

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

ENTRE O NÓ E A REDE, DIALÉTICAS ESPACIAIS CONTEMPORÂNEAS: O CASO DA
METRÓPOLE DE CAMPINAS DIANTE DA MEGALÓPOLE DO SUDESTE

Eugenio Fernandes Queiroga (USP e PUC-Campinas)

Denio Munia Benfati (PUC-Campinas)

**Entre o Nó e a Rede, dialéticas espaciais contemporâneas:
O caso da MetrÓpole de Campinas diante da MegalÓpole do Sudeste do Brasil**

Resumo

Discute-se, diante do meio-técnicos-científico-informacional, o estabelecimento de novos processos de urbanização, particularmente a urbanização dispersa relacionada à formação de uma nova entidade urbana no país: a MegalÓpole do Sudeste do Brasil. Destaca-se neste quadro a MetrÓpole de Campinas, pólo intermediário na rede urbana complexa e expansiva que compõe o território megalopolitano. A Região Metropolitana de Campinas apresenta-se como caso exemplar para o estudo da urbanização dispersa e para a compreensão de dialéticas espaciais que caracterizam, em boa medida, alguns importantes processos de urbanização contemporâneos. Afirma-se a complexidade megalopolitana como elemento fundamental para o entendimento da estruturação da metrÓpole campineira, indo além da sua classificação como metrÓpole regional ou incompleta.

O meio técnico-científico-informacional e o estabelecimento de novos processos de urbanização

Nos anos 1980, Milton Santos afirmou que o meio-ecológico era já meio técnico (SANTOS, 1985, pp. 12-16), a “natureza segunda”, na acepção marxiana, envolvia, toda a superfície do planeta, o ecúmeno se expandira a todo o globo. De fato, por mais desabitadas que ainda possam ser certas partes do planeta, os impactos das sociedades industriais ou em processo de industrialização já se fazem sentir em qualquer ponto da superfície da Terra; no “mínimo” em função das alterações climáticas decorrentes de ações de tais sociedades e que ocasionam tantas outras alterações nos elementos do suporte biofísico, dada a natureza sistêmica que envolve os elementos do suporte. Tais elementos não deixam de constituir a base do meio-ecológico, mas uma base profundamente alterada, notadamente pelo modo de produção contemporâneo.

O meio-ecológico não apenas se transformou em meio técnico. Habermas (1975, pp. 303-333) aponta que a civilização ocidental vivencia um novo período denominado técnico-científico, onde a ciência em grande medida se subordina aos interesses do capital, da razão instrumental. Milton Santos avaliando as transformações mais recentes afirmou que o presente é simultaneamente um período e uma crise e novamente o meio-ecológico se alterou, transformando-se em meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1994, pp. 139-145). Evidentemente técnica, ciência e informação se apresentam com densidades variáveis no meio, constituindo regiões mais ou menos concentradas, construindo redes globais de informações econômico-territoriais, com diferentes graus de acessibilidade – cada vez mais informação é poder.

Nas regiões mais densas deste meio têm-se condições para a constituição de novos processos de urbanização, dada a base técnica e informacional que permite novos arranjos produtivos e distributivos. Várias são as formas e denominações destes processos. Criam-se “exópoles”, como Los Angeles, onde a expansão horizontal contínua de dezenas de quilômetros e a dispersão das atividades inviabiliza, no presente, a caracterização de um centro mais significativo (SOJA, 1996, pp. 154-168). O espraiamento das atividades urbanas, constituindo novos tecidos urbanos dispersos (REIS, 2006, pp. 13-14), permite o aparecimento de estruturas urbanas difusas, que vão além da noção de expansões urbanas ou metropolitanas nucleadas ou polarizadas, tratam-se de “metápoles” (ASCHER, 2001, pp. 61-62). Mas a urbanização dispersa não se verifica arbitrariamente nas diferentes regiões. É significativa a formação de territórios que transcendem a lógica de expansão metropolitana, indo além da

formação de áreas peri-metropolitanas (RANDOLPH, 2005), da constituição de macro-metrópoles (SOUZA, 1978) ou de complexos metropolitanos expandidos (EMPLASA 2006). Tem-se em curso a formação de estruturas urbanas mais complexas, policêntricas, densas, mas fragmentadas, mais propriamente chamadas de megalópoles, como Jean Gottmann (1961) nomeou a formação urbana do nordeste estadunidense, entre Boston e Washington. No caso brasileiro, a mais expressiva destas formações pode ser denominada de Megalópole do Sudeste (QUEIROGA, 2002), fruto dos atuais processos globais, mas apresentando suas especificidades, decorrentes das pré-existências histórico-territoriais onde ela se estabelece e da formação sócio-espacial brasileira.

Entre a Metrópole de São Paulo e a Megalópole do Sudeste: Campinas diante de uma renovada rede urbana e de uma estrutura territorial nova

Em meados da década de 1970, inicia-se forte expansão da atividade industrial para além da Região Metropolitana de São Paulo. Na década seguinte, grandes empresas se multilocalizam, reduzindo custos através de redes de sub-contratação (toyotismo) e enfraquecimento sindical. Esta desconcentração industrial inicial se dá, principalmente, num raio de aproximadamente 150 Km da Capital, atingindo as principais regiões já historicamente mais industrializadas do estado de São Paulo: Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e Vale do Paraíba.¹

Entre os anos de 1960 e 1970, a ação estatal não se limitou ao papel de construção das infra-estruturas necessárias a expansão concentrada do capital industrial como também investiu em indústria de base (refinarias em São José dos Campos e em Paulínia),² de ponta (aeronáutica, em São José dos Campos) e em pesquisa: Instituto Tecnológico da Aeronáutica, em São José dos Campos, Universidade Estadual de Campinas (1966), Universidade Federal de São Carlos (1968), Instituto de Tecnologia de Alimentos (Campinas, 1969), Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações (Campinas, 1976), Faculdade de Tecnologia (UNESP- Sorocaba).

A Região Administrativa de São José dos Campos (Vale do Paraíba) foi a que recebeu maiores investimentos indústrias estatais, sobretudo na década de 1970. Situada no eixo Rio-São Paulo, a tecnificação de seu território permitiu que ali se implantassem inúmeras empresas transnacionais, tendo apresentado os maiores índices de crescimento industrial entre os anos 1970 e 1980. No Vale do Paraíba se formou a principal base da indústria aeronáutica brasileira e o segundo pólo mais importante da indústria automotiva do país, atrás apenas da Grande São Paulo.

Dada a situação urbana e territorial previamente mais desenvolvida da Região Administrativa de Campinas, foi ali que se apresentou o maior crescimento absoluto, transformando-se, em 1980, no segundo centro industrial do país em valor de produção (IBGE, 1984). Desde a economia cafeeira do século XIX, Campinas se tornara o maior polo do interior paulista; a partir do último quartel do século XIX, Campinas possuía o maior entroncamento ferroviário do estado de São Paulo, excetuada a capital, permitindo nuclear uma ampla rede de cidades, inclusive atingindo cidades mineiras, como Poços de Caldas, por exemplo. Com o declínio do transporte ferroviário e a ascensão do transporte rodoviário, Campinas passa a contar com importante sistema de rodovias, novamente tem-se ali, desde os anos 1980, o segundo mais importante entroncamento de rodovias expressas de São Paulo, atrás apenas da capital. Criava-se no território campineiro e em seu envoltório as condições infra-estruturais, econômicas e demográficas para o estabelecimento de uma rede urbana que assumiria paulatino caráter metropolitano.

A notável difusão industrial pelo interior paulista, conjugada a um avanço tecnológico na agricultura, permitiu índices médios de qualidade de vida urbana bastante elevados. Na década de 1980 consolidava-se a “macro-metrópole” paulista (SOUZA, 1978), seu território ocupava a parcela mais contínua e concentrada do processo de dispersão da indústria metropolitana, grosso modo envolvendo as regiões administrativas de Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e Baixada Santista, além, evidentemente, da Grande São Paulo. Na Região Metropolitana de São Paulo, ainda que se reforçasse uma posição de comando - principal praça financeira e *locus* das sedes de grandes empresas - os níveis médios de qualidade de vida se deterioram. Na macro-metrópole, ao contrário da situação anterior da metrópole industrial, a “periferia” - área de produção - detinha melhores níveis médios de vida que o “centro inicial” - área de comando. Este indicador já apontava para a formação de uma nova realidade urbana muito além de mera expansão da metrópole industrial paulistana.

A expansão de áreas industrializadas impulsionou o crescimento urbano, migrantes de outros estados, que se fixavam na metrópole paulistana, foram atraídos, também, para outras cidades, sobretudo Campinas, mas também São José dos Campos, Sorocaba, Santos e Ribeirão Preto. Muitos acabaram morando em municípios periféricos destes núcleos, configurando fortes processos de conurbação e mesmo de novas metropolizações.³

Com o crescimento industrial de setores mais modernos - cada vez mais necessitando de atividades terceirizadas, tanto ligadas à produção, quanto à administração e à pesquisa - e com o crescimento populacional, ampliaram as atividades do terciário superior também fora da capital, desencadeando ciclo de intensificação desta reestruturação urbano-industrial no

território paulista, iniciando, inclusive, expansão seletiva para além das fronteiras do estado. Deu-se, a partir daí, uma significativa metamorfose: de macro-metrópole centrada na cidade de São Paulo passa-se a uma megalópole onde outros centros urbanos compõem uma complexa rede relacionada ao terciário superior; destacando-se, além da capital paulista, as cidades do Rio de Janeiro, Campinas, São José dos Campos, Ribeirão Preto e Sorocaba. Estabelece-se, desta maneira, uma nova estrutura territorial, uma nova entidade urbana: a Megalópole do Sudeste do Brasil, ainda que não reconhecida oficialmente pelo Estado, é nela que se concentram na atualidade os maiores investimentos de capitais, sejam públicos ou privados, nacionais ou estrangeiros.

A Região Metropolitana de Campinas, oficialmente instituída em 2000, tornou-se o principal centro do país nos setores industriais de informática e telecomunicações. Para isso contribuíram: sua ótima rede de estradas de rodagem; aeroporto internacional com o maior movimento, em valor, de cargas do país; capacitação técnica e científica vinculada a vários centros de pesquisa estabelecidos em Campinas.⁴

Nos anos 1990, no estado de São Paulo, houve forte declínio nos postos de trabalho do setor secundário e ascensão do setor terciário. As duas maiores taxas de elevação no nível de emprego no setor de serviços se deram em municípios com renda *per capita* relativamente mais elevada (Campinas e Ribeirão Preto), que se constituem, há mais de século, em importantes núcleos de comércio e serviços, em pólos de regiões administrativas de atividade agrícola fortemente capitalizada.

A expansão da megalópole - função inicial da dispersão da produção industrial e do fortalecimento de núcleos de atividades do terciário superior - envolve, de forma complementar, extensas áreas voltadas ao lazer das camadas de renda média e alta. Tratam-se, sobretudo, das regiões serranas e litorâneas lindeiras aos principais eixos de expansão industrial megalopolitano. Urbanizam-se extensas faixas do litoral e dezenas de pontos serranos: o campo e a praia são, na Megalópole, espaços urbanos, refletem os modos de vida das cidades e observa-se a crescente divisão social do trabalho aos moldes urbanos, amplia-se o emprego na área de prestação de serviços, reduzem-se os postos de trabalho nas atividades do setor primário, voltados à produção, alteram-se paisagens através de uma urbanização extensiva pouco atenta aos ecossistemas pré-existentes.

Além dos lugares mais apropriados pelas elites, urbanizam-se extensas faixas do litoral paulista e parcelam-se inúmeras glebas em pequenas chácaras dispersas por dezenas de municípios, principalmente próximos aos grandes centros urbanos. A segregação sócio-espacial se verifica de maneira evidente no litoral paulista: enquanto a elite usufrui belas

praias do litoral norte, a população de renda média é majoritária no litoral sul, ali se encontra o maior número de domicílios de ocupação ocasional no território megalopolitano (IBGE, 2001). Aos pobres, em precários ônibus de excursão, são destinadas poucas praias mais populares.

Neste quadro ampliado dos espaços de produção e consumo, vai se verificando a continuidade do processo de expansão territorial da megalópole ao longo dos principais eixos rodoviários que irradiam, principalmente, da capital paulista, mas não só dela, estruturando uma configuração territorial mais complexa. Tal como na fase inicial (macro-metropolitana), o processo não se dá igualmente em todas as direções, privilegiando os vetores que passam pelos principais núcleos urbanos das áreas em que já se vinha estabelecendo a macro-metropolização paulista; agora, no entanto, articulando também importantes municípios do Sul de Minas Gerais e, muito fortemente, o Rio de Janeiro.

O centro de atividades econômicas mais forte da Megalópole do Sudeste continua sendo a Região Metropolitana de São Paulo, embora suas taxas de crescimentos (demográfico, de empregos no setor secundário ou terciário, do valor de produção, etc) sejam menores que dos importantes centros urbanos da Megalópole situados em seu entorno.

Pelo vetor Campineiro, as expansões do processo de megalopolização se fazem seguindo os principais eixos rodoviários:

- pela Rodovia Anhangüera, atingindo Araras de forma intensa e rumando, ainda de forma descontínua, até Ribeirão Preto, cuja área de influência, para alguns serviços, chega ao triângulo mineiro e mesmo sul de Goiás;⁵

- pela Rodovia Santos Dumont, as interações urbanas até Sorocaba são muito fortes, formando uma intensa conurbação funcional; observa-se, pelas imagens de satélite do início deste século, uma urbanização mais intensa entre Campinas e Sorocaba do que entre Sorocaba e São Paulo, denotando o vigor da dinâmica imobiliária deste eixo megalopolitano (Campinas-Sorocaba);

- pela Rodovia Washington Luis, a megalopolização é intensa até Rio Claro, seguindo para São Carlos e Araraquara,⁶ e já impacta a estrutura urbano-industrial de São José do Rio Preto (358 mil habitantes em 2000);

- pela Rodovia Adhemar de Barros, as interações urbanas são mais fortes até Mogi-Guaçu (124 mil habitantes em 2000), mas já chegando até Poços de Caldas - MG;⁷

- pela Rodovia D. Pedro I, articulam-se diretamente as regiões de Campinas e do Vale do Paraíba, e daí ao litoral norte de São Paulo ou, pela Rod. Presidente Dutra, ao Rio de Janeiro.

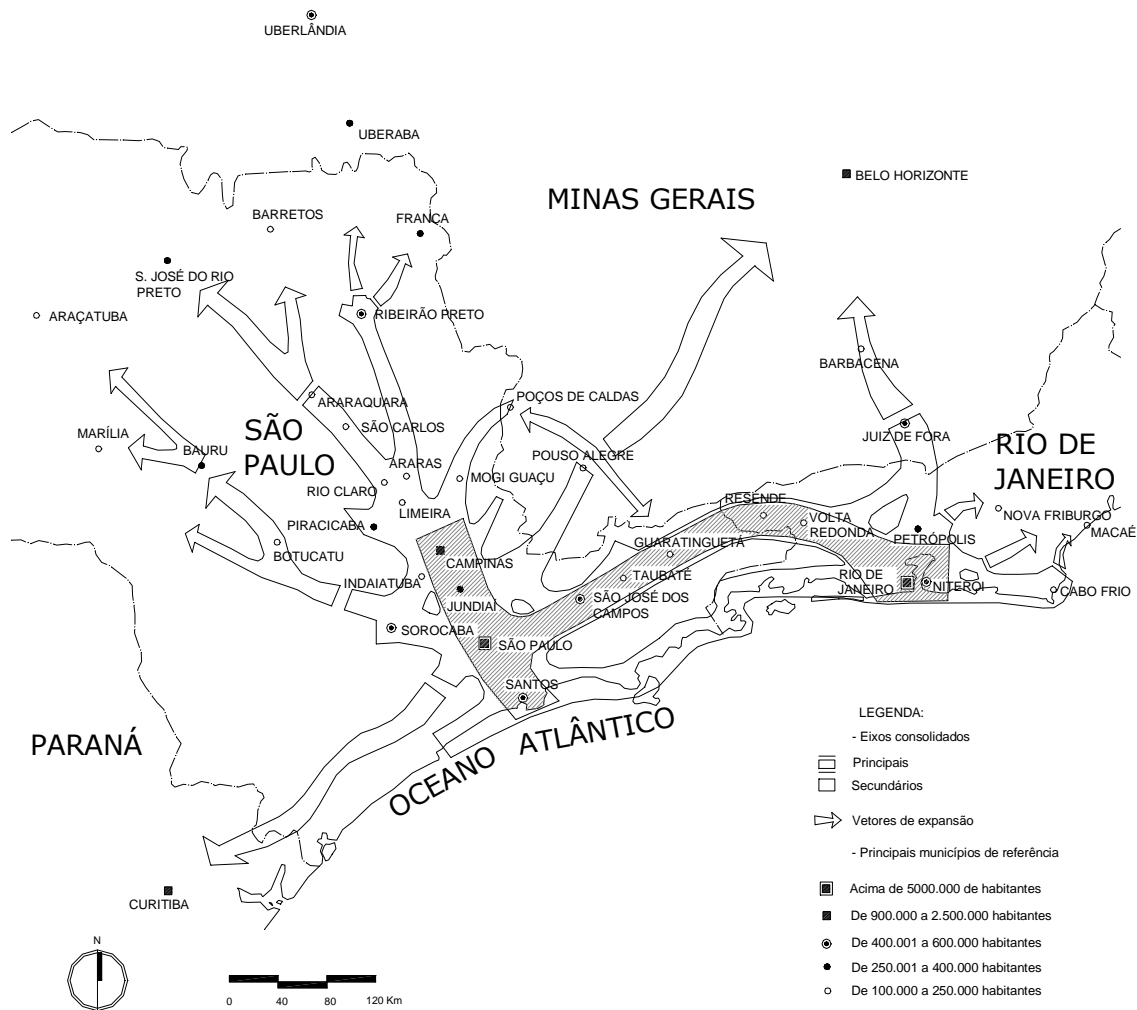


Fig. 1. A Megalópole do Sudeste do Brasil: eixos de estruturação e vetores de expansão (fonte: QUEIROGA, 2002, p. 128)

Sorocaba já se encontra conurbada fisicamente a Votorantim e a Araçoiaba da Serra, configurando-se como uma metrópole de fato. ⁸ Pelo vetor de Sorocaba, a expansão megalopolitana se faz pelo eixo da Rodovia Castelo Branco, atingindo Tatuí (93 mil habitantes em 2000). Da Rod. Castelo Branco parte-se em estrada duplicada para Botucatu (109 mil habitantes) e, a partir daí, também se tem duplicada a Rodovia Marechal Rondon, impactando, ainda de forma menos sensível na paisagem, até Bauru (316 mil habitantes).

Pelo Vale do Paraíba, no Estado do Rio de Janeiro, novas implantações industriais, como a Volkswagen em Resende (104 mil habitantes em 2000) ou a montadora da Peugeot e Citroën em Porto Real (12 mil habitantes), vão interligando as expansões megalopolitanas de São Paulo até chegar ao Grande Rio. Pode-se enfim afirmar que o Rio de Janeiro, com a segunda

maior metrópole do país (mais de 10 milhões de habitantes) e com a dispersão industrial ao longo do eixo da Rodovia Presidente Dutra, transforma a “antiga” macrometrópole paulista em Megalópole do Sudeste Brasileiro.⁹

A ligação física entre São Paulo e Rio de Janeiro é mais forte pelo vetor urbano-industrial do Vale do Paraíba, mas também pelo litoral, pela BR 101, se observa uma forte apropriação urbana do território ligada, principalmente, ao lazer.

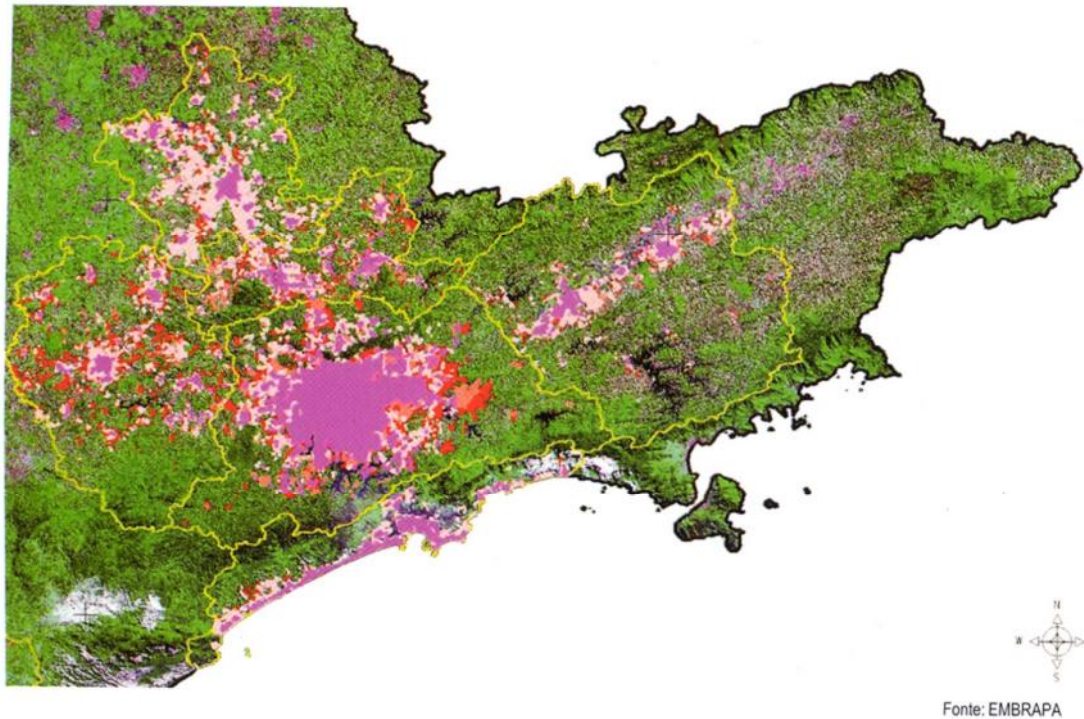


Figura 2. Fragmento da Megalópole. A mancha urbana maior corresponde à Grande São Paulo, a norte observa-se a Região Metropolitana de Campinas, entre ambas encontra-se o Aglomerado Urbano de Jundiaí. Mais a oeste a aglomeração urbana de Sorocaba, já fisicamente conurbada à metrópole campineira, fato ainda não ocorrido entre Sorocaba e São Paulo. A Leste a intensa urbanização do Vale do Paraíba. Fonte: REIS, 2006.

A partir da metrópole carioca, a megalópole se expande também pela Rodovia Juscelino Kubitschek (BR 40), atingindo Juiz de Fora - MG, principal núcleo urbano da Zona da Mata, região que desde os tempos coloniais esteve voltada ao Rio de Janeiro.¹⁰ Embora a maior parcela da megalópole se encontre no Estado de São Paulo, a ligação, historicamente mais intensa, entre as capitais mineira e fluminense, faz com que o vetor megalopolitano de expansão mais forte, no Estado de Minas Gerais, se faça, por ora, pelo Rio de Janeiro, seguindo o eixo da Rodovia JK.

O litoral fluminense participa, tal como o litoral paulista, do território megalopolitano. De Angra dos Reis a Armação de Búzios, suas atividades principais se voltam ao ócio e lazer da população de renda média e alta que habita, principalmente, a metrópole carioca. Além disso, destaca-se o turismo, nacional e internacional, no litoral fluminense, concentrado em áreas do território megalopolitano: Angra dos Reis, Parati, Rio de Janeiro, Cabo Frio e Armação de Búzios. Mais ao norte, iniciando relações megalopolitanas, a cidade de Campos dos Goytacases possuía, graças à extração de petróleo, um PIB ligeiramente superior ao do município de Campinas – SP, em 2002. ¹¹

Dialéticas espaciais da Megalópole do Sudeste e da Metrópole de Campinas

A dinâmica interna da Megalópole do Sudeste, assim como a expansão de seu território estão longe de se estabilizarem, impossível e desnecessário delimitá-la precisamente; reduzir-se-ia sua natureza dinâmica, complexa, heterogênea e fragmentada. A megalópole não é apenas uma metrópole estendida, macro-metrópole ou um “complexo metropolitano expandido”, trata-se de uma entidade urbana nova, efetivamente policêntrica; seu sistema de movimentos (pessoas, mercadorias, capitais e informações) é o que mais a caracteriza.

A Região Metropolitana de Campinas, inserida neste contexto como um de seus núcleos estruturadores, apresenta-se como exemplar expressão do território megalopolitano, suas estradas cumprem diversos papéis, do escoamento de produtos de exportação, vindos de outros estados ou ali produzidos, ao tráfego cotidiano de pessoas indo e vindo do trabalho, escolas, compras ou lazer; são “avenidas metropolitanas” ainda que pedagiadas, são também infovias, capacitando o território a cumprir novos papéis produtivos, informacionais e comunicacionais. Os fluxos na metrópole campineira são intensos e ainda se dão com grande eficiência, diferentemente do observado nas maiores metrópoles da megalópole (São Paulo e Rio de Janeiro), onde 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 bastante proibitivos aos mais pobres, o território fragmentado, segregado e não muito denso da Metrópole de Campinas se coloca como mais um obstáculo à cidadania de significativa parcela de seus habitantes.

A Megalópole do Sudeste Brasileiro se constitui na mais importante concentração urbano-industrial da América Latina; possuindo, mesmo, destaque demográfico global. ¹² O PIB da Megalópole do Sudeste é maior do que o de qualquer país da América do Sul, salvo evidentemente, o do Brasil. Englobando, entre outras, as duas mais importantes metrópoles do

país torna-se desnecessário demonstrar a importância da Megalópole enquanto concentradora e difusora de produção cultural e científica brasileira. ¹³

O gigantismo da Megalópole do Sudeste atrai contingentes de migrantes em número muito maior que o demandado por sua economia formal. O resultado é a formação de grandes bolsões urbanos de pobreza, da qual participam não apenas os recém chegados migrantes, mas parcelas crescentes da população pré-existente, sobretudo em suas metrópoles e maiores cidades. A precariedade dos assentamentos habitacionais subnormais e os impactos sócio-ambientais daí decorrentes, a segregação sócio-espacial e a inclusão marginal de parte expressiva de sua população, constituem-se em aspectos cada vez mais presentes no território megalopolitano.

Riqueza e pobreza constroem dialeticamente a Megalópole do Sudeste, estão ali as famílias mais ricas, as sedes das maiores empresas, a maior diversidade cultural, mas também o maior número de pobres do país, da população favelada e encortiçada; evidenciando que, na urbanização brasileira, a favela é sintoma do processo desigual e combinado do desenvolvimento econômico. As disparidades sócio-econômicas constituem as fragmentadas paisagens da Megalópole. ¹⁴

O território megalopolitano incorpora, além dos tecidos urbanos convencionais que compõem as cidades e metrópoles industriais, enclaves de alta densidade produtiva dos setores primário e secundário da economia, loteamentos e condomínios fechados habitacionais de baixa densidade, por vezes isolados das manchas urbanas tradicionais, centros de distribuição e consumo à beira de rodovias - denotando sua estratégia de atendimento para além das escalas municipais ou mesmo metropolitanas -, vazios especulativos ou de baixa utilização, áreas de intenso aproveitamento de lazer e turismo e áreas de proteção ambiental bastante desconectadas.

Novamente a Região Metropolitana de Campinas é exemplar destes processos sócio-espaciais de construção do território megalopolitano. A fragmentação das manchas urbanas, decorrente de processos especulativos e de produção imobiliária bastante perversos, onde os interesses privados dos empreendedores se sobrepõe em muito aos interesses públicos, é das mais gritantes entre as metrópoles brasileiras. A conexão entre os novos tecidos urbanos é, via de regra, indireta, se estabelece por estradas e avenidas e não por continuidade das malhas viárias, são em grande parte espaços fechados, de acesso controlado, sejam destinados a moradia (condomínios ou loteamentos fechados), ao trabalho (centros empresariais, centros de pesquisa, condomínios industriais) ao consumo-lazer (hipermercados e *shoppings centers*), ao estudo (escolas particulares e universidades com *campi* bastante afastados) ou mesmo à

saúde (hospitais universitários em *campi* distantes, hospitais de referência internacional próximos aos primeiros e distantes da maioria da população). Em fim, para os possuidores de renda alta e vários automóveis não é difícil usufruir a Metrópole de Campinas, o mesmo não se pode dizer da população que depende do transporte coletivo. Boa parte destes “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 2000, pp.258-259) possui escala megalopolitana ou maior: o Aeroporto Internacional de Viracopos, as principais universidades, vários hospitais, o maior *shopping center* em área bruta locável do país (situado em Campinas), entre outros.

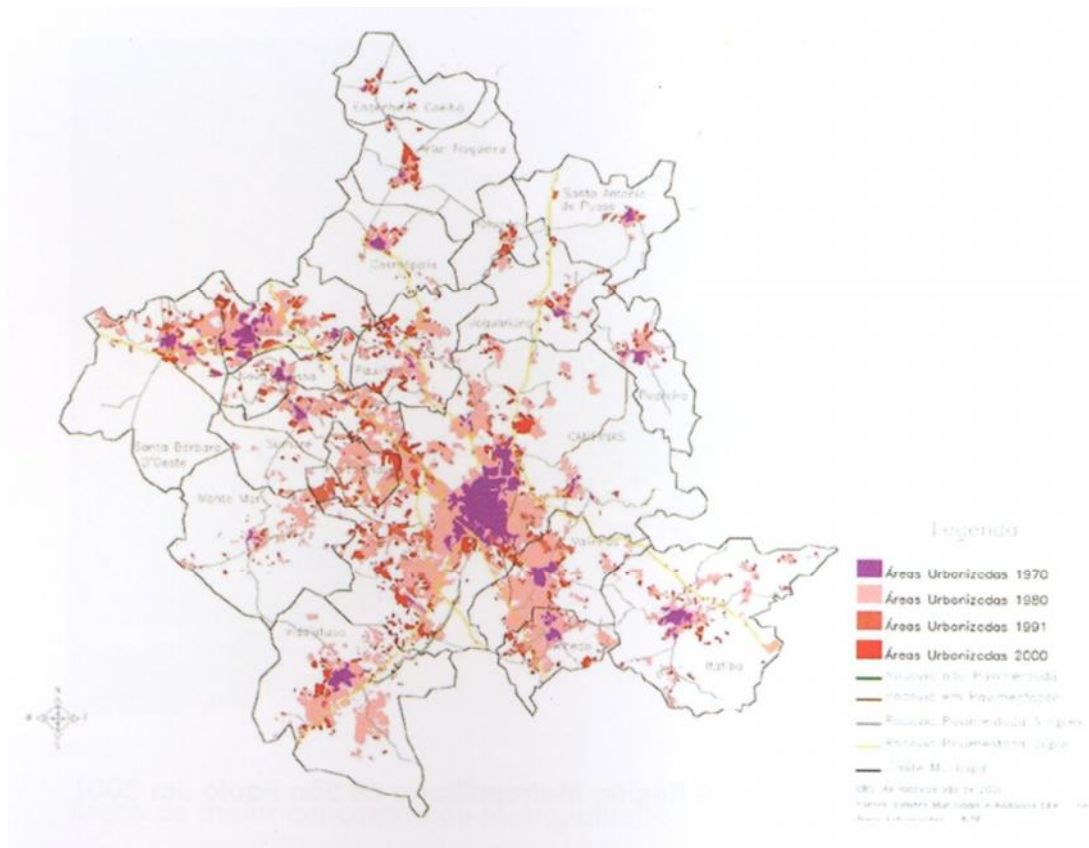


Figura 3. A urbanização da Região Metropolitana de Campinas. Atente-se para a excessiva fragmentação da mancha urbana. Fonte REIS, 2006.

A segregação sócio-espacial se complexifica com a sobreposição do processo de megalopolização sobre os processos de metropolização. Na Região Metropolitana de Campinas os vetores de expansão dos novos lançamentos residenciais para renda alta são bastante distintos dos que se destinam aos pobres. Observa-se o atendimento de demandas extra-metropolitanas, freqüentemente são ex-moradores da Metrópole de São Paulo, que fortalecem os lançamentos imobiliários para alta renda em municípios como Valinhos,

Vinhedo, Itatiba e Indaiatuba Situação análoga ocorre para a baixa renda, sobretudo no vetor Campinas – Hortolândia - Monte-Mor, onde soma-se à precariedade da qualidade de urbanização (Hortolândia apresenta menos de 2% dos domicílios servidos por redes de esgoto) a instalação de equipamentos urbanos, de escala metropolitana ou estadual, de alto impacto sócio-ambiental, seja o maior conjunto penitenciário do estado, situado entre Campinas e Hortolândia, seja o “Complexo Delta” -conjunto de aterros sanitários e tratamento de resíduos sólidos do município de Campinas.

Campinas: uma metrópole incompleta, mas um pólo megalopolitano

Campinas é bastante próxima da maior e mais importante economia metropolitana do país (dista menos de 100 km da cidade de São Paulo). Tal proximidade acarreta em vantagens e dificuldades, a metrópole campineira se aproveita da expansão da dinâmica metropolitana paulistana que há muito, como se discorreu neste trabalho, já ultrapassou seus limites oficiais. Por outro lado Campinas também não consegue se constituir como um pólo metropolitano completo de escala estadual, pois sofre a desmedida concorrência com a Grande São Paulo, seu setor cultural e editorial, por exemplo, possui escala diminuta, comparável à escala de sua economia e ao setor de pesquisas científicas desenvolvido em suas instituições. Apresenta um moderno e diversificado parque industrial, mas a sede da maioria das grandes empresas encontra-se em São Paulo ou no exterior.

É necessário, no entanto, não supervalorizar a hierarquização regional das redes de cidades, notadamente diante do espaço megalopolitano. Na metrópole industrial do século XX, os municípios periféricos ao núcleo central pouco viam seus centros dinamizarem-se. Na Megalópole do Sudeste do Brasil, a relativa proximidade aos maiores núcleos metropolitanos – São Paulo e Rio de Janeiro – pode propiciar grandes oportunidades de desenvolvimento de pólos secundários – Campinas, São José dos Campos e Volta Redonda, por exemplo - dadas as novas tecnologias de comunicação e informação. Desta forma na megalópole há uma maior sinergia entre os nós principais e secundários de sua rede urbana como atestam as expressivas taxas de crescimento econômico e demográfico das metrópoles incompletas, oficiais ou não, (Campinas, Baixada Santista, Sorocaba, São José dos Campos e Ribeirão Preto), dos aglomerados urbanos e cidades médias.

Ser um pólo da Megalópole do Sudeste do Brasil, ainda que de escala intermediária, atenua em muito a “incompletude” metropolitana de Campinas. Para as pessoas, empresas e instituições presentes na Região Metropolitana de Campinas, as vantagens de sua inserção no

território megalopolitano são muitas, sobretudo para os atores que possuem alta mobilidade e concentram informação. Também para os “homens lentos” (SANTOS, 1996), os pobres e migrantes, estar numa metrópole de porte intermediário inserida numa megalópole propicia uma diversidade de relações e uma intensidade de “ações comunicativas” (HABERMAS, 1990) que lhes permite uma razoável qualidade de vida, fosse de outra maneira, não seriam tantos os que migram para a metrópole campineira.

A escala regional da metrópole de Campinas não dá conta do entendimento de sua estrutura e dinâmica, tais só podem ser compreendidas à luz de sua inserção megalopolitana. A Megalópole do Sudeste, por sua vez, constitui-se simultaneamente como uma complexa e expansiva rede urbana e como um nó diante da rede urbana da economia global. É nesta dialética espacial inter-escalar que se pode apreender as novas formas de urbanização e as estruturas territoriais do processo megalopolitano, no qual a Região Metropolitana de Campinas se constitui em caso exemplar.

Referências bibliográficas

ARENDT, Hannah (1958), A condição humana. Trad. Roberto Raposo, 5. ed, Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1991.

ASCHER, Françoise. “Metropolização e transformação dos centros das cidades”. In: ALMEIDA, Marco Antonio (Apresent.). Os centros das grandes metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001, pp. 59-67.

CALDEIRA, Teresa P. do Rio. Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. Tradução: Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. São Paulo: Ed.34: Edusp, 2000.

EMPLASA. Metrôpoles em dados. Disponível em: <<http://www.emplasa.sp.gov.br/metrodados>>. Acessado em dez. 2006.

FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. IX Recenseamento Geral do Brasil - 1980 - Censo Industrial: Dados Gerais. v. 3. Rio de Janeiro: IBGE, 1984.

_____. Censo Demográfico 2000 - Sinopse preliminar. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/ibge/estatística/população/censo2000/sinopse>>. Acessado em nov. 2001.

_____. Cidades@ . (Banco de dados). Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat>>. Acessado em dez. 2006.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS - SEADE. Informações dos municípios paulistas. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br>>. Acessado em dez. 2006.

GOTTMANN, Jean (1961). *Megalópolis - The urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. 2. ed. Cambridge: M.I.T Press, 1965.

HABERMAS, Jürgen (1968). “Técnica e ciência enquanto ‘ideologia’” . In: BENJAMIN, Walter et al. *Textos escolhidos*. Trad. Zeljko Loparic. São Paulo: Abril, 1975. p. 303-333. (Coleção “Os pensadores - História das grandes idéias do mundo ocidental”, v. XLVIII).

_____. *O discurso filosófico da modernidade*. Trad. Ana Maria Bernardo et al..Lisboa: Dom Quixote, 1990.

QUEIROGA, Eugenio. *A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa*. 2002. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.

RANDOLPH, Rainer. “Utopia burguesa ou revolução urbana? Transformações da organização territorial e novas formas urbanas em áreas peri-metropolitanas do Rio de Janeiro”. In: XI ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL. Anais. Salvador: UFBA, 2005. (CD-ROM).

REIS, Nestor Goulart. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

SANTOS, Milton. *Espaço e método*. São Paulo: Hucitec, 1985.

_____. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SOJA, Edward. “O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos E.U.A: virando Los Angeles pelo avesso”. In: SANTOS, Milton, SOUZA, Maria Adélia, SILVEIRA, Maria Laura (Orgs.; 1994), *Território, globalização e fragmentação*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1996. pp. 154-168.

SOUZA, Maria Adélia. *Cidades médias e desenvolvimento industrial - uma proposta de descentralização metropolitana*. São Paulo: Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo, 1978.

THÉRY, Hervé, MELLO, Neli Aparecida. *Atlas do Brasil: Disparidades e Dinâmicas do Território*. São Paulo: Edusp, 2005.

Notas

¹ Apesar da proximidade entre a Região Metropolitana de São Paulo e a Região do Vale do Ribeira, esta área, das menos desenvolvidas do estado, não participa do processo de expansão industrial. A “inércia dinâmica” (SANTOS, 1996, p. 113) do espaço paulista se expressa com clareza diante do movimento de expansão industrial: áreas mais distantes e mais ricas, como Ribeirão Preto, atraíram investimentos públicos necessários à reprodução do capital, aumentando os desníveis regionais diante das áreas mais pobres (Ribeira e Sudoeste). A formação da rede de cidades paulistas ligadas à economia cafeeira do século XIX, e mesmo antes, as vilas estabelecidas pelo roteiro de tropeiros e a agricultura da cana-de-açúcar (século XVIII), foram constituindo uma base urbana muito mais desenvolvida que nos demais estados brasileiros, propiciando receber, séculos mais tarde, as inovações produtivas urbano-industriais. Sorocaba, Taubaté, Jundiaí e Campinas eram já importantes cidades fabris no início do século XX.

² A indústria de base – estatal - de Cubatão (petroquímica e siderurgia), fez deste município o terceiro do estado (atrás da capital e de São Bernardo do Campo), em valor de produção industrial (IBGE, 1980).

³ No entorno de Campinas, Sumaré chegou a verificar, na década de 1980, taxas anuais de crescimento populacional em torno de 10%, dela se desmembrando, em 1992, o Município de Hortolândia, que apresentou os maiores crescimentos demográficos da Região de Governo de Campinas na década de 1990 (IBGE).

⁴ Continua em Campinas o processo de instalação de novos centros de pesquisa: unidades da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa Informática Agropecuária e Embrapa Monitoramento por Satélites), Instituto Nacional de Tecnologia da Informação (1982) e Laboratório Nacional de Luz Síncrona (1984). Suas mais importantes universidades, PUC-Campinas (1955) e Unicamp (1966), possuem mais de 40 mil alunos. Somente a Unicamp concentra 15% da pesquisa universitária brasileira e apresenta a segunda maior produção de teses e dissertações entre as universidades brasileiras (THÉRY, 2005, p. 186).

⁵ Em 1999, Ribeirão Preto era o quarto município sede de região de governo do Estado de São Paulo em empregos no setor de serviços, à frente de São José dos Campos e Sorocaba. No setor financeiro, Ribeirão Preto detinha, em 2004, 2,93 bilhões de reais em operações de crédito, constituindo-se, neste quesito, no 14º município brasileiro, à frente de Belém (1,70 bilhões de reais) ou Manaus (1,18 bilhões de reais). No estado de São Paulo, somente a capital, Osasco (onde se situa a sede do maior banco privado brasileiro) e Campinas

apresentavam cifras superiores a Ribeirão Preto. Cf. FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. *Cidades@*. (Banco de dados). Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat>>.

⁶ Na Região Administrativa Central, São Carlos (193 mil habitantes em 2000) constitui-se em importante centro industrial e núcleo universitário de excelência contando com *campi* de duas universidades públicas (USP e Universidade Federal de São Carlos). A ótima malha rodoviária e a presença destas universidades sem dúvida constitui-se também em parâmetro considerado para a instalação de grandes indústrias; como uma unidade da Volkswagen e a nova fábrica da Embraer (maior indústria nacional exportadora em 2000), em Gavião Peixoto (4 mil habitantes em 2000) nas proximidades de Araraquara (182 mil habitantes).

⁷ Poços de Caldas era o quarto município mineiro, fora da Região Metropolitana de Belo Horizonte, em valor de produção industrial (2002), interligado por ferrovia somente à malha paulista.

⁸ Em 2005 já estava em tramitação na Assembléia Legislativa proposta para criação oficial da Região Metropolitana de Sorocaba, incluindo, entre outros, os municípios de Itu e Salto, ambos com mais de cem mil habitantes naquela data.

⁹ O Rio de Janeiro continua a segunda cidade do país, com 6.094.183 de habitantes (estimativa do IBGE para 2005), equivalente a 56% da capital paulista, mais que o dobro da população de Salvador (2.673.560) ou Belo Horizonte (2.375.329), respectivamente a terceira e quarta cidades brasileiras. Seu PIB, em 2002, correspondia a 45% do PIB da capital paulista, mas a quase seis vezes o de Salvador e a quase três vezes e meia o PIB da capital mineira. No setor de serviços o PIB carioca é quase quatro vezes superior ao de Belo Horizonte e mais que cinco vezes o de Salvador, equivalendo a praticamente metade do PIB paulistano no terciário (IBGE). O Rio de Janeiro, graças em boa parte a seu setor de turismo, empregava em 2003 cerca de 120 mil pessoas no setor de alojamento e alimentação, 70% do que empregava a cidade de São Paulo, mais de quatro vezes o do mesmo setor em Salvador e 2,7 vezes a Belo Horizonte (IBGE). A capital fluminense, até 1960, capital do país, destaca-se muito por sua dimensão cultural, apresenta uma produção musical, literária, teatral, cinematográfica, arquitetônica e de artes plástica de difusão nacional, possui mais museus, teatros e salas de cinema que São Paulo (THÉRY, 2005, p. 187) e a sede da maior rede de televisão do país.

¹⁰ Juiz de Fora possuía 456 mil habitantes em 2000, era o segundo município fora da Grande Belo Horizonte em número habitantes e de empregados no setor industrial e no setor de serviços (IBGE, 2003). Na cidade implantou-se, no final da década de 1990, a primeira fábrica de automóveis da Mercedes Benz fora da Alemanha. Antes disso, em 2004, segundo o

IBGE, o setor financeiro do município possuía o maior volume de depósitos em poupança de Minas Gerais (807 milhões de reais), excetuando-se a capital (4,64 bilhões de reais). Na Zona da Mata merece também destaque o município de Viçosa, com apenas 72 mil habitantes em 2005 (IBGE), mas possuindo uma universidade federal – UFV - com 25 programas de pós-graduação, dentre eles oito classificados pela CAPES (2003) como de nível internacional.

¹¹ Campos de Goytacases possuía uma população de 426 mil habitantes (IBGE, 2005) e um PIB de 11,09 bilhões de reais em 2002, sendo o setor industrial responsável por mais de 9,38 bilhões de reais, ao passo que Campinas, com pouco mais de um milhão de habitantes, possuía um PIB de 10,82 bilhões de reais, contribuindo o setor industrial com 3,41 bilhões de reais.

¹² Com mais de 42 milhões de habitantes (Censo 2000), não há, no Ocidente, estado-membro com população superior a da Megalópole do Sudeste (o Estado de São Paulo possuía quase 37 milhões de habitantes em 2000, a Califórnia não chegava a 30 milhões em 1990); na América Latina somente Brasil e México possuem populações maiores; na Europa Ocidental, apenas Alemanha, França, Itália e Inglaterra.

¹³ A Megalópole do Sudeste concentra mais de 75% da produção científica brasileira, Rio de Janeiro e São Paulo possuem as sedes de todas as redes nacionais de televisão e dos jornais de circulação nacional, seus museus possuem o mais expressivo acervo de artes plásticas do país.

¹⁴ As dez metrópoles brasileiras com maior número de domicílios em favelas são em ordem decrescente: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Campinas, Baixada Santista, Recife, Vitória, Salvador e Brasília (THÈRY, 2005, p. 192-193). Observe-se que as sete primeiras situam-se nas regiões Sudeste e Sul, as mais ricas do país, denominadas por Milton Santos (2001, pp. 268-270) de “Região Concentrada”, e entre estas se encontram as quatro metrópoles que fazem parte da Megalópole do Sudeste, estando a rica Região Metropolitana de Campinas em sexto lugar, logo atrás da “saudável” metrópole de Curitiba. A cidade de São Paulo, centro financeiro nacional, possui o maior PIB industrial, comercial e de serviços, mas também o maior número de cortiços, favelas e loteamentos irregulares do país (THÈRY, 2005, p. 236-237).