



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input checked="" type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Do espaço metropolitano ao regional: ABCD Paulista x Vetor Noroeste.

From metropolitan to regional space: ABCD Paulista x Northwest Vector.

Del espacio metropolitano al regional: ABCD Paulista x Vector Noroeste

EIGENHEER, Daniela Maria (1);

(1) Doutoranda, Universidade de São Paulo, Programa de Pós Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo FAU-USP, São Paulo, SP, Brasil; e-mail: d.eigenheer@usp.br

Do espaço metropolitano ao regional: ABCD Paulista x Vetor Noroeste.

From metropolitan to regional space: ABCD Paulista x Northwest Vector.

Del espacio metropolitano al regional: ABCD Paulista x Vector Noroeste.

RESUMO

Partindo do princípio que as tendências da urbanização incorporam transformações espaciais da economia, busca-se aqui analisar, a partir da década de 1970, novos padrões de ocupação urbana ao longo do vetor Noroeste Paulista – eixo São Paulo/Campinas, no contexto da desconcentração industrial. Com o objetivo de melhor interpretar e intervir neste importante eixo produtivo do macro território paulista – estruturado pelo corredor regional de mobilidade e ocupação terciária Sistema Anhanguera/Bandeirantes, busca-se aqui analisar uma possível relação entre a ascensão econômica e urbana desse vetor com o processo de decadência e esvaziamento urbano da região industrial do ABCD Paulista. A partir deste entendimento, objetiva-se contribuir para o desenvolvimento políticas públicas metropolitanas e regionais que atuem de forma mais abrangente e integrada nesses territórios dispersos, em processo de transformação.

PALAVRAS-CHAVE: dispersão urbana, infraestrutura, transformações econômicas.

ABSTRACT

On the understanding that urbanisation trends incorporate spatial changes of the economy, we here analyse post-1970 changes in land use patterns along the vector Northwest of the São Paulo state capital – São Paulo/Campinas axis, in a context of industrial sprawl. In order to contribute to our understanding of, and interference in this major regional production hub of São Paulo macro-territory – which is structured by a corridor of regional mobility and tertiary land use formed by the highways Anhanguera, Bandeirantes, this research investigates a possible relationship between, on the one hand, this vector's economic and urban growth and, on the other, the urban decline and depopulation process currently affecting the industrial region called ABCD Paulista. From this starting point, our goal is to contribute to the development of metropolitan and regional public policies that may have a positive, comprehensive and integrated impact on those scattered territories currently undergoing change.

KEY-WORDS: Urban sprawl, infrastructure, economic transformations.

RESUMEN

Reconociendo que las tendencias de urbanización incorporan las transformaciones espaciales de la economía, buscamos aquí analizar los recientes cambios ocurridos desde la década de 1970, en los patrones de ocupación urbana a lo largo del vector noroeste de la capital del estado – São Paulo/Campinas eje, en un contexto de desconcentración industrial. Con el fin de interpretar mejor este importante eje regional de producción del macro territorio de la ciudad de São Paulo – que se encuentra estructurado por el corredor de movilidad regional y ocupación terciaria formado por las autopistas Anhanguera y Bandeirantes, e intervenir en él, buscamos aquí investigar una posible relación entre, por un lado, su ascenso económico y urbano, por el otro, el actual proceso de deterioro y despoblamiento urbano en la región industrial llamada ABCD Paulista. Desde ese punto de vista, nuestro objetivo es contribuir en el desarrollo de políticas públicas metropolitanas y regionales que actúen positivamente, en una forma global e integrada, sobre estos territorios dispersos actualmente en transformación.

PALABRAS CLAVE: La expansión urbana, la infraestructura, las transformaciones económicas.



1. INTRODUÇÃO

Segundo Henri Lefebvre (1999), cada modo de produção “produziu” um tipo de organização social e territorial. Por sua vez, a organização do território capitalista requer novos padrões de mobilidade e de infraestrutura de transportes, que garantam um constante aumento e fluidez de fluxos e de mercadorias.

Segundo Schiffer (1989), produzir o espaço capitalista implica em construir ligações entre as localizações, para a constituição de um território homogêneo, onde a forma-mercadoria possa se implantar e deslocar.

No Brasil se distinguem dois modelos de ocupação das metrópoles capitalistas. O primeiro, precário, resultado do sistema produtivo industrial, e o segundo, vinculado ao processo global de reestruturação produtiva, que estabelece novos parâmetros de funcionamento da indústria moderna (CAIADO, PIRES, 2007).

Esses modelos se refletem na produção espacial de duas importantes e históricas regiões produtivas do estado de São Paulo. Uma inserida em um contexto industrial e metropolitano, e estruturada nas décadas de 1950 a 1970 por redes ferroviárias e rodoviárias (ABC Paulista) e a outra, inserida em um contexto pós-industrial e regional, e estruturada a partir de 1970 pelo sistema de rodovias Anhanguera-Bandeirantes (Vetor Noroeste Paulista- trecho São Paulo-Campinas).

Conforme Klink (2001), o grande ABCD (Santo André, São Bernardo, São Caetano e Diadema) é uma região metropolitana com identidade claramente industrial em função da presença das grandes matrizes automobilística e química, implantadas no período de nacional-desenvolvimentismo (a partir de 1950), dentro do contexto do regionalismo brasileiro em que o governo federal visava inserir os interesses das classes periféricas no espaço nacional.

Segundo Somekh (2005), o surgimento de grandes áreas ociosas ou subutilizadas em cidades como o ABCD Paulista, cujo crescimento se amparou na indústria de transformação, foi um dos impactos negativo provocado pelo processo global de reestruturação econômica. No início deste processo as discussões sobre as recuperações de áreas industriais degradadas e sobre a produção da cidade compacta foram substituídas pela produção da cidade difusa, sem a devida atenção às questões ambientais e ao quadro industrial já instalado.

Ao contrário do ABCD Paulista, o vetor noroeste da capital Paulista (São Paulo, Cajamar, Jundiaí, Louveira, Valinhos, Vinhedo, Campinas) é uma região dispersa, que se estende além dos limites metropolitanos, e caracterizada pela sua inserção nos processos globais de transformação socioeconômica, que têm início a partir de 1970. A partir de 1990, essa região é inserida no contexto da globalização e do novo-regionalismo, assumindo novas atribuições como geração de renda, emprego e política industrial para seu território, enquanto o Estado estaria perdendo espaço na condução das políticas macroeconômica.

A principal função deste eixo produtivo histórico sempre foi o transporte das riquezas entre o próspero interior, a capital e o porto. Seu progresso técnico - inicialmente constituído por Caminhos de Tropas (séc. XVIII), a seguir pela Ferrovia (século XIX), depois pela chamada Estrada Velha (1922), e finalmente pela Via Anhanguera (1948), complementada 30 anos

depois pela Rodovia dos Bandeirantes e no final do século XX pelo trecho oeste do Rodoanel, tem ocorrido em função de mudanças econômicas e necessidades produtivas, que demandam novos padrões de mobilidade, que por sua vez, permitem que formas urbanas estendidas se manifestem no território, reconfigurando o espaço metropolitano e estruturando aos poucos uma nova dimensão espacial (EIGENHEER, 2011).

A partir da abordagem de Reis (2006) busca se compreender a conformação e a relação entre estas duas históricas regiões produtivas do estado de São Paulo: ABCD paulista x Vetor Noroeste Paulista. Segundo o autor, o processo de dispersão industrial ocorre ao longo do século XX devido à substituição da dependência do carvão e das ferrovias pelo uso da eletricidade e a construção de grandes rodovias. Na primeira fase deste processo os investimentos em equipamentos e a mecanização da indústria requereram grandes áreas para a instalação das fábricas gerando os bairros operários e a conformação das áreas metropolitanas dentre estas, o ABCD Paulista. Na segunda fase desse processo, depois de 1970, as indústrias se dispersaram para áreas mais afastadas rumo ao interior e outros estados. A partir daí, as cidades médias paulistas como Campinas, Vale do Paraíba, Cubatão e Baixada Santista, Sorocaba, Jundiaí, passam a crescer mais do que a área metropolitana de São Paulo, configurando um novo padrão de urbanização dispersa.

Evidencia-se a partir da abordagem acima que o início da transição da geografia da economia Paulista do ABCD Paulista para o Vetor Noroeste Paulista se inicia a partir de 1970, junto ao início do processo de dispersão urbana que, por sua vez, tem origem na desconcentração das indústrias da região metropolitana de São Paulo também a partir de 1970.

Conforme Negri (1996), além da excepcional expansão da infraestrutura viária nesse período, também colaboraram notadamente para esse processo de desconcentração industrial e dispersão urbana da área metropolitana de São Paulo, o segundo plano nacional de desenvolvimento (II PND), a agroindustrialização do interior Paulista, as deseconomias de aglomeração e a ação sindical do ABCD Paulista.

A partir de 1990, a intensificação do processo de dispersão urbana e industrial torna-se possível devido a alterações nos processos econômicos, bem como à disponibilidade de infraestrutura e acesso ao transporte rodoviário, responsável pela circulação de mercadorias e trabalhadores. *“Assim, devemos acreditar que tanto as razões de ordem técnica, quanto à reorganização internacional do capitalismo (a reorganização produtiva) levaram a desconcentração e à dispersão industrial”* (REIS, 2006, p.117).

No Brasil, o desenvolvimento industrial determinou não apenas o ritmo de crescimento mas muitas vezes a geografia do crescimento urbano da metrópole de São Paulo. A partir de 1990, é o setor terciário metropolitano, advindo dos processos de reestruturação produtiva, que assume esse papel, transformando a metrópole industrial na metrópole dos serviços, trazendo novas reconfigurações espaciais e metropolitanas (PACHECO, 1998).

Portanto, da mesma forma que o capitalismo industrial configurou o crescimento das metrópoles e suas regiões metropolitanas, a expressão espacial do capitalismo pós-industrial ou contemporâneo é a extensão das regiões metropolitanas, que assumem novos contornos, sendo a dispersão urbana característica marcante deste novo arranjo espacial.

Porém, Harvey (1981) aborda a existência de um conflito no sistema capitalista, no qual a configuração de um novo espaço apropriado para a acumulação do capital de um período acontece em detrimento ao abandono e a destruição de antigos investimentos feitos no

espaço construído, que se transformam em entraves econômicos ou em deseconomias de aglomeração, caso não sejam reestruturados.

Conforme descrito por Castells e Hall (1994), cidades como Londres, Paris e Tóquio mantiveram posição como importantes centros metropolitanos, econômicos e inovadores, devido ao desenvolvimento e adaptação da indústria de alta tecnologia, bem como devido à mudança interna da geografia de sua economia, primeiramente localizada em quarteirões bem definidos no interior das cidades e depois, dispersa ao longo de corredores e cinturões industriais descentralizados.

Dentro desse contexto, dados econômicos (SEADE) demonstram este processo de mudança da geografia e do padrão da economia paulista. Inicialmente concentrada na capital e no ABCD Paulista e baseada principalmente na indústria pesada automobilística, e depois, deslocada, dentre outras regiões, para o vetor Noroeste da capital, constituído pelo eixo Anhanguera/Bandeirantes (trecho São Paulo-Campinas). Atualmente observa-se neste eixo um tecido urbano cada vez mais ocupado por atividades relacionadas com o setor terciário moderno, produzindo expressivo impacto territorial e urbano, enquanto antigas áreas industriais do ABC, providas de infraestruturas, tornam-se obsoletas e vazias.

Observa-se a alteração da paisagem das fábricas instaladas em quarteirões com alta densidade e bem definidos, dentro das cidades do ABCD paulista, para um novo padrão de urbanização no Vetor Noroeste Paulista com implantação fragmentada, descontínua e de baixa densidade, onde predomina uma significativa quantidade de condomínios residenciais, centros terceirizados de abastecimento e logística e tecnopolos associados a universidades, ocupando grandes áreas dispersas ao longo de corredores produtivos regionais, como o eixo Anhanguera. A partir do século XXI esse processo de ocupação do território se estende também para a Rodovia dos Bandeirantes.

Analisando os PIBs de 2010 (dados SEADE) dos municípios paulistas localizados no vetor noroeste paulista, entre São Paulo e Sumaré (Cajamar, Jundiaí, Louveira, Vinhedo, Valinhos, Campinas e Sumaré), e contrapondo-os com os municípios que englobam o ABC Paulista (São Bernardo, Santo André, São Caetano, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra), região de forte dinamismo econômico do Estado, atrás até recentemente apenas da própria capital, observamos mudanças na concentração espacial das atividades econômicas no Estado.

Contudo, é importante ressaltar que as atividades inovadoras, financeiras e de poder continuam nos dois estágios de acumulação descritos, localizadas na cidade concentrada, ou seja, na capital paulista que detém de longe o maior PIB do estado.

Conforme dados do SEADE (2010), a capital continua com o maior PIB do estado (443.600,10 milhões de reais) concentrado no setor terciário. Todavia, a região do ABCD apresentou em 2009 um PIB de 84.829,21 milhões de reais enquanto o vetor noroeste da Capital apresentou um PIB de 89.379.69 milhões de reais. Este último com maior perspectiva de crescimento, tendo em vista sua extensão e localização estratégica, sua constituição por municípios em processo de recente urbanização, bem como a atual e futura ampliação da sua rede de infraestrutura (novas autopistas, trem regional e expansão do aeroporto de Viracopos).

Ainda no vetor Noroeste, observou-se a taxa de crescimento anual da população entre 2000/2010. Nota-se crescimento decrescente da população de São Paulo (0,59%), enquanto Campinas e Jundiaí apresentam as menores taxas crescentes 1,01% e 1,13% respectivamente. Os municípios de pequeno porte e menos industrializados como Louveira (3,21%) e Vinhedo



(2,28%), apresentam as maiores taxas de crescimento da população, com aumento de seus fluxos migratórios, o que pressupõem o seu futuro desenvolvimento, em oposição ao das grandes áreas urbanas.

Além disso, altas taxas de crescimento coincidem com os maiores valores de PIB per capita de alguns municípios de pequeno porte inseridos no eixo Anhanguera. Reduzida população e a atração de fortes unidades da indústria moderna que ocupam grandes extensões, justificam o alto PIB per capita dos municípios de Louveira (1º PIB *per capita* do estado), Vinhedo (7º PIB *per capita* do estado) e Cajamar (16º PIB *per capita* do estado), e demonstram o potencial desenvolvimento desse eixo econômico do Estado, em processo de transformação.

A partir dessas transformações econômicas, que trazem impactos territoriais de importância nacional, uma nova configuração metropolitana, com aumento de importância das cidades pequenas e médias e de novos pólos de desenvolvimento, requer um novo entendimento macrometropolitano e regional, que atente para os territórios adjacentes aos Corredores Regionais (Sistema Anhanguera-Bandeirantes), que cada vez mais se transformam em centros polarizadores de atividades e deslocamentos, demandando políticas públicas específicas para seu ordenamento e para a estruturação democrática dessa macro região.

Segundo Spósito (2012), no modelo capitalista fordista-industrial, a tendência era a concentração econômica nas metrópoles e suas regiões metropolitanas e hoje essas atividades se concentram também em cidades médias. “ *Trata-se de um novo Brasil urbano que não é mais de espaços metropolitanos e que tem um conjunto de especificidades* ”.

Conforme Indovina (2004), talvez não seja possível evitar a atração e ocupação desses novos territórios estendidos mas talvez seja possível reconstruir uma hierarquia territorial menos desequilibrada e mais atenta aos recursos naturais e menos segregadora do ponto de vista social.

A análise destas experiências justifica a necessidade de uma reflexão voltada não apenas sobre o contexto municipal ou metropolitano, mas sobre a regionalização de áreas que se inserem em um mesmo contexto urbano e econômico, a fim de transformar os novos territórios estendidos em um projeto global de reorganização e requalificação do espaço urbano ao invés do resultado espontâneo de um processo de ocupação sem planejamento que pode gerar entraves futuros.

“A dinâmica metropolitana não é mais exclusiva da metrópole ou da região metropolitana institucionalizada. Essa realidade impõem um novo modo de pensar e de regionalizar o espaço.” (LENCIONI, 2004, p.154).

2. REFERÊNCIAS

ASCHER, François. *Metápolis ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob, 1995.

CAIADO, Maria Célia; PIRES, Maria Conceição. *Expansão na Região Metropolitana de Campinas: dispersão e novas formas urbanas*. In: REIS, N. G. (org). *Brasil- Estudos sobre dispersão urbana*. São Paulo: FAU-USP, 2007, p. 81-111.

CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. Campinas: UNICAMP, 1998.

CANO, Wilson; SEMEGHINI, Ulysses. *São Paulo no limiar do século XXI: Diagnósticos Setoriais da Economia Paulista*. São Paulo: Fundação SEADE, 1992, 2 v.



- CASTELLS, Manuel; HALL, Peter. Technopoles of the World: The making of twenty-first-century industrial complexes. Routledge, 1994.
- DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli. O Processo de Urbanização no Brasil. São Paulo: Edusp/FUPAM, 2010.
- DERSA. Síntese do Estudo de Uso e Ocupação do solo e Controle de Acessos para o Corredor Anhanguera/ Bandeirantes, 1980.
- EIGENHEER, Daniela. Tecnologia, Mobilidade e Dispersão Metropolitana: Sistema Anhanguera/Bandeirantes. São Paulo, 2011. 151 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Mackenzie.
- EMPLASA. Transporte de Interesse Regional na Macrometrópole de São Paulo: Transporte Ferroviário e Metroviário, 1992, 2 v.
- FELDMAN, S. F.A. Urbano e o Regional no Brasil Contemporâneo: Mutações, Tensões, Desafios. Unesp, 2007.
- FONSECA, R. B.; DAVANZO, A. M. Q.; NEGREIROS, R. M. C. Livro Verde: Desafios para a Gestão da Região Metropolitana de Campinas. Campinas: NESUR-UNICAMP, 2002.
- GOTTDIENER, Mark. A Produção Social do Espaço. São Paulo, Editora Edusp, 1993.
- HALL, Peter. Megaciudades, ciudades mundiales y ciudades globales. In: Lo urbano: en 20 autores contemporáneos. Ángel Martín Ramos, 2004, p.117-132.
- HARVEY, David. Condição Pós Moderna. São Paulo: Editora Loyola, 18 ed., 1992.
- HARVEY, D. The urban process under capitalism. In: DEAR, M; SCOTT, A. Urbanization and urban planning in capitalist society. Londres: Methuen, 1981.
- INDOVINA, Francesco. La ciudad difusa. In: Lo urbano: en 20 autores contemporáneos. Ángel Martín Ramos, 2004, p.49 -59.
- INDOVINA, Francesco. La città diffusa. Che cos'è e come si governa. Lettura 6.1 (Position Paper), Venezia, p. 124-131, 1997.
- KLINK, Jeroen Johannes. A cidade-região: regionalismo e reestruturação no Grande ABC Paulista. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- LANGENBUCH, Richard Juergen. A Estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.
- LENCIONI, Sandra. O Processo de Metropolização do Espaço: Uma Nova Maneira de Falar da Relação entre Metropolização e Regionalização. In: SCHIFFER, S. R. (org). Globalização e Estrutura Urbana. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2004, p.153 -165.
- LEFEBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999 [1970].
- MACIEL, Vladimir Fernandes. Dando Voltas: Efeitos Econômicos da Implantação de uma nova Rodovia - o caso do Rodoanel metropolitano de São Paulo. São Paulo, 2011. Tese (doutorado) - Escola de Administração de Empresas de São Paulo.
- MEYER, R. M. P.; RAMALHO, T. M. T.; CRUZ, M. F. Mobilidade Viária Versus Contexto Urbano. In: SCHICCHI, M. C.; BENFATTI, D. (orgs). Urbanismo: Dossiê São Paulo - Rio de Janeiro. Campinas: PUCAMP/PROURB, 2004, p.163-176.
- MEYER, R. M. P.; GRONSTEIN, M. D., BIDERMAN, C. São Paulo Metrôpole. São Paulo: EDUSP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.
- MITICA NETO, Hélio. Urbanização em Campinas: mudança no tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro. São Paulo, 2008. Tese (Doutorado) - FAUUSP.



- MONTE-MÓR, R. L. M. O que é o urbano no mundo contemporâneo. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar 2006.
- NEGRI, Barjas. Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990) .Campinas: Unicamp, 1996.
- MONCLÚS, Francisco Javier. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas ge-ográfico-urbanísticas. Introducción. In: MONCLÚS, Francisco Javier (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998. P. 143-167.
- PACHECO, Carlos Américo. Fragmentação da Nação. Campinas: UNICAMP, 1998
- REIS, Nestor Goulart. Notas sobre urbanização Dispersa e nova formas de tecido urbano. São Paulo: Via das Artes, 2006.
- SEADE Fundação Sistema Estadual de Análises de Dados. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br>>. Acessado em: 25 de julho de 2012.
- SCOTT, A.; AGNEW, J.; SOJA, E.; STORPER, M. Cidades regiões globais. In: Espaço e Debates:aliança e competição entre cidades. São Paulo: Neru, 2001, n. 41, p.11-25.
- SCHIFFER, Sueli. As Políticas Nacionais e a Transformação do Espaço Paulista 1955-1980. São Paulo, 1989. Tese (Doutorado) – USP.
- SOMEKH, N; CAMPOS NETO, C. M. Desenvolvimento local e projetos urbanos. Vitruvius, 05.059, ano 5, 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br>>.
- SOJA, Edward. Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions. Oxford : Blackwell Publishers, 2000.
- SPOSITO, M. E. B. A hora e a vez das cidades médias. In: Revista CONSULTE Sinaenco. São Paulo, 2012, n.81, p.4 – 9.
- SPOSITO, M. E. B. Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais contemporâneas. In: REIS, Nestor Goulart (Org.). *Sobre a dispersão urbana*. São Paulo: Via das Artes/FAUUSP, 2009. P. 38-54.
- VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 2001.