandeira *Diners*, no ano de 1956. Porém, não funcionava como um cartão de crédito dos moldes atuais, e sim como um cartão de compra, porque requeria o pagamento integral da fatura. Somente em 1968 o primeiro cartão de crédito foi lançado no país, pelo Bradesco, e chamava-se ELO, que funcionava como representante da VISA, atendendo a estrangeiros que portavam cartões *BankAmericard* e visitavam o país. Em 1975, a *Diners Club* lançou o *Corporate Card*, o primeiro cartão de crédito empresarial do país. Ao longo dos anos houve a ampla adoção do cartão de crédito pela população bancarizada, sendo em 2006, os principais competidores de cartão de crédito eram a VISA, a MASTERCARD e a *AMERICAN EXPRESS*, todas de capital aberto; o número de 80 milhões de cartões de crédito e 190 milhões de cartões de débito (COELHO, 2007). Vale ressaltar que atualmente todas as bandeiras (empresas que realizam concessão de crédito via cartão de crédito) enfrentam ameaças das organizações federais antitruste nos países em que operam, por acusações de práticas monopolistas. A VISA e a Mastercard estudam maneiras de frear a demanda por busca de transparência e equidade em suas próprias práticas comerciais (COELHO, 2007).

⁵³ Assim são chamados, na linguagem coloquial do mercado financeiro, os cartões de crédito/débito (CAFARELLI, 2009).

principalmente visando uma mais eficiente captação de impostos.

Ainda de acordo com Cafarelli (2009), o prazo de 35 dias para pagamento sem juros é considerado um benefício ao consumidor, que reduz o custo financeiro de eventuais compras a prazo. No entanto, essa facilidade ao crédito apresenta-se, muitas vezes, como um mecanismo gerador de pobreza, pois aumenta as chances de endividamento do cidadão. Segundo Kauê Santos (2007) a dívida passa a ser vista como benefício pelo credor, pois mesmo em momentos de fluxos financeiros negativos há a possibilidade de antecipar a decisão de compra.

Feita esta contextualização sobre a “creditização do território” em seus moldes mais gerais, e em relação a aspectos de sua ocorrência na RMC, podemos nos perguntar: como se deu esta “creditização” nas áreas e atores privilegiados por nosso estudo? Como a financeirização atinge as atividades do circuito interior em Campinas?

Segundo as informações levantadas através de trabalho de campo nas áreas estudadas, 12% dos agentes do circuito inferior possuem cartão de crédito, sendo que 52% deles aceitam o pagamento em cartão de crédito ou débito; em média, os agentes da Rua 13 de Maio começaram a trabalhar com os terminais a partir do ano de 2003; os do distrito de Barão Geraldo a partir de 2006; os do Centro Popular de Compras a partir de 2008; e os do Conjunto Habitacional Vida Nova a partir de 2009. As vantagens levantadas seriam a “segurança” (pois diminui o dinheiro em caixa – pensando em casos de roubo ao estabelecimento), a “facilidade ao cliente” e o “aumento no volume de vendas”, pois o cliente antecipa a decisão de compra (como já mencionado anteriormente). Entretanto, dentre as desvantagens, é quase unânime a lembrança da cobrança de taxas exorbitantes por parte das empresas operadoras de cartão de crédito, que para muitos agentes representa um compromisso mensal muito grande.

É interessante observar que 48% dos agentes não aceitam como forma de pagamento o cartão de crédito/débito; quando questionados se têm interesse em oferecer essa opção, 66% não pretendem aderir a este sistema técnico, devido ao pouco volume de vendas ou às taxas elevadas que são cobradas (e que comprometeriam a renda e o orçamento dos agentes). Já 34% dos agentes pretendem oferecer esta forma de pagamento, visando “facilidade ao cliente”, “aumento das vendas” e “facilidade de recebimento” (principalmente àqueles que “vendem fiado”).

Com a crescente utilização do cartão de crédito/débito, nos perguntamos: como se apresentam as formas mais antigas de pagamento, como por exemplo, o uso dos cheques entre os agentes do circuito inferior?

Para ter acesso aos cheques é necessário ter conta corrente em banco, além de CPF, RG, comprovante de residência, renda mínima (que varia de R\$ 0 - R\$ 1.000,00; dependendo da política de cada instituição bancária), referências, “nome limpo” no SPC/SERASA, e liberação pelo gerente (BRUSKY E FORTUNA, 2002).

Brusky e Fortuna (2002), ao analisarem as chamadas “microfinanças” no Brasil, atribuem à troca de cheque⁵⁴ como uma das principais formas de acesso ao crédito em dinheiro, e vêem o cheque pré-datado⁵⁵ como uma forma de concessão de crédito parcelado.

Segundo o Diagnóstico do Sistema de Pagamentos de Varejo do Brasil, publicado pelo Banco Central do Brasil (BCB, 2005), o cheque era o instrumento de pagamento mais utilizado no país, com participação de 35,4% do total de pagamentos em 2004. No entanto, vem perdendo espaço para outros meios de pagamento (QUEIROZ, 2007), como podemos observar na Tabela 9. Segundo os dados gerados pelo Banco Central do Brasil, as operações com cheques tiveram um decréscimo de aproximadamente 12 milhões para 3,8 milhões de quantidade de operações no período de dez anos (reduzindo 4 vezes o volume); isto representa uma redução em torno de R\$ 10 milhões de movimentação financeira através desta forma de dinheiro.

⁵⁴ “O serviço é usado por microempreendedores para trocar por dinheiro os cheques pré-datados recebidos de seus clientes. Os agiotas adiantam as importâncias em dinheiro, descontados os juros proporcionais aos dias até o vencimento. No caso dos bancos, acrescidos de taxas, os cheques são retidos para compensá-los na data combinada. No caso de o cheque não ser pago, o usuário dos serviços reembolsa o valor recebido ou renegocia esse reembolso, mais uma vez com acréscimo de juros. A troca de cheques tem as vantagens da rapidez e da pouca burocracia e a desvantagem dos juros altos como os cobrados pelos agiotas ou pelos serviços de cheques especiais dos bancos” (BRUSKY E FORTUNA, 2002,p. 20).

⁵⁵ “O cheque pré datado tem a vantagem da praticidade. É um crédito imediato, sem maiores exigências e sem burocracia, após a abertura da conta corrente. Quase sempre, só passa a ser aceito depois que se estabelece uma relação de confiança entre o vendedor e o comprador, que ali já tenha feito compras a dinheiro, anteriormente. Os prazos em geral são curtíssimos, variando entre dez e vinte dias” (BRUSKY E FORTUNA, 2002,p. 21).

Tabela 9 - Brasil: Média diária de cheques compensados, 2002-2012

Período	Quantidade de operações	Valor das operações (em R\$ milhões)
jul/02	12.041.980	14.253
jul/03	11.451.722	7.288
jul/04	10.891.542	7.510
jul/05	7.837.892	4.184
jul/06	7.122.693	4.177
jul/07	6.389.084	4.176
jul/08	5.491.125	4.319
jul/09	4.869.805	4.075
jul/10	4.446.798	4.195
jul/11	4.115.099	4.368
jul/12	3.849.363	4.467

Fonte: Centralizadora da compensação de cheques - Compe (BCB, 2012).

Brusky e Fortuna (2002) chamam a atenção para o fato de que os microempreendedores evitam o uso dos cartões de crédito, cheques pré-datados e de cheques especiais; quanto aos motivos, ressaltam principalmente:

Pelos temores de não conseguirem ter os recursos suficientes para cobri-los, nas datas de vencimento. O temor é ainda maior pelas dificuldades de renegociação de prazos. Os cheques são depositados nas datas previstas e se não houver fundos na conta são devolvidos, o que acarreta multas, descrédito junto ao vendedor e possibilita o encerramento da conta bancária. Há ainda o medo de que o cheque seja depositado antes da data prevista, podendo causar esses mesmos problemas. (BRUSKY E FORTUNA, 2002,p. 21).

Montenegro (2011) também analisa o cheque como forma de antecipação de crédito. No entanto, a autora ressalta que, se por um lado este dinheiro apresenta-se como uma alternativa, por outro, apresenta-se como uma possibilidade de endividamento. A Tabela 10 apresenta o montante de capital movimentado em trocas de cheques no período de 1997 a 2012, no território nacional; observa-se que embora tendendo à diminuição dessa prática (conforme abordado acima), ela ainda movimenta um montante considerável de capital. Também podemos observar que, comparado à média nacional, São Paulo apresenta uma grande redução nas trocas de cheques. Paralelamente, observa-se que, houve o aumento de cheques devolvidos (por falta de

fundos ou outros motivos): num período de 10 anos, em âmbito nacional esse valor mais que triplicou; e em âmbito estadual quase triplicou.

Tabela 10 - Brasil e São Paulo: Troca de cheques, 1997-2012

Valor (em R\$ milhões)

Período	Brasil		São Paulo	
	trocados	devolvidos ¹	trocados	devolvidos ¹
1997	1.860.402,30	29.675,50	940.096,00	10.889,00
1998	1.797.374,10	33.849,60	890.062,10	11.791,80
1999	1.741.029,90	38.994,30	847.194,40	14.388,80
2000	1.805.773,70	47.343,20	838.847,80	16.958,60
2001	1.884.938,60	63.327,90	869.507,10	23.678,20
2002	1.675.188,20	63.171,70	729.006,00	23.049,90
2003	1.092.383,80	70.169,10	425.210,40	23.571,30
2004	1.085.866,20	74.242,80	415.715,70	23.103,80
2005	1.024.210,50	86.400,60	382.964,90	26.372,90
2006	984.406,80	87.034,40	368.537,90	27.005,10
2007	989.788,00	82.809,10	367.403,20	25.132,80
2008	1.056.902,10	87.663,90	389.155,30	26.769,60
2009	1.005.279,80	92.996,30	367.688,40	27.940,80
2010	1.029.766,70	83.569,70	365.655,20	23.692,30
2011	1.044.416,20	95.175,70	360.178,70	26.213,90
Últimos 12 meses	1.046.000,30	100.380,50	361.076,50	27.919,50

¹ Inclui os cheques sem fundos

Fonte: Centralizadora da compensação de cheques - Compe (BCB, 2012)

Dentre os agentes do circuito inferior abordados por nossa pesquisa, apenas 14% trabalham com cheque, sendo que 4% utilizam o limite do cheque especial – principalmente como forma de crédito em momentos de dificuldade financeira. Apenas 8% dos agentes abordados nesta pesquisa aceitam cheque como forma de pagamento, principalmente devido aos riscos de aceitar cheques “sem fundo”. Apenas os agentes do Distrito de Barão Geraldo aceitam essa forma de pagamento com grande frequência (72% deles), porém, somente àqueles clientes em quem têm confiança; esse critério para aceitá-lo assemelha-se bastante com os utilizados para o “fiado”, que trataremos a seguir.

4.3. O “fiado” e as formas não bancárias de pagamento

Silveira (2009, p.67) destaca que os mais pobres utilizam circuitos menos modernos de distribuição e formas mais simples de creditização, como o crédito informal e o chamado “fiado”. Assim, instrumentos como o “vale-refeição” ganham o uso e o valor de dinheiro vivo (MONTENEGRO, 2011). É possível verificar ainda que o aumento do número de produtos financeiros “regulares” oferecidos a estes agentes faz também com que o agiota deixe paulatinamente seu lugar para as instituições financeiras.

Ao analisarmos as formas de acesso ao crédito e de diferentes formas de pagamentos, a aplicação de questionários no trabalho de campo chamou-nos a atenção às formas não bancárias utilizadas como pagamento entre os agentes do circuito inferior da economia urbana em Campinas, como por exemplo, a utilização do chamado “fiado” como forma de pagamento.

Antes de prosseguirmos com tal análise, cabe destacar os principais autores que trabalharam com esta temática ou com conceitos que inferem a tal procedimento. Um importante autor que nos ajuda a entender o mecanismo do “fiado” nas sociedades contemporâneas é o sociólogo Anthony Giddens (1991) ao analisar detalhadamente a importância da “confiança” na sociedade moderna. Também nos ajudam nesta problemática os antropólogos Villarreal (2000), Rosas Gutiérrez (2006) e González de Castells *et al* (2007), que estudaram a prática do pagamento fiado em comunidades rurais no México, Colômbia e em Florianópolis (SC, Brasil).

Abramovay e Carvalho (2004) propôs o conceito de “finança de proximidade”, onde as relações de proximidade têm papel fundamental para as trocas financeiras do lugar; essa prática é importante, principalmente, para comunidades rurais do Brasil, a partir dos pagamentos efetuados através de prestação de serviços ou da chamada “venda na palha”⁵⁶, por exemplo. Santos (2006) ajuda-nos a analisar tal prática a partir do conceito de “solidariedade orgânica” atrelado às “horizontalidades” no uso do território.

⁵⁶ “Venda na palha” é uma modalidade de serviço financeiro oferecido no âmbito de relações de proximidade: um comerciante adianta dinheiro ou gêneros necessários à sobrevivência da família do agricultor e os insumos básicos de que necessita para cultivar; em contrapartida, o agricultor se compromete a vender-lhe a safra no momento da colheita. É claro que os juros contidos na operação são mais elevados que os vigentes nas relações tipicamente de mercado (ABRAMOVAY e CARVALHO, 2004, p. 43).

Recentemente, destaca-se Silveira (2009), que procurou esboçar o panorama geral das finanças e do consumo do circuito inferior da economia urbana da cidade de São Paulo; e Montenegro (2011), que levantou apontamentos sobre essas prática nas cidades de São Paulo, Brasília, Fortaleza e Belém.

A prática do chamado “fiado” dá-se através da venda de mercadorias com a possibilidade de que o pagamento seja efetuado depois, conforme prazo combinado entre comerciante e consumidor. Essa prática só é possível através do conhecimento pessoal entre dois agentes da economia urbana (SANTOS, 2006). A permanência dessa forma de pagamento está relacionada à solidariedade orgânica desses diferentes agentes que “coexistem em uma situação de escassez de capitais e de recursos, de modo geral” (MONTENEGRO, 2011, p. 244).

Os laços de sociabilidade e a prática do fiado possibilitam as compras diárias miúdas de artigos de primeira necessidade nos comércios de áreas residenciais, mesmo estes oferecendo mercadorias a preço mais elevado (MONTENEGRO, *op. cit.*, p.195). Segundo Montenegro (*op. cit.*), o fiado permanece como característica típica do comércio de bairro; entretanto os terminais de cartão de débito/crédito têm sido incorporados rapidamente nas trocas financeiras do circuito inferior residencial.

Segundo trabalho de campo que realizamos em Campinas, o fiado é uma forma bastante comum de pagamento, e pudemos observar que há a tendência a negar, inicialmente, sua realização. Entretanto, após alguns minutos de conversa, muitos agentes do circuito inferior admitem vender para algumas pessoas utilizando-se deste mecanismo. Na pesquisa realizada destaca-se que 60% dos agentes vendem fiado.

Segundo as resposta obtidas na aplicação dos questionários, o principal critério para que a venda do tipo fiado seja realizada por parte dos agentes do circuito inferior é a “grande frequência do cliente” (36%), seguido da “confiança” (29%). A “confiança”, portanto, é um aspecto bastante destacado na literatura que estuda a prática do fiado. Villarreal (2000), ao estudar populações rurais do México, destaca que a confiança é um fator importante para a sobrevivência em momentos de dificuldades financeiras. A única garantia que o pobre pode oferecer é seu “bom caráter”, e manter a fama de “bom pagador” e de pessoa de confiança possibilita a aquisição de bens e produtos que esteja precisando, mas não tenha dinheiro para adquirir.

Para Giddens (1991, p.38) a confiança é a crença em alguma coisa ou alguma afirmação, “ela deve ser compreendida especificamente em relação ao risco”. Ela leva à conotação de credibilidade, sendo que toda confiança em certo sentido é “cega”. Para o autor,

“A confiança pode ser definida como crença na credibilidade de uma pessoa ou sistema, tendo em vista um dado conjunto de resultados ou eventos, em que essa crença expressa uma fé na probidade ou amor de um outro, ou na correção de princípios abstratos (conhecimento técnico)”(GIDDENS, 1991, p. 41)⁵⁷.

Segundo o autor, tanto as “fichas simbólicas” (como o dinheiro, por exemplo) ou os “sistemas peritos” (sistemas técnicos) dependem da confiança. “A confiança está, portanto envolvida de uma maneira fundamental com as instituições da modernidade” (GIDDENS, *op. cit.*, p.34). Ela pode se dar de duas espécies: a *confiança em pessoas* que se conhecem relativamente bem e que estabelecem um relacionamento onde cada um é fidedigno aos olhos do outro. Também há a *confiança em sistemas*, em sistemas abstratos que não supõem encontro com um indivíduo; está assentado na confiabilidade da perícia estabelecida e possui caráter contratual (GIDDENS, 1991). Por exemplo, a confiança no cartão de crédito, que faz com que muitos agentes do circuito inferior estabelecidos em áreas centrais deixem de vender fiado (por não haver confiança no indivíduo) e vendam parcelado no cartão de crédito, por confiarem na infalibilidade deste “sistema abstrato” ou “sistema técnico” (como denomina Santos⁵⁸, [1979] 2008). No período técnico-científico informacional as instituições e os agentes estão profundamente ligados aos mecanismos de confiança em sistemas técnicos.

Esses sistemas técnicos são “sistemas de excelência técnica ou competência profissional que organizam grandes áreas dos ambientes material e social em que vivemos hoje” (GIDDENS, 1991, p.35), por exemplo, as escadas, os prédios, os carros,

⁵⁷ O autor faz a diferenciação entre fé e crença, a primeira pressupõe a consciência das circunstâncias de risco, ao contrário da crença. A confiança, segundo o autor, está assentada na fé. “Um indivíduo que não considera as alternativas está numa situação de crença, enquanto alguém que conhece as alternativas e tenta calcular os riscos, engaja-se em confiança”. (GIDDENS, 1991, p. 39).

Também há a diferenciação entre perigo e risco. O perigo é uma ameaça aos resultados desejados. O risco aceitável (a minimização do perigo) é central para a manutenção da confiança. O sentimento de segurança assenta-se no equilíbrio de confiança e risco aceitável.

⁵⁸ Preferimos utilizar a denominação de sistemas técnicos (baseado na teoria de Milton Santos) à sistema abstrato, como utiliza Giddens (1991).

as estradas, os semáforos, computadores, telefones, etc. Eles “removem as relações sociais das imediações do contexto” (idem, p.36).

Giddens (1991) distingue dois principais tipos de cultura: as pré-modernas e as modernas, a partir dos ambientes de confiança. Ainda que se tratem de análises com naturezas distintas, não sendo completamente comparáveis, podemos fazer um paralelo destas duas formas de “cultura” analisadas por Giddens (1991) com a teoria dos circuitos da economia urbana (SANTOS, [1979] 2008). No chamado “circuito inferior”, os tipos de práticas realizadas nas atividades produtivas, nos transportes, no comércio, nas finanças, apresentam características semelhantes às aquelas realizadas nas *culturas pré-modernas*. Apresentam-se ainda hoje no circuito inferior de Campinas, por exemplo, as relações de parentesco presentes em todas as formas de pagamento fiado. As relações “localizadas” (ou “encaixadas”, como propõe Giddens) que podem ser ilustradas através da diferenciação centro-bairro: no centro de Campinas, a grande circulação não propicia relações localizadas, que pressupõem em grande parte o “habitar em comum”; diferentemente, nos bairros este tipo de relação é comum. Outro dois aspectos nos permitem estabelecer paralelos entre as duas teorias citadas: um aspecto é a influência da crença religiosa, já que esta também interfere nas atividades do circuito inferior, pois ela está presente, principalmente, entre os vendedores religiosos; e também a “tradição”, que pode justificar a venda no fiado aos “clientes antigos” de certos agentes do circuito inferior.

As práticas associadas às *culturas modernas*, onde as relações pessoais tornam-se cada vez mais impessoais, podem ser observadas com maior vigor nas relações existentes na Rua Treze de Maio e no Centro Popular de Compras, onde a “confiança pessoal” cede espaço à “confiança em sistemas abstratos”, e os agentes do circuito inferior tendem a substituírem o fiado pelo cartão de crédito, por exemplo.

O Gráfico 14 apresenta o perfil dos clientes que têm a prerrogativa de poder comprar “fiado” junto aos agentes do circuito inferior que responderam ao questionário. Dentre os motivos alegados por estes agentes, destaca-se o fato dos consumidores serem “amigos” (38%) e “clientes antigos” considerados “bons pagadores” (36%), seguidos dos “familiares” (15%). Em geral, porém, os agentes não gostam de vender para familiares porque, em caso do não pagamento da dívida, a briga se estende à família

toda; no caso de um amigo ou cliente antigo, como muitos verbalizaram: “acabou-se a amizade”.

Na Rua 13 de Maio (onde está localizado o calçadão de compras), não conseguimos identificar práticas do fiado, talvez devido à grande chance de inadimplência, pois a grande circulação de pessoas impossibilita que neste lugar sejam criadas relações de confiança baseadas somente na “índole” do indivíduo. Decorrente deste fator, também, 44% dos agentes que trabalham no Centro Popular de Compras não vendem fiado.

Gráfico 14 - Campinas: Perfil dos clientes que utilizam o fiado como forma de pagamento, (2011)

Fonte: Trabalho de campo, 2011.

Dentre os agentes que praticam o fiado, quando questionados sobre a importância desta prática para a atividade, três pontos merecem destaque: primeiro, a maioria alegou não ser importante no volume total de vendas (42%); segundo, parte significativa dos respondentes alega que esta prática gera aumento da frequência dos clientes (25%); e terceiro, alegam vender por solidariedade (21%). Como se vê, estes motivos estão atrelados à confiança que o agente tem no cliente e ao interesse de certa “fidelização” dos compradores (verifica-se que grande parte dos agentes do circuito continuam a vender desta forma por não saber dizer “não”, ou não querer perder o cliente,

obrigando-se dar “um voto de confiança”, conforme relatos colhidos em trabalho de campo).

No que se refere à movimentação financeira diretamente relacionada ao fiado, destaca-se seu controle realizado através de “fichas” ou “cadernos”. O pagamento faz-se prioritariamente em dinheiro (papel moeda), inexistindo um prazo fixo para tal; o que ocorre sempre é um acordo entre o agente e o cliente sobre a forma de pagamento da dívida, variando segundo o “valor” e a “pessoa” envolvida. Dois aspectos chamaram nossa atenção quando da realização da pesquisa de campo:

1. *A dificuldade de cobrar os devedores*: os agentes do circuito inferior não cobram, pois sabem que as pessoas de confiança procuram os comerciantes para efetuar o pagamento ou, ao menos, para avisar-lhe o motivo do não pagamento;
2. *Baixa inadimplência*: 32% dos agentes que vendem fiado declararam não haver devedores; 32% dizem ter, no máximo 5% de devedores; 24% não souberam ou não quiseram responder; 6% acreditam ter 10% de devedores; outros 6% possuíam até 20% de devedores.

Quando uma pessoa não paga sua dívida – prática conhecida no senso comum como “dar o calote” – os próprios agentes do circuito inferior difundem essa informação entre eles e o devedor passa a ter seus pedidos de fiado negados. Percebe-se a necessidade de que a “confiança” não seja maculada, a fim de manter o acesso a essa forma de “crédito”; assim este fator importante dita regras de conduta do agente e dos clientes. Isso é explicado por ser o “calote” tido como um “crime” que põe em cheque a credibilidade do cliente, não só com a pessoa que foi lesada, mas também com outros agentes do circuito inferior do lugar (ROSAS GUTIÉRREZ, 2006).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos, o processo metropolitano no Brasil tem características extremamente complexas, e sua institucionalização (a criação das Regiões Metropolitanas “oficiais”) se originou como uma ordem “vertical”, imposta “de cima pra baixo” por parte do Estado brasileiro. Essa lógica ainda persiste, e pode-se dizer que no funcionamento concreto destas Regiões predominam o que o geógrafo Milton Santos qualificou como “verticalidades”, que são impostas ao território, ignorando em grande parte as “horizontalidades”. Esse raciocínio nos ajuda a entender porque o Estado continua a tomar decisões em função do capital (das grandes empresas) em detrimento das necessidades dos mais pobres; contando, ainda, com o apoio da chamada “classe média”, que, através da assunção das ideologias dominantes, não se enxerga enquanto classe que vem se empobrecendo, e se endividando em níveis cada vez maiores (SANTOS, [1987] 2007, p.50).

Ao estudar o circuito inferior da economia urbana no município de Campinas pudemos perceber, como afirma Santos ([1979] 2008), que este circuito ao mesmo tempo permite o desenvolvimento de “estratégias de sobrevivência” dos pobres, mas também é um elemento de perpetuação da pobreza nas cidades, já que as empresas do circuito superior têm cada vez mais instrumentos técnicos e organizacionais para drenar essa renda e riqueza gerada no circuito inferior. Pode-se também dizer que essa pobreza é “perpetuada” uma vez que há uma ideologia na qual “ser patrão de si mesmo” é algo a ser almejado e tido como uma conquista; no entanto há maior exploração da força de trabalho do indivíduo por ele próprio (pois estes indivíduos chegam a trabalhar até 12 horas por dia, 7 dias por semana). Vale lembrar ainda que a criação de necessidades pelo circuito superior da economia faz com que, concomitante ao aumento da renda, haja o aumento das despesas mensais para suprir tais “necessidades” (muitas vezes fomentadas por poderosas campanhas de *marketing*, pela moda e pela publicidade) (SANTOS, *op.cit.*).

No que se refere à mobilidade espacial dos agentes do circuito inferior, as observações em trabalho de campo sugerem que a ampliação de atividades deste circuito não propicia maior mobilidade espacial, devido à importância dos intermediários para aquisição de mercadorias por parte dos agentes que compõe esse circuito. Há sim, uma maior imobilidade da população, em decorrência da necessidade

de diminuir os custos com transporte (que consome cerca de 20% da renda mensal dos agentes). No caso dos agentes móveis (que atuam muitas vezes como intermediários ou prestadores de serviços) verificou-se a necessidade do veículo particular como principal meio de exercer a atividade econômica.

Outro elemento importante refere-se ao local de moradia dos agentes deste circuito analisado. Foi possível constatar que a busca pela segurança da “casa própria” influencia na escolha locacional; desta forma, os agentes estabelecem-se em áreas residenciais mais distantes, e em descontinuo à mancha urbana, devido à possibilidade de adquirir um imóvel. Entretanto, ao estabelecerem-se nestas áreas, tais populações passam a enfrentar problemas referentes à mobilidade espacial, devido à ausência de transporte público eficiente. Como alternativa – e também estimulado pelas crescentes ofertas de crédito e financiamentos, além de diminuição das taxas de juros e impostos –, tal população vem adquirindo com maior frequência veículos particulares (sobretudo automóveis e motocicletas) como meio de transporte, buscando reduzir a distância espaço-temporal dos centros urbanos.

No que se refere aos agentes do circuito inferior das áreas centrais, também observamos que alguns preferem assumir o aumento das despesas mensais com o valor mais alto dos aluguéis, a fim de reduzir o tempo e gastos com transportes. Outros realizam movimentos pendulares diários, a fim de permanecerem próximos à família, locais de estudo, etc.

Sobre a creditização no circuito inferior, o crescente acesso às mais variadas formas de crédito (e demais produtos financeiros) têm possibilitado, também, o aumento do endividamento da população; e, conseqüentemente, o número de inadimplentes têm também aumentado. Oriundo da crescente impossibilidade de arcar com tantos compromissos financeiros, os agentes do circuito inferior das áreas centrais não aceitam o fiado como forma de pagamento, substituindo-o pela utilização do cartão de crédito, pois há a crença na diminuição do risco de inadimplência com a utilização deste complexo sistema técnico contemporâneo.

Nas áreas residenciais, entretanto, a utilização do cartão de crédito como forma de pagamento apresenta-se muito mais como uma “despesa” no balanço mensal dos agentes. Somado a isto, a frequência e conhecimento da vida pessoal dos clientes, fazem com que o fiado seja uma prática bastante comum, embora não seja reconhecida como

tal. O principal elemento à concessão desta forma de pagamento é a “confiança”, algo que está fortemente atrelado à proximidade geográfica dos agentes, e à solidariedade orgânica decorrente dela (SANTOS, 2006; MONTENEGRO, 2011). A solidariedade orgânica é um elemento fundamental nas relações “horizontais” vividas pelas populações mais pobres; na verdade, tais relações são necessárias à sobrevivência destes indivíduos, dados os meios escassos com que vivem tais grupos, escassez que gera a necessidade de desenvolvimento de estratégias cotidianas alternativas.

É necessário ressaltar a ausência de apoio por parte de instituições oficiais aos agentes do circuito inferior das áreas residenciais. Nas áreas centrais, os agentes do Centro Popular de Compras contam com o apoio do Sindicato dos Trabalhadores da Economia Informal de Campinas e Região (STEIC), e os agentes da Rua Treze de Maio, contam com o apoio da Associação Comercial e Industrial de Campinas (ACIC) e a Câmara dos Dirigentes Lojistas (CDL).

Sentimos necessidade de esclarecer a ausência de análise de dados referentes aos agentes móveis⁵⁹ (como era previsto no plano inicial e que pode ser visualizado no corpo do questionário em anexo), devido à repressão vivida nestes últimos anos por estes agentes na cidade de Campinas, principalmente nas áreas centrais e no Distrito de Barão Geraldo. Verificamos a ausência destes agentes também no Conjunto Habitacional Vida Nova, mas possivelmente devido a outro fator: a ausência de grande circulação de pessoas (principalmente durante os dias úteis⁶⁰).

Este estudo permitiu-nos entender o papel do meio ambiente construído na localização dos eventos atuais, e como ele interfere na dinâmica da divisão social do trabalho, pois esta “não pode ser explicada sem a explicação da divisão territorial do trabalho, que depende, ela própria, das formas geográficas herdadas” (SANTOS, [1996] 2009, p.117). Ainda que as ordens oriundas de centros de controle em nível global cheguem aos lugares “alimentados pela redução de custos de movimentação, mas também pela onda de liberalização comercial e pelo aumento considerável dos fluxos internacionais de investimento direto”, (HARVEY, 2006, p. 209 - 213), essas ordens nunca são completamente realizadas, dada essa “força” dos lugares (essa força dos arranjos locais de técnicas, culturas, formas de produzir, formas de sociabilidade etc.).

⁵⁹ Santos ([1979] 2008) distingui os agentes do circuito inferior, ainda, em fixos e móveis.

⁶⁰ Os trabalhos de campo foram realizados em horário comercial dos dias úteis.

Mas o que nos chama a atenção é que mesmo no período atual, em que há o encurtamento da noção tempo-espço e busca por maximização dos lucros, as cidades – sobretudo as metrópoles – apresentam-se “com uma gama infinita de situações, são fábricas de relações frequentes e densas”. Não fomentam somente relações econômicas, mas a “contiguidade física entre pessoas numa mesma extensão”; as pessoas vivem com intensidade as “inter-relações”, as relações de proximidade, não apenas na “situação de vizinhança, mas na totalidade das relações” (SANTOS, [1996] 2009, p.318-319).

BIBLIOGRAFIA

ABOITES, Jaime; CIMOLI, Mario. Intellectual property rights and national innovation systems - Some lessons from the Mexican experience. **Revue d'économie industrielle**. Paris: vol. 99, pp. 215-232, 2e trimestre. 2002. Disponível em: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rei_0154-3229_2002_num_99_1_3024

ABRAMOVAY, Ricardo; CARVALHO, Carlos Eduardo. O difícil e custoso acesso ao sistema financeiro. In: SANTOS, Carlos Alberto dos (org.). **Sistema financeiro e as micro e pequenas empresas** – Diagnósticos e perspectivas – SEBRAE. Brasília, 2004.

ALBUQUERQUE, Mariana Vercesi. Lugar e saúde: respostas dos Sistema Único de Saúde à situação geográfica de metropolização em Campinas-SP. In: SOUZA, Maria Adélia Ap. (org.). **A metrópole e o futuro**: refletindo sobre Campinas. Campinas: Edições Territorial, 2008.

ALMEIDA, Eliza. A imobilidade relativa e seus desdobramentos no uso dos serviços públicos de saúde. In: SOUZA, Maria Adélia Ap. (org.). **A metrópole e o futuro**: refletindo sobre Campinas. Campinas: Edições Territorial, 2008.

ALVES, Carley Rodrigues; ALVES, Márcia Brito Nery. **A reafirmação do lugar na geografia contemporânea a partir do conceito de solidariedade geográfica**. In: II Colóquio Nacional do NEER, 2007, 2007, Salvador. Anais do II Colóquio Nacional do NEER, 2007. Salvador: UFBA, 2007. v. Unico. p. 29-43.

AMADO, Adriana Moreira. Impactos regionais do processo de reestruturação bancária no início dos anos 1990. In: CROCCO, Marco; JAYME JR, Frederico (orgs). **Moeda e território**: uma interpretação da dinâmica regional brasileira. Belo Horizonte: Editora Autêntica, 2006, p. 147-168.

AMARAL, Ângela. **Participação popular nas políticas urbanas, resistência ou ilusão?** São Paulo, SP: FAU. Originalmente apresentada como monografia de conclusão de curso, Universidade de São Paulo, 2006.

ARROYO, Mónica. A vulnerabilidade dos territórios nacionais latino-americanos: o papel das finanças. In: LEMOS, Amália Inês G.; ARROYO, María Mônica; SILVEIRA, María Laura (orgs). **Questões territoriais na América Latina**. São Paulo/Buenos Aires: Universidade de São Paulo/ CLACSO, 2006, p. 77-190.

BADARÓ, Ricardo S. C. **Campinas, o Despontar da Modernidade**. Campinas: Centro de Memória UNICAMP, 1996.

_____. Campinas: A Transição da Cidade Rural para a Cidade Industrial. In: Lilia Inês Zanotti de Medrano; João Miguel Teixeira Godoy. (Org.). **Campinas, Visões de sua História**. Campinas, SP: Editora Átomo, 2006, v. 1, p. 133-157.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Diagnóstico do Sistema de Pagamentos de Varejo do Brasil**. Brasília: Departamento de Operações Bancárias e de Sistemas de Pagamento. 1ª Edição, maio, 2005.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BAVA, Silvio Caccia. Tecnologia social e desenvolvimento local. In: LASSANCE JR., Antonio E. et al. **Tecnologia social: uma estratégia para o desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundação Banco do Brasil, 2004, p. 103-116.

BEAUJEAU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

BEGERES BISNETO, Victor. **Formação territorial e planejamento urbano**: Por um uso mais solidário do território de Campinas/SP. Originalmente apresentada como tese de doutorado, Universidade de São Paulo, 2009.

BERNARDES, Adriana. A Nova divisão territorial do trabalho brasileira e a produção de informações na cidade de São Paulo. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

BERRY, Brian J. L. **Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor**. Barcelona: Editorial Vicens – vives, 1971.

BERTRAND, Nathalie; MOQUAY, Patrick. La gouvernance locale, un retour à la proximité. **Économie rurale**. n.280, pp. 77-95, 2004. Disponível em: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ecoru_0013-0559_2004_num_280_1_5474

BORTOLOZZO, Gabriela ; SILVA, Carolina Altenfelder . A revalorização dos espaços centrais da cidade de Campinas-SP e o Projeto Trem de Alta Velocidade (TAV). In: Anais XII Simpurb - Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Belo Horizonte: UFMG, v. 1, p. 01-17. 2011.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento. **Economia Informal Urbana**. Rio de Janeiro: 2003.

_____. Ministério das cidades. Secretaria Nacional de transporte e mobilidade urbana. **Brasil Acessível**: Programa brasileiro de acessibilidade urbana - Caderno 2: Construindo a cidade acessível. In Brasília, 2006a.

_____. Ministério das cidades. Secretaria Nacional de transporte e mobilidade urbana. **Brasil Acessível**: Programa brasileiro de acessibilidade urbana - Caderno 6 – boas práticas em acessibilidade. Brasília, 2006b.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – IBGE. **Pesquisa Anual do Comércio**. v. 20, 2008.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII**. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p. 400-438.

BRUSKY, Bonnie; FORTUNA, João Paulo. **Entendendo a demanda para as microfinanças no Brasil**: Um estudo qualitativo em duas cidades. Rio de Janeiro: BNDES, 2002.

BRYAN, Francisco. **Mobilidade urbana em Campinas**: Análise do espaço de circulação. Campinas, SP: IG. Originalmente apresentada como dissertação de mestrado, Universidade de Campinas, 2011.

BUENO, Laura M. de Mello. Sociedade sustentável em ambientes saudáveis: utopia em metrópole. In: SOUZA, Maria Adélia Ap. (org.). **A metrópole e o futuro**: refletindo sobre Campinas. Campinas: Edições Territorial, 2008.

CACCIAMALI, Maria Cristina. Informalidade, flexibilidade e desemprego-necessidade de regras e de políticas públicas para o mercado de trabalho e o exercício da cidadania. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo: n. 10, pp. 77 - 90, 2001.

CAFARELLI, Paulo Rogerio. **Reflexões sobre o mercado de cartões de crédito**. ABEC, 2009. Disponível em: http://www.abecs.org.br/novo_site/artigos/Artigo_Caffarelli_-_versão_Correio_11.08.2009.pdf

CAIADO, Aurílio Sérgio Costa. **Desconcentração industrial regional no Brasil (1985-1998)**: Pausa ou retrocesso? Campinas, SP: IE. Originalmente apresentada como tese de doutoramento, Universidade de Campinas, 2002.

CAMPOS, Simone M. M. **Teorias Marxistas e Weberianas sobre o Estado**. São Paulo, SP: FAU. Originalmente apresentada como monografia de conclusão de curso. Universidade de São Paulo, 2001.

CANO, Wilson – **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. 3. Ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1990.

CANO, Wilson; BRANDÃO, Carlos A.(coords.). **A Região Metropolitana de Campinas**: urbanização, economia, finanças e meio ambiente. Campinas: Editora da Unicamp, 2002. (vol. 1 e 2).

CAPPA, Josmar. Viracopos e a nova influência do município de Campinas sobre a Região Metropolitana de Campinas no século XXI. **Cadernos da FACECA**, Campinas: v. 14, n. 2, pp. 113 – 127, Jul/Dez, 2005.

_____. Campinas e Viracopos: uma requalificação da metrópole no século XXI. In: SOUZA, Maria Adélia Ap. (org.). **A metrópole e o futuro**: refletindo sobre Campinas. Campinas: Edições Territorial, 2008.

CARRERAS, Carles. Consumir ou Comprar, repensando o consumo urbano à luz da globalização. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo: n. 06, pp. 81 - 94, 1999.

CARVALHO, Mônica de. Cidade global: anotações críticas sobre um conceito. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo: v. 14, n. 4, 2000.

CASTELLS, González de; NORMA, Alicia; GUIMARÃES Rodrigues; CRISTINA, Ana. Pinceladas sobre as práticas comerciais em um bairro popular de Florianópolis. **Cuadernos de Antropología Social**, Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, n. 26, pp. 69-86, 2007.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

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

CASTRO, Iná Elias de. Territorialidade e institucionalidade das desigualdades sociais no Brasil. Potenciais de ruptura e de conservação da escala local. **Geosp**, São Paulo: v. 18, p. 35-51, 2005.

CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Questões atuais da reorganização do território**. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005.

CHESNAIS, François (ed.). **A Mundialização Financeira. Gênese, Custos e Riscos**. São Paulo: Xamã Editorial. 1998.

CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany**, New Jersey: Prentice-Hall, 1966.

CISOTTO, Mariana Ferreira. **Produção do Espaço Urbano no Distrito de Barão Geraldo, Campinas (SP)**. Campinas: IG. Originalmente apresentada como monografia de conclusão de curso. Universidade Estadual de Campinas, 2006.

CLARK, Gordon L. Money Flows like Mercury: The Geography of Global Finance. **Geografiska Annaler**. Series B, Human Geography, Special Issue: PowerOver Time-Space: The Inaugural Nordic Geographers Meeting v.87, n. 2, pp. 99-112, 2005. Disponível: <http://www.jstor.org/discover/10.2307/3554304?uid=3737664&uid=2&uid=4&sid=21101183814051>

COELHO, Marcelo Gonzales. **Estratégia de Integração Vertical no Mercado de Cartões Private Label**. São Paulo: Ibmecc São Paulo, 2007. Disponível em: http://tede.ibmecsp.edu.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=30

CONTEL, Fábio Betioli. **Território e finanças: Técnicas, normas e topologias bancárias no Brasil**. São Paulo: FFLCH. Originalmente apresentada como tese de doutorado, Universidade de São Paulo, 2007.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

_____. Metrópoles, corporações e espaço: uma introdução ao caso brasileiro. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Questões atuais da reorganização do território**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005.

CUNHA, José Marcos Pinto da; *et al.* Expansão metropolitana, mobilidade especial e segregação nos anos 90: o caso da RM de Campinas. In: CUNHA, José Marcos Pinto da

(org.). **Novas Metrpoles Paulistas**: Populao, vulnerabilidade e segregao. Campinas: Ncleo de Estudo da Populao – NEPO/ Unicamp, 2006.

CUNHA, Jos Marcos P. da.; JAKOB, Alberto A. E. Segregao socioespacial e insero no mercado de trabalho na RMC. **Revista Brasileira de Estatstica e Populao**, v. 27, n. 1, pp. 115-139, Jan/Jun, 2010.

DAK, Csaba. O mercado e o Estado na organizao espacial da produo capitalista. **Espao & Debates**, nmero 28, pp.18-31, 1989.

_____. Acumulao entravada no Brasil e a crise dos anos 80. **Espao & Debates**, nmero32, pp.32-46,1991.

_____. **Informalidade nas sociedades de elite da Amrica Latina**. In: Seminario Internacional: Teora y poltica sobre asentamientos informales, Buenos Aires: Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento,2006b.

DERRUAU, Max. **Geografia humana**. Lisboa: Editorial Presena (Portugal) Martins Fontes (Brasil). Traduo: LOPES, Helena de Arajo; SAMPAIO, Carlos D'Almeida, maio de 1977.

DIAS, Leila. Redes: emergncia e organizao. In: CASTRO, In; GOMES, Paulo; CORRA, Roberto (orgs). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

DIAS, Leila; LENZI, Maria H. Reorganizao espacial de redes bancrias no Brasil: processos adaptativos e inovadores. **Caderno CRH**, v. 22, n. 55, pp.97-117, 2009.

EVERAERS, P. C. J.; MAAS, M. W. A. Neighborhood change: intra-urban migration and changing neighborhood use. **Espace, populations, socits**, migrations et urbanisation - migrations and cities. pp. 189-200, 1985. Disponvel em:http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/espos_0755-7809_1985_num_3_1_1028

FIGUEROA, Oscar. Transporte urbano y globalizacin. Polticas y efectos en Amrica Latina. **Revista Eure**, Santiago de Chile: v. XXXI, n. 94, pp. 41-53, Diciembre, 2005.

FORSTALL, Richard L., GREENE, Richard P. and PICK, James B. Which are largest? Why lists of major urban areas vary so greatly. **Tijdschrift voor economische en sociale geografie**, 2009. Disponvel em:http://www.uic.edu/cuppa/cityfutures/papers/webpapers/cityfuturespapers/session3_4/3_4whicharethepdf

FREITAS, Maria Cristina Penido de; PRATES, Daniela Magalhes. Investimentos estrangeiros nos sistemas financeiros Latino-americanos: Os casos da Argentina, do Brasil e do Mxico. **Revista Economia Contempornea**, Rio de Janeiro, v. 12, n. 2, pp. 189-218, Maio/Ago, 2008.

FRIEDMANN, John; WOLF, Eric. World City Formation: An Agenda for Research and Action. **International Journal of Urban and Regional Research** 6 (3), pp. 309-44. 1982.

FRESCA, Tânia Maria. Uma discussão sobre o conceito de metrópole. **Revista da ANPEGE**, v. 7, n. 8, p. 31-52, ago./dez. 2011.

GASMURI, Iñigo de la Maza. ¿Llegar y llevar? Un mirada al crédito de las casas comerciales. **Revista de Derecho**, Santiago de Chile: v. XX, n. 1, pp. 61-84, Julio, 2007.

GEIGER, Pedro P. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais/Ministério da Educação e Cultura, 1963.

GETIS, Arthur; GETIS, Judith. Christaller's central place theory. Traduzido por Mario Antonio Eufrásio. **The Journal of Geography**, v. 65, n. 05, pp. 220-223, 1966.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991.

GIMENEZ, Heloisa. M. **Teoria do Estado: Concepções e Trajetória**. São Paulo, SP: FAU. Originalmente apresentada como monografia de conclusão de curso. Universidade de São Paulo, 2008.

GOMES, Sueli de Castro. **O território dos carregadores Piauienses no terminal CEAGESP: modernização, mobilização e a migração**. São Paulo, SP: FFLCH. Originalmente apresentada como tese de doutorado. Universidade de São Paulo, 2007.

GOTTMANN, Jean. Megalopolis or the urbanization of the northeastern seaboard. In: MAYER, Harold; KOHN, Clayde (ed). **Readings in urban geography**. Chicago: University of Chicago Press, 1959.

_____. **Essais sur l'aménagement de l'espace habité**. Paris: Monton & Co, 1966.

_____. A dinâmica das grandes cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, v. 34, n. 255, p. 5-14, out./dez., 1976.

_____. Urban centrality an the interweaving of quaternary activities. In: GOTTMANN, J.; HARPER, Robert. A. **Since megalopolis: the urban writings of Jean Gottmann**. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press, 1990.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Secretaria dos Transportes Metropolitanos. **Plano de transporte urbano da Região Metropolitana de Campinas- PITU**. Campinas, 2005.

_____. Secretaria dos Transportes Metropolitanos. **Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo** – Governo do Estado de São Paulo, São Paulo, 2008.

_____. Secretaria dos Transportes Metropolitanos. **Transportes Metropolitanos- acessibilidade: Guia de acessibilidade nos transportes metropolitanos**. São Paulo, 2010.

GRIMM, Flávia. **Teoria dos circuitos da economia urbana: debates e contextos preliminares**. Porto Alegre: Encontro Nacional de Geógrafos, Julho/2010.

_____. **Trajetória epistemológica de Milton Santos**. Uma leitura a partir da centralidade da técnica, dos diálogos com a economia política e da cidadania como práxis. São Paulo: FFLCH. Originalmente apresentada como tese de doutorado. Universidade de São Paulo, 2012.

HAGERSTRAND, Torsten; ELLEGARD, Kajsa; LENNTORP, Bo. Activity Organization and the Generation of Daily Travel: Two Future Alternatives. **Economic Geography**, Planning-Related Swedish Geographic Research, v. 53, n. 2, pp. 126-152, April, 1977.

HALL, Peter. **Les villes mondiales**. Paris: Librairie Hachette, 1966.

_____. **Megacities, word cities and global cities**. Disponível em: <http://megacities.nl/?page_id=284>

HARVEY, David. Class structure in a capitalist society and the theory of residential differentiation. In: PELL,R. ; CHISHOLM, M.; HAGGETT, P. **Process in physical and human geography**. London: Heinemann Education Book, 1975.

_____. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, [1973]1980.

_____. **Los limites del capitalismo y la teoria marxista**. México: Fondo de Cultura Económica, [1982]1990.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2. Ed. 2006

HIRATA, Daniel V.; TELLES, Vera da Silva. Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. **Estudos Avançados**. São Paulo, v. 61, pp. 173-192, 2007.

HIRSCHMAN, Albert. **Estratégia do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1961.

HORI, André Shigueru. **Modelo de gestão de risco em segurança da informação: um estudo de caso no mercado brasileiro de cartões de crédito**. São Paulo: EAEESP Originalmente apresentada como dissertação de mestrado, Fundação Getúlio Vargas, 2003. Disponível em: <http://virtualbib.fgv.br/dspace/handle/10438/2216>

JACOB, Claudio Avanian. **Crédito bancário no Brasil: uma interpretação heterodoxa**. Campinas, SP: IE. Originalmente como tese de doutoramento, Universidade Estadual de Campinas/SP, 2003.

JORGE, Wilson Edson. O conceito de Estado - síntese das teorias formuladas por Maquiavel, Lenin, Gramsci, Weber. **Revista Sinopses da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo**, São Paulo, v. 8, pp. 231-265, Dezembro, 1985.

LACERDA, Sander Magalhães. **Precificação de congestionamento e transporte coletivo urbano**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 23, p. 85-100, março, 2006.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estrutura da Grande São Paulo**: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

LEHMAN-FRISCH, Sonia. La Mission, "barrio" de San Francisco: l'hispanisation d'un quartier américain et de sa rue commerçante (1950-2000). In: **Espace, populations, sociétés**, Diversité des populations d'Amérique du Nord, pp. 117-135, 2003-1. Disponível em: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/espos_0755-7809_2003_num_21_1_2068

LENCIONI, Sandra. **Região e geografia**. São Paulo: Ed. São Paulo, 1999.

LÊNIN, Vladimir. **O Imperialismo**: Fase Superior do Capitalismo. Tradução: Plínio Beckman, São Paulo: Global, [1917]1979.

LIMA, Luiz Antonio de O. **O 'livre mercado' como pseudo-solução da crise econômica**. Gazeta Mercantil, pp.4, 5 de Abril, 1988.

LIRA, Francisco Roberto Fuentes Tavares de. Efeitos da "financeirização" sobre a economia brasileira. **Vitrine da Conjuntura**, Curitiba, v.1, n.9, dezembro, 2008.

MABOGUNJE, Akin. **Urbanization in Nigeria**. Nova Iorque: Africana Publishing, 1968.

MACHADO, Lia Osório. Limites e fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, n. 08, pp. 7-23, Jan/Jun, 2000.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **TRANSPORTES**, v. XVI, n. 1, p. 25-35, junho, 2008.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **Andar a pé**: uma forma de transporte para a cidade de São Paulo. São Paulo: FAU. Originalmente apresentada como dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, 2007.

MARANDOLA Jr., Eduardo. A sociedade (e as pessoas) em movimento. **Revista Brasileira de Estudos de População** (Impresso), v. 25, p. 405-406, 2008.

_____. Novos significados da mobilidade. **Revista Brasileira de Estudos de População** (Impresso), v. 25, p. 199-200, 2008.

_____. Por um paradigma da(s) mobilidade(s). **Revista Brasileira de Estudos de População** (Impresso), v. 26, p. 151-152, 2009.

_____. Paisagem e imagem da cidade: a forma urbana de Campinas. **Geografia** (Rio Claro. Impresso), v. 36, p. 655-664, 2011.

MARANDOLA Jr., Eduardo; DE PAULA, Fernanda C. ; FERNANDEZ, P. S. M. . A experiência do caminhar e do olhar: três percursos na Ponte Preta. **Rua** (UNICAMP), v. 1, p. 61-78, 2007.

MARANDOLA, Eduardo Jr.; DE PAULA, Fernanda C.; HOGAN, Daniel Joseph. O bairro, lugar na metrópole: riscos e vulnerabilidades no São Bernardo, Campinas. **Caderno de Geografia** (PUCMG), v. 17, p. 31-58, 2007.

_____. Quanto mato vira bosque é porque melhorou, não é? Mobilidades e permanências constituindo territórios urbanos. **GEOgraphia** (UFF), v. 12, p. 85-107, 2010.

_____. Vulnerabilidade e territorialidade em bairros de Campinas. **Textos NEPO** (UNICAMP), v. 61, p. 1-132, 2011.

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo: Fundação SEADE, v. 14, n.4, p. 21-33, 2000.

_____. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo - IEA USP, v. 17, n.48, p. 151-166, 2003.

_____. A questão metropolitana. **Cadernos do Desenvolvimento**, v. 3, p. 130/-137, 2008.

MATTEO, Miguel; TAPIA, Jorge Ruben. Característica da Indústria Paulista nos anos 90: em direção a uma *City Region*? **Revista de Sociologia Política**, Curitiba, número 18, p. 73-93, Junho, 2002.

MATTOS, Carlos A. de. Modernización capitalista y transformación metropolitana em América Latina: cinco tendência constitutivas. In: LEMOS, Amália Inês G. de; ARROYO, Ma. Mônica; SILVEIRA, Ma. Laura. (orgs.) **América Latina: Cidade, Campo e Turismo**. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciências Sociales-CLACSO e Univeridade de São Paulo, 2006.

McGEE, Terence. **Dualism in the asian city. The Implications for city and regional planning**. Hong Kong: Center of Asian Studies (University of Hong Kong), 1970.

_____. **The urbanization process in the Third World. Explorations in search of a theory**. Londres: G. Bell and Sons, Ltd., 1971.

MEDEIROS, Tiago Belo de. **A geografia da Zona Norte vista a partir dos circuitos da economia urbana**. Natal, RN: Centro de Ciências Humanas Letras e Artes. Originalmente apresentada como monografia de conclusão de curso, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2010.

MELGAÇO, Lucas de Melo. Território em atrito: a violência sob o olhar da complexidade dialética. In: SOUZA, Maria Adélia Ap. (org.). **A metrópole e o futuro:** refletindo sobre Campinas. Campinas: Edições Territorial, 2008.

MESTRE, Ana Paula. **Os usos do território e as políticas urbanas:** o Jardim Campo Belo no processo de fragmentação da cidade de Campinas. Campinas, SP: IG. Originalmente como dissertação de mestrado, Universidade Estadual de Campinas/SP, 2009.

MEYER, Maria Regina P. et al. **São Paulo metrópole.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

MINELLA, Ary. Reforçando a hegemonia financeira privada: a privatização financeira dos bancos estaduais. In: ALVIM, Valdir; FERREIRA, Alceu (orgs). **A trama da privatização:** A reestruturação neoliberal do Estado. Florianópolis: Insular, p.49-72, 2001.

MONTENEGRO, Marina. Regitz. **O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da globalização.** São Paulo: FFLCH. Originalmente apresentada como dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **Globalização, trabalho e pobreza no Brasil metropolitano : o circuito inferior da economia urbana em São Paulo, Brasília, Fortaleza e Belém.** São Paulo: FFLCH. Originalmente como tese de doutoramento, Universidade de São Paulo/SP, 2011.

MYATA, Hideko. **Trabalho, redes e territórios nos circuitos da economia urbana:** a análise da venda direta em Jundiaí e Região Metropolitana de São Paulo. São Paulo, SP: FFLCH. Originalmente apresentada como tese de doutoramento, Universidade de São Paulo, 2010.

MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas.** Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura e ISEB, 1960.

NERI, Marcelo Côrtes; GIOVANINI, Fabiano da Silva. Negócios nanicos, garantias e o acesso a crédito. **Revista Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 3, pp. 643-669, Set/Dez. 2005.

NEVES, Izabella Maria Zanaga de Camargo. **Ciclo de vida e habitação:** um breve olhar sobre a conformação demográfica e socioespacial de alguns assentamentos precários em Campinas, SP. Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu/MG, de 29 de setembro a 03 de outubro de 2008.

NEVES, Izabella Maria Zanaga de Camargo. **As muitas formas de habitar no urbano: uma nova tipologia sobre assentamentos precários.** Campinas, SP: IFCH. Originalmente apresentada como tese de doutoramento, Universidade Estadual de Campinas, 2009.

NEVES, Marcos Fava. **Um modelo para planejamento de canais de distribuição no setor de alimentos**. São Paulo, SP: FEA. Originalmente apresentada como tese de doutoramento, Universidade de São Paulo, 1999.

NORONHA, Eduardo G. Informal, ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, vol. 18, n.53, Outubro/2003.

PAVIANI, Aldo. Expansão metropolitana: a modernização com desemprego. In: LEMOS, Amália Inês G. de; ARROYO, Ma. Mônica; SILVEIRA, Ma. Laura. (orgs.) **América Latina: Cidade, Campo e Turismo**. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciências Sociales- CLACSO e Universidade de São Paulo, 2006.

PEDROSO, Francis. **O centro de Campinas (SP)**. Campinas, SP: IG. Originalmente apresentada como dissertação de mestrado, Universidade de Campinas, 2007.

PENA, Jacques de Oliveira; MELLO, Claiton José. Tecnologia social: a experiência da Fundação Banco do Brasil na disseminação e reaplicação de soluções sociais efetivas. In: LASSANCE JR., Antonio E. et al. **Tecnologia social: uma estratégia para o desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundação Banco do Brasil, 2004, p. 83-87.

PEREIRA, Silvia Regina. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. Presidente Prudente. Presidente Prudente, SP:FCT. Originalmente apresentada como tese de doutorado, Universidade Estadual Paulista, 2006.

PIRES, Maria Conceição Silvério. **Morar na metrópole: expansão urbana e mercado imobiliário na Região Metropolitana de Campinas**. Campinas, SP: IG. Originalmente apresentada como tese de doutorado, Universidade de Campinas, 2007.

POPP, Carlyle ; VIANNA, Guilherme Borba . **Notas sobre a simulação em empréstimos usurários**. Ordem dos Advogados do Brasil, Subseção de Foz do Iguaçu, Seção Artigos Jurídicos, 09 mar. 2009.

PRED, Alan. **Sistemas de cidades em economias adiantadas: crescimento passado, processos presentes e opções de desenvolvimento futuro**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

QUEIROGA, Eugênio Fernandes. A metrópole de Campinas diante da Megalópole do Sudeste do Brasil: um olhar dialético espacial. In: SOUZA, Maria Adélia Ap. (org.). **A metrópole e o futuro: refletindo sobre Campinas**. Campinas: Edições Territorial, 2008.

QUEIROZ, Renata S. B. de. **Processo de tomada de decisão na aquisição de crédito e preferências entre alternativas de financiamento no varejo**. São Paulo, SP: FEAC Originalmente apresentada como dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, 2007.

RAFFESTIN, Claude [1980]. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução Urbana do Brasil 1500-1720**. 2ª ed. 2. ed. São Paulo: Editora Pini Ltda., 2001. v. 1, 239p.

RIBEIRO, Luis Henrique Leandro. **O Comércio na Cidade de Campinas: Os Casos do Centro e do Eixo Dom Pedro I.** Campinas, SP: IG. Originalmente apresentada como trabalho de conclusão de curso. Universidade de Campinas, 2005.

ROCHEFORT, Michel. **O desafio urbano nos países do Sul.** Tradução: Maria Adélia Ap. de Souza. Campinas: Edições Territorial, 2008.

_____. O Futuro das metrópoles no mundo globalizado. In: SOUZA, Maria Adélia Ap. (org.). **A metrópole e o futuro: refletindo sobre Campinas.** Campinas: Edições Territorial, 2008.

RODRIGUES, Maira. **Redes sociais e segregação espacial: um estudo de caso em Campinas - Notas de pesquisa.** Pesquisa de mestrado desenvolvida no Departamento de Ciência Política da Usp, sob orientação do Prof. Dr. Eduardo César L. Marques e com financiamento da FAPESP. Disponível em: <http://www.geocities.ws/politicausp/cultesoc/estado/Maira.pdf>

RODRÍGUES, Norma Montes. ¿Cómo transitan del pasado reciente al futuro la población y las grandes ciudades de América Latina? In: LEMOS, Amália Inês G. de; ARROYO, Ma. Mônica; SILVEIRA, Ma. Laura. (orgs.) **América Latina: Cidade, Campo e Turismo.** Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales-CLACSO e Universidade de São Paulo, 2006.

ROSAS GUTIÉRREZ, Ana Elena. Reseña de "Antropología de la deuda: Crédito, ahorro, fiado y prestado en las finanzas cotidianas" de Magdalena Villareal (coord.). **Revista Mexicana de Sociología:** Universidad Nacional Autónoma de México, v. 68, n. 3, julio-septiembre, pp. 599-602, 2006.

SANTOS, Antonio da Costa. **Campinas, das Origens ao Futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732-1992).** Campinas: Editora da Unicamp, 2002.

SANTOS, Kauê Lopes dos. **Uma financeirização da pobreza? : o sistema financeiro e sua capilaridade no circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo.** São Paulo, SP: FFLCH. Originalmente apresentado como trabalho de conclusão de curso, Universidade de São Paulo/SP, 2007.

SANTOS, Milton. **O Espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** 2. ed., São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, [1979] 2008.

_____. **O Espaço do cidadão.** 7. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, [1987] 2007.

_____. **São Paulo: metrópole corporativa e fragmentada.** São Paulo: Nobel, 1990.

_____. **Urbanização Brasileira.** 5. ed. São Paulo: EDUSP, [1993] 2008.

_____. O retorno do território. In: SANTOS; SOUZA; SILVEIRA (Orgs). **Território: Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, [1996] 2009.

_____. Da política dos Estados a política das empresas. **Cadernos do Legislativo de Belo Horizonte**. Belo Horizonte, Julho, 1997.

_____. O território e o saber local. In: **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, ano XIII, nº2, 1999.

_____. **Território e sociedade**. 4.reimp. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, [2000] 2009.

_____. **Por Uma Outra Globalização: do Pensamento Único a Uma Consciência Universal**. 13ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SASKIA SASSEN. **The Global City**: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press, 1991.

SCOTT, Allen J. et al. Cidades-Regiões globais. Texto de palestra proferida na **Conferência Internacional Global City-regions: Trends and Prospects Politics for Wealth and Well-Being**. School of Public and Social Research, University of California, Los Angeles, Outubro, 1999.

Sem autoria: Empresas não informam Custo Total. **Revista Dinheiro e Negócios**. Nº21, Agosto/Setembro de 2009. p.20-21. Disponível em: http://www.proteste.org.br/servicos-bancarios-financeiros/20090803/cet-na-propaganda-empresas-neatilde-o-informam-o-custo-total-Attach_s484161.pdf

SERVET, Jean-Michel. Risque, incertitude et financement de proximité en Afrique. Une approche socio-économique. **Tiers-Monde**. tome 37 nº145. pp. 41-57, 1996. Disponível em: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/tiers_0040-7356_1996_num_37_145_5027

SILVA NETO, Manuel Lemes da. Campinas em dois tempos: fato metropolitano e desigualdades da metropolização globalitária em São Paulo. In: SOUZA, Maria Adélia Ap. (org.). **A metrópole e o futuro: refletindo sobre Campinas**. Campinas: Edições Territorial, 2008.

SILVA, Flávia Cristine da. **Segregação Socioespacial no Jardim Morada do Sol em Presidente Prudente/SP**. Presidente Prudente, SP: FCT. Originalmente apresentado como monografia de bacharelado, Universidade Estadual Paulista, 2008.

SILVA, Mayara Orlandi Silva; GOLDNER, Lenise Grando. Determinação dos padrões de viagens e taxas de geração de viagens de automóveis e caminhões para indústrias: o caso de Tubarão/SC. **TRANSPORTES**, v. XVIII, n. 1, p. 65-74, março 2010.

SILVEIRA, María Laura. Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas. **Cuadernos del Cendes**, Caracas, v. 21, n. 57, Sep/Dic, 2004.

_____. Introdução. In: Silveira, María Laura. (Org.). **Continente em chamas: globalizacao e território na América Latina**. Continente em chamas: globalizacao e território na América Latina. Rio de Janeiro: Civilizacao Brasileira, v. 1, p. 7-18, 2005.

_____. **Crises e paradoxos da cidade contemporânea: os circuitos da economia urbana**. In: Anais XII Simpurb - Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Florianópolis, UFSC, 2007.

_____. Metrópolis brasileñas: un análisis de los circuitos de la economía urbana. **Revista Eure**, Santiago de Chile, v. XXXIII, n. 100, pp. 149-164, diciembre, 2007b.

_____. Globalización y territorio usado: imperativos y solidaridades. **Cuadernos del Cendes**, v. 25, p. 1-19, 2008.

_____. De la geografía de la existencia a los circuitos de la economía urbana. In: MENDOZA, Cristóbal. (Org.). **Tras las huellas de Milton Santos**. Una mirada latinoamericana a la geografía humana contemporánea. Anthropos-UAM Iztapalapa, Barcelona-México, volume , pp. 56-69, 2008b.

_____. Finanzas, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo. **Caderno CRH**: Salvador, v. 22, n. 55, p. 16-65. Jan/Abr. 2009.

_____. Ao território usado a palavra: pensando princípios de solidariedade socioespacial. In: Viana, Ana Luiza d'Ávila; Ibañez, Nelson; Elias, Paulo Eduardo M.. (Org.). **Saúde, Desenvolvimento e Território**. São Paulo: Hucitec, v 1, p. 127-15, 2009a.

_____. Crises e paradoxos da cidade contemporânea: os circuitos da economia urbana. In: Pereira, Elson Manoel; Dias, Leila Christina Duarte. (Org.). **As cidades e a urbanização no Brasil: passado, presente e futuro**. As cidades e a urbanização no Brasil: passado, presente e futuro. Florianópolis: Insular, v. 1, p. 62-82, 2011.

_____. María Laura. Urbanización latinoamericana y circuitos de la economía urbana. **Revista Geográfica de América Central**, v. 2, p. 1-17, 2011b.

_____. Economia política e ordem espacial: circuitos da economia urbana. In: Silva, Cátia Antônia; Campos, Andreilino. (Org.). **Território e ação social: sentidos da apropriação urbana**. Rio de Janeiro: Lamparina-FAPERJ, 2011c, v. 1, p. 23-38.

SINGER, Paul. **Introdução à economia solidária**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2002.

SINGER, Paul; KRUPPA, Sonia Maria Portella. Senaes e a economia solidária – democracia e participação ampliando as exigências de novas tecnologias sociais. In: LASSANCE JR., Antonio E. et al. **Tecnologia social: uma estratégia para o desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundação Banco do Brasil, p. 89-101, 2004.

SINGER, Paul; SOUZA, André Ricardo (orgs). **A economia solidária no Brasil: A autogestão como resposta ao desemprego**. São Paulo: Contexto, 2000.

SOJA, Edward William. **Postmetropolis: critical studies of cities and regions**. Oxford: Blackwell Publishing, 2002.

SOUZA, Marcos Timóteo Rodrigues de. **Uma abordagem sobre o problema da mobilidade e acessibilidade do transporte coletivo: o caso do bairro Jardim São João no município de Guarulhos- SP**. Campinas, SP: FEC. Originalmente apresentada como dissertação de mestrado, Universidade Estadual de Campinas, 2003.

SOUZA, Maria Adélia Ap. **[Matriz de Periodização do Escritório de Planejamento da Prefeitura de Campinas]**. 1º Encontro Internacional: A Metrópole e o Futuro. Campinas, 2004.

_____. A metrópole e o futuro: a dinâmica dos lugares e o período popular da História. In: SOUZA, Maria Adélia Ap. (org.). **A metrópole e o futuro: refletindo sobre Campinas**. Campinas: Edições Territorial, 2008.

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão. **O Chão em Pedacos: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. Presidente Prudente, SP: FCT. Originalmente apresentado como tese de livre docência, Universidade Estadual Paulista, 2004.

_____. Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais contemporâneas. In: Nestor Goulart Reis. (Org.). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo: Via das Artes, 2009, v. 3, p. 35-54.

TEIXEIRA, Natermes Guimarães. **Origens do sistema financeiro multibancário brasileiro: Das reformas dos anos 60 à crise dos anos 80**. Campinas: Unicamp/IE, 2000.

TOZI, Fábio. Usos corporativos e a impertinência do espaço de todos: a região de campinas e a privatização do território brasileiro. In: SOUZA, Maria Adélia (org.). **A metrópole e o futuro**. Campinas: Edições TERRITORIAL, 2008.

TRICART, Jean. Quelques caractéristiques générales des villes latino-américaines. In VAINER, Carlos B. **Fragmentação e projeto nacional: desafios para o planejamento territorial**. XII Encontro da Associação Nacional De Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, Belém/PA, 2007.

VASCONCELOS, Eduardo A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincon Institute, 2001.

VILLARREAL, Magdalena. Deudas, drogas, fiado y prestado en las tiendas de abarrotes rurales. **Desacatos: Centro de Investigaciones e Estudios Superiores en la Antropología Social**. México: n. 003, Primavera, 2000.

XAVIER, Marcos Antonio de Moraes. **OS elos entre os dois circuitos da economia urbana brasileira no atual período**: os atacadistas distribuidores e seu papel intermediador. Campinas, SP: IG. Originalmente como tese de doutoramento, Universidade Estadual de Campinas, 2009.

ANEXO

QUESTIONÁRIO APLICADO NO TRABALHO DE CAMPO

QUESTIONÁRIO

-Falar para o entrevistado(a) em que consiste a entrevista:

- Estudante/aluno
- Pesquisa da Faculdade
- Não tem fim lucrativo/nem de fiscalização
- Buscamos entender como funciona a atividade/ mostrar a importância da atividade
- Melhorar as condições de trabalho destes trabalhadores
- Falam que os amigos/familiares também trabalham com estas atividades

Número da entrevista:

Local da entrevista:

1. Tipo de atividade e de estabelecimento:

- ☐c Comércio: _____
- ☐s Serviços: _____
- ☐p Artesanato/pequena indústria: _____

Caracterização dos atores e de sua localização no meio urbano

2. Sexo: ☐m Masc. ☐f Fem.
3. Idade: ☐1 0 a 15 anos ☐2 16 a 24 anos ☐3 25 a 59 anos
☐4 acima de 60 anos
4. Escolaridade: ☐a Analfabeto ☐fi Fund. Incomp. ☐fc Fund. Comp.
☐mi Méd. Incomp. ☐mc Méd. Comp. ☐si Sup. Incomp.
☐sc Sup. Comp.
5. Quantos membros da família exercem outras atividades remuneradas?
Quais? _____
6. Localização da moradia:
☐lt No próprio local de trabalho
☐pt Próximo ao local de trabalho:
☐dt Distante do local de trabalho:
a. Endereço: _____
b. Tempo gasto para chegar ao lugar que exerce a
atividade: _____

Dados da habitação

7. Imóvel
☐Próprio ☐Alugado ☐Cedida ☐Familiar ☐Outros

Gênese e caracterização da atividade do circuito inferior exercida

8. Que atividade exercia antes da que exerce hoje? _____
9. Desde quando atua nesta atividade?
☐1 0 a 5 anos ☐2 6 a 10 anos ☐3 11 a 15 anos ☐4 ≥ 16 anos
10. Como chegou à atividade?
☐pr Pressão para obter renda(desemprego “formal”)

- ☐it Influência de trabalhos anteriores(“conhecimentos adquiridos”)
- ☐if Influência familiar
- ☐m Mídia
- ☐ap Ambições/habilidades pessoais
- ☐fe “facilidades de entrada”
- ☐ou Outros. Quais? _____

11. Exerce outras atividades? ☐n Não ☐s Sim, qual? _____

Características da **organização da atividade**

12. “Emprega” alguma pessoa” além dele na atividade? ☐n Não ☐s

Sim, quantas? _____

13. Como foram “recrutadas”? ☐pa parentes ☐vz vizinhos ☐am amigos ☐pc pessoas com algum conhecimento da atividade

14. Como se dá o controle das contas? _____

15. Como se caracteriza a clientela?

- ☐em empresas ☐pc pessoas “conhecidas” ☐an “anônimos”

16. Quais as principais dificuldades enfrentadas no exercício da atividade?

- ☐nd não teve dificuldade ☐cc concorrência muito grande ☐fr falta de recursos financeiros
- ☐bl baixo lucro ☐pi problemas de infraestrutura (meio amb.constr./equip. utilizados)
- ☐pm problemas com a mão-de-obra utilizada ☐emp escassez/má qualidade dos produtos/matérias primas ☐nq necessidade de qualificação do próprio agente
- ☐sz Sazonalidade
- ☐pf problemas com a fiscalização (Quais?) _____
- ☐ou Outros: _____

17. Que tipo de instituição já o apoiou na organização da atividade?

- ☐seb Sebrae ☐sin Sindicato: _____ ☐ong ONG: _____
- ☐cat CAT ☐ou Outros: _____

18. Desde quando tem o apoio desta(s) organização(ões)? _____

Meio ambiente construído e sistemas técnicos utilizados: atividades “fixas”

19. Local onde a atividade é realizada.

☐im Imóvel

- i. Qual a idade do imóvel? ☐1 0 a 20 anos ☐2 21 a 40 anos ☐3 ≥41 anos

ii. Ele é apropriado para a atividade?

- ☐sSim ☐nNão, por quê? _____

iii. Qual o preço do aluguel?

- ☐1 < 1S.M. ☐2 1S. M. ☐3 2S.M. ☐4 > 2 S.M.

iv. Dimensão do imóvel?

- ☐1 <10m² ☐2 10m² ☐3 20m² ☐4 30m² ☐5 >30m²

☐ru Rua

v. Nome da rua: _____

vi. Ele é apropriado para a atividade?

- ☐Sim ☐Não

☐pa Parede

vii. Ela é apropriada para a atividade? ☐Sim ☐Não

viii. Qual o preço do aluguel?

☐1 < 1 S.M. ☐2 1 S. M. ☐3 2 S.M. ☐4 > 2 S.M.

ix. Dimensão da parede?

☐1 < 10m² ☐2 10m² ☐3 20m² ☐4 30m² ☐5 > 30m²

☐ou Outros: _____

20. Há quanto tempo trabalha neste local?

☐1 0 a 5 anos ☐2 6 a 10 anos ☐3 11 a 15 anos ☐4 ≥ 16 anos

21. Que sistemas técnicos são utilizados?

☐reg Caixa registradora ☐cel Celular ☐tf telefone fixo

☐pc Computador ☐int Internet ☐imp Impressora

☐ou Outros: _____ ☐nn Nenhum

22. Forma de obtenção dos equipamentos utilizados?

☐cn comprou novo ☐cu comprou usado ☐ca construiu/adaptou ☐do doação

Meio ambiente construído e sistemas técnicos utilizados: atividades “móveis”

23. Quais objetos são necessários para a realização da atividade?

☐cel Celular ☐lc Lonas/caixotes ☐mb Mochilas/bolsas ☐cm Carrinhos de mão

☐aa Automóvel adaptado ☐cal Calculadora ☐ou Outros: _____

24. Quais os lugares da cidade/bairro em que se exerce a atividade?

☐agc Áreas de grande circulação ☐rod Rodoviárias ☐term Terminais

☐cal Calçadas ☐adap Áreas determinadas pela administração pública

☐ou Outros: _____

25. Como são escolhidos os lugares (fatores de

Localização)? _____

A logística da atividade “em si”

26. Qual(is) o(s) principal(is) meio(s) de transporte(s) utilizado(s) para o exercício da atividade?

☐ap Automóvel próprio ☐mp Motocicleta própria ☐b Bicicleta

☐o Ônibus ☐mb Motoboy ☐f Fretados ☐dp Deslocamentos a pé

☐ou Outros: _____

27. Onde são compradas as mercadorias comercializadas?

☐hp Hipermercado ☐sp Supermercado ☐at Atacadista

☐ci Atores do circ. Inferior ☐int Intermediários ☐ou Outros: _____

Nome do estabelecimento: _____

Quem realiza as compras? _____

Como se ele desloca para efetuar as compras?

☐ap Automóvel próprio ☐mp Motocicleta própria ☐b Bicicleta ☐o Ônibus

☐mb Motoboy ☐f Fretados ☐dp Deslocamentos a pé ☐ou

Outros: _____

28. Qual a procedência das mercadorias vendidas (lôcus da fabricação)?

☐loc Local ☐reg Regional ☐nac Nacional

☐int Internacional ☐nsd Não sabe dizer

29. Qual a frequência das compras (insumos)?

☐d Diária ☐s Semanal ☐q Quinzenal ☐m Mensal

☐e Esporádica: _____

30. Forma de pagamento aos fornecedores:

☐d Dinheiro ☐ch Cheque ☐ccd Cartão de crédito/débito
☐ou Outros: _____

31. Qual a porcentagem dos gastos de transporte no exercício da atividade?

☐1 0 a 20% ☐2 21 a 40% ☐3 41 a 60% ☐4 61 a 80%
☐5 Outros: ☐6 Não sabe dizer

Financeirização do território

32. **Renda média** mensal:

☐1 <1SM ☐2 1SM ☐3 2SM ☐4 3SM
☐5 >3SM ☐6 Não sabe dizer

33. Qual a porcentagem do negócio na composição da renda familiar total?

☐1 0 a 20% ☐2 21 a 40% ☐3 41 a 60% ☐4 61 a 80%
☐5 100% ☐6 Outros: _____ ☐7 Não sabe dizer

34. **Trabalha regularmente com bancos?**

☐n Não

☐s Sim - Qual? _____ Desde quando? _____

35. Que tipo de “canais” de prestação de serviço bancário utiliza

☐ag Agências ☐cb Correspondentes bancários ☐ce Caixas eletrônicos
☐ib Internet Banking ☐cb Celular banking ☐ou Outros: _____

36. Quais **serviços bancários**/produtos utiliza?

☐na Não utiliza ☐cc Conta-corrente ☐cp Conta-poupança ☐ch Cheques ☐ccd Cartão de crédito
☐cd Cartão de débito

☐lce Limite do cheque especial ☐ou Outros _____

37. Como escolheu a instituição bancária que trabalha?

☐pr Proximidade com a residência ☐pn Proximidade com o negócio
☐ppg Através de propaganda (mídia) ☐ia Indicação de amigo/familiar
☐ou Outros _____

Acesso a serviços Bancários

38. **Utiliza, hoje, mais serviços bancários do que no início** de sua atividade?

☐n Não

☐s Sim – Por que? _____

39. Utiliza terminal de cartão de crédito/débito?

☐n Não – Pretende utilizar? _____ Porque? _____

☐s Sim – Desde quando? _____ Quais as vantagens que o terminal traz? _____ E as desvantagens? _____

40. Utiliza ou utilizou algum **benefício** de transferência de renda **do Estado**?

☐n Não

☐s Sim Qual? _____ Desde quando? _____

41. Utiliza (ou já utilizou) algum tipo de **financiamento**? Desde quando? _____

☐na Não ☐fa Familiar ☐b Bancos ☐fi Financeiras ☐ag Agiotas
☐cf Crédito com o fornecedor ☐ou Outros: _____

Nome do estabelecimento: _____

42. Qual foi o uso do financiamento?

☐cr construção/reforma de fixo geográfico ☐ce compra de equipamentos
☐cm compra de mercadorias ☐pf pagamento de funcionário
☐pfn pagar outros financiamentos/dívidas anteriores

- ☐ou outros, quais? _____
43. Qual seu nível de endividamento hoje?
- ☐1 10 a 30% do faturamento ☐2 30 a 60% do faturamento
☐3 60 a 100% do faturamento ☐4 mais de 100% do faturamento
☐5 Inadimplente ☐6 Não sabe dizer
44. Como o Sr. calcula dos juros que lhe são cobrados?
- ☐cg Conversa com o gerente da agência ☐cp Calcula por conta própria
☐na não sabe o que são os juros
45. Qual o **destino do lucro** gerado por sua atividade?
- ☐cf Consumo Familiar
☐ia Investimento na própria atividade - Qual? _____
☐pp Poupança ☐ap Aplicações ☐ac Ações ☐ou Outros: _____
46. Quais os planos para o negócio? ☐ca continuar/aumentar o negócio
☐ma mudar de atividade, continuar independente ☐ef abandonar e procurar emprego “formal”
47. Qual a principal **forma de pagamento** utilizada pelos clientes
- ☐d Dinheiro ☐ch Cheque ☐ccd Cartão de crédito/débito ☐tc Tickets
☐fi Fiado ☐cr Crediário ☐ou Outros: _____

Fiado: elementos ligados ao seu uso

48. O estabelecimento possui alguma placa a respeito do fiado?
- ☐n Não ☐s Sim, qual o dizer? _____
49. Para quem você vende fiado?
- ☐cl Clientes antigos ☐fm Familiares ☐vz Vizinhos
☐am Amigos ☐td Todos os clientes ☐ou Outros
50. Qual o critério fundamental para vender fiado ao cliente?
- ☐gf grande frequência no estabelecimento ☐tf “troca de favores”
☐ia indicação de amigos/vizinhos/familiares ☐va vizinhança da atividade
☐vh vizinhança do lugar de habitação ☐sl “solidariedade” ☐ou outros. Quais? _____
51. O fiado é importante na atividade?
- ☐ac aumenta a frequência dos clientes ☐sl solidariedade com os clientes
☐md melhora o desempenho com outros “concorrentes” ☐ni Não é importante
☐ou outros motivos. Quais? _____
52. O fiado recentemente:
- ☐au aumentou ☐dm diminuiu ☐pp permanece na mesma proporção

Controle

53. Como é feito o controle do fiado? ☐pc computador ☐cd caderneta (livro caixa)
☐mm “memória”
☐ou outros. Quais? _____ ☐nn Não há nenhum controle
54. Qual o prazo “médio” de pagamento do fiado?
- ☐b Bimestral ☐m Mensal ☐s Semanal ☐i Inexiste um prazo
55. Como são efetuados os pagamentos?
- ☐tt Total ☐pc Parcial ☐dn dinheiro ☐ch cheques
☐ou Outros. Quais? _____

Inadimplência

56. Qual a porcentagem média dos tomadores de fiado que não pagam suas dívidas?

☐1 não há devedores ☐2 5% ☐3 10% ☐4 20% ☐5 outros, qual?_____

57. Como cobra os devedores?_____

58. Continua a vender fiado apesar da inadimplência? ☐nNão ☐sSim- Por quê?_____

Fiscalização

59. A atividade tem “constituição jurídica”? ☐s sim ☐n não

60. Contribui para a previdência? ☐s sim ☐n não

61. Como se dá a fiscalização da atividade por parte das autoridades (quem o faz, como o fazem)?_____