

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS

CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO

JOÃO MANOEL SCUDELER DE BARROS

ESPACIALIDADES CONTEMPORÂNEAS DA ESFERA
DE VIDA PÚBLICA – ESTUDOS DE CASO NO
MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA.

CAMPINAS
2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

ESPACIALIDADES CONTEMPORÂNEAS DA ESFERA DE VIDA PÚBLICA – ESTUDOS DE CASO NO MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA.

Dissertação apresentada como exigência para
obtenção do Título de Mestre em Urbanismo, ao
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo,
Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Júnior

PUC-CAMPINAS
2008

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas e
Informação - SBI - PUC-Campinas

t711.4 Barros, João Manoel Scudeler de.
B277e Espacialidades contemporâneas da esfera de vida pública - estudos de caso do município de Hortolândia / João Manoel Scudeler de Barros. - Campinas: PUC-Campinas, 2008.
102p.

Orientador: Wilson Ribeiro dos Santos Júnior.
Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo.
Inclui bibliografia.

1. Espaços públicos. 2. Planejamento urbano. 3. Hortolândia (SP) - Praças. 4. Cidade e vilas. 5. Urbanização. I. Santos Júnior, Wilson Ribeiro dos. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo.
III. Título.

22.ed.CDD - t711.4

Este trabalho é dedicado àqueles que acreditam que nossas cidades podem ser melhores, à Cíntia, aos meus pais e à minha irmã.

AGRADECIMENTO

Ao Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Júnior, mestre atento, profissional dedicado. Orientador e incentivador em todos os momentos.

Ao Prof. Dr. Eugênio Fernandes Queiroga, orientador em dois anos de iniciação científica e pelo fundamental incentivo à minha dedicação à pesquisa acadêmica.

Aos Professores Doutores José Roberto Merlin e Manoel Lemes, pela participação, orientação e atenção dispensada na banca de qualificação.

A EMPLASA, na pessoa de seu presidente Jurandir Fernandes, pelo fornecimento de materiais úteis à pesquisa.

Ao Sr. João Luiz Soares Matias, pela extrema habilidade no auxílio da montagem e revisão da dissertação final.

A Sra. Paula Cristina de Almeida Cambiaghi, pela competente colaboração nos assuntos relacionados à Secretaria da Coordenação da Pós-Graduação em Urbanismo.

RESUMO

BARROS, João Manoel Scudeler. *Espacialidades Contemporâneas da Esfera de Vida Pública – Estudos de Caso no Município de Hortolândia*. 2008. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Campinas, 2008.

A presente dissertação de mestrado em urbanismo trata dos fatores que influenciaram a expansão e o crescimento de Hortolândia, além de analisar duas praças do município no âmbito do contexto metropolitano de Campinas. Relacionada ao tema Espaço Livre Público, a pesquisa apresenta base teórica que discute os elementos presentes no espaço, as características de dispersão, difusão e fragmentação verificadas na expansão da metrópole, além de abordar o conceito de pracialidade em escala intra-urbana.

ABSTRACT

The present dissertation of masters degree in city planning treated from the factors what influence its expansion and growth of Hortolândia and considering two squares in metropolitan context. Relate with Public Free Space, the research has the beginning in an exposition the theoretical base, discussing conceptions of space and diffusion and fragmentation in metropolitan context, and analyze the sphere of intra urban space.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa da Região Metropolitana de Campinas	38
Figura 2 - Expansão da Região Metropolitana de Campinas	40
Figura 3 - Tabela comparativa de evolução da população residente.....	40
Figura 4 - Tabela comparativa de evolução da população residente, por Município da RMC	41
Figura 5 – Tabela comparativa da evolução do saldo vegetativo e saldo migratório, por município da Região Metropolitana de Campinas.....	43
Figura 6 – Tabela comparativa do Produto Interno Bruto e este por habitantes, por município da Região Metropolitana de Campinas.....	44
Figura 7 – Tabela comparativa do Produto Interno Bruto e ranking deste índice, por município da Região Metropolitana de Campinas.....	45
Figura 8 – Comparativo do Índice de Desenvolvimento Humano, por município da Região Metropolitana de Campinas.....	46
Figura 9 – Tabela com número e modo de viagens realizadas, por município da Região Metropolitana de Campinas, I.....	47
Figura 10 – Tabela com número e modo de viagens realizadas, por município da Região Metropolitana de Campinas, II.....	48
Figura 11 – Tabela com origem e destino da viagens realizadas, por município da Região Metropolitana de Campinas, I.....	49
Figura 12 – Mapa do Município de Hortolândia e entorno metropolitano.....	56
Figura 13 – Rodovia Jornalista Francisco de Aguirra Proença, SP-101, sentido Campinas – Hortolândia, com seus acentuados taludes em suas margens, demonstrando o fato da via posicionar-se em cota inferior às ruas da cidade.....	59

Figura 14 – No sentido Hortolândia – Campinas da via, também fica claro que comércios e vias públicas urbanas estão em cota superior à da rodovia.....	60
Figura 15 – Tráfego intenso de veículos e pedestres na principal via pública do bairro ao lado da rodovia e presença de estabelecimentos comerciais na Rua Antonio Fernandes Leite.....	61
Figura 16 – Cruzamento da Rua Antonio Fernandes Leite e da alça de acesso à rodovia.....	62
Figura 17 – Principal eixo de entrada da cidade, e acesso à zona norte, a Avenida da Emancipação contém rede de transmissão de energia elétrica em seu canteiro central e vias de mão única, com boa infra-estrutura de iluminação, asfaltamento, calçadas e presença de equipamentos públicos.....	63
Figura 18 – Mapa do Município de Hortolândia, dividido por UITs.....	67
Figura 19 – Unidades de Informação Territorial.....	68
Figura 20 – Unidades e as rodovias em cor verde.....	69
Figura 21 – Imagem da UIT 1.....	70
Figura 22 – Imagem da UIT 2.....	71
Figura 23 – Imagem da UIT 3.....	72
Figura 24 – Imagem da UIT 4.....	73
Figura 25 – Imagem da UIT 5.....	74
Figura 26 – Imagem da UIT 6.....	75
Figura 27 – Espaços Livres Públicos e Privados em Hortolândia.....	77
Figura 28 – Croquis da Praça Antonio Feliciano.....	80
Figura 29 e 30 – Igreja e fachada do Centro de Saúde.....	81
Figura 31 e 32 – Banca e ponto de transporte coletivo.....	81

Figura 33 – Croquis do Jardim Rosolém e SP-101.....	85
Figura 34 - Croquis da Praça A Poderosa.....	86
Figura 35 - Croquis da fachada do palco	87
Figura 36 - Croquis da lateral do palco.....	88
Figuras 37 e 38 – Imagens do palco de apresentações e arquibancada.....	88
Figuras 39 e 40 – Áreas de convivência e áreas verdes	89
Figuras 39 e 40 – Mobiliário e Placa de anúncio de investimentos.....	88
Figuras 41 e 42 – Acesso ao sanitário masculino e vista interna.....	89
Figura 43 e 44 - Posto Militar abandonado.....	90
Figuras 45 e 46 - Mobiliário e placa de anúncio de investimentos.....	90
Figura 47 e 48 - Imóveis fechados no entorno da Praça A Poderosa.....	91

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	144
3. O CONTEXTO ATUAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS	38
4. HORTOLÂNDIA COMO EXEMPLO DE MUNICÍPIO INSERIDO NO CONTEXTO METROPOLITANO	555
4.1 A ESTRUTURA URBANA DE HORTOLÂNDIA: ANÁLISE DAS UNIDADES TERRITORIAIS.....	65
5. AS PRAÇAS OBJETO DE ESTUDO	76
5.1 PRAÇA ANTONIO FELICIANO	79
5.2 PRAÇA A PODEROSA.....	84
5.3 UMA ANÁLISE COMPARATIVA DAS PRAÇAS	93
6. CONCLUSÃO	97
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	103
8. ANEXO.....	105

1. INTRODUÇÃO

A presente dissertação de mestrado em urbanismo trata dos fatores que influenciaram a expansão e o crescimento de Hortolândia e analisa duas praças do município. Tal análise é feita considerando-se o contexto da Região Metropolitana de Campinas, discutindo-se maneira interpretativa e crítica as características de dispersão, difusão e fragmentação de sua evolução urbana.

O tema Espaço Livre Público é oriundo de relevante tema discutido pelo Grupo de Pesquisas Requalificação Urbana, formado por docentes, graduandos de iniciação científica e pós-graduandos envolvidos no Projeto Temático Nacional intitulado “*Os Sistemas de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea no Brasil*” - QUAPÁ-SEL. O objetivo da escolha do tema a ser tratado nesta dissertação de mestrado é debater a importância e o significado, especialmente para a população que tem sua vida nos municípios sediados na metrópole, dos espaços livres públicos de convívio dos cidadãos e apresentar questões que possam nortear uma discussão a respeito de como são previstos e tratados estes espaços pelo Poder Público que, nos dois objetos de estudo desta dissertação é o responsável pela manutenção dos locais.

A partir de um início composto por uma base teórica elaborada sob direta influência dos estudos de Milton Santos, onde são apresentados conceitos relevantes à compreensão do significado de espaço, tais como paisagem, lugar, tempo, idade e técnica, abre-se caminho para a apresentação da metrópole, de uma análise acerca de sua expansão e suas características atuais, além de abordar autores que utilizam-se de conceitos como macrometrópole e megalópole do sudeste brasileiro. Neste ponto, estudos dos autores Regina Meyer e Nestor Goulart Reis Filho, entre outros, influenciam de maneira acentuada o trabalho final.

Colocar-se numa mesma dissertação de mestrado, uma discussão em âmbito metropolitano e uma análise de âmbito local acerca do uso e do significado para a população de dois espaços livres públicos de um dos 19 municípios da RMC justifica-se, pois, constata-se que, ambas as escalas – a metropolitana e a local,

estão diretamente relacionadas no cotidiano da população residente e trabalhadora destes locais. É clara e constante a vinculação econômica e social dos municípios, muitas vezes interpretado como dependência. Fica mais clara ainda a justificativa de adotar-se duas escalas diferenciadas, ao observar-se o fato de que um dos espaços livres públicos abordados como estudo de caso, chamada Praça A Poderosa, foi concebida com o intuito de atender demandas de eventos de grande porte, desde a escolha de sua localização, próxima e de fácil acesso a uma das mais movimentadas rodovias da região metropolitana, a SP-101 conhecida como Campinas - Monte Mor, até o fato de que seu projeto busca ser imponente, de certa forma monumental e de grande porte, visando atender não somente público de Hortolândia, como também de outros municípios da região.

E ainda, o desejo do autor em aprofundar-se num tema tão caro ao mundo contemporâneo, que é a desvalorização dos espaços de convivência das pessoas, especialmente nas grandes cidades sediadas nas metrópoles, move, impulsiona e justifica a procura original de uma abordagem a um debate que almeja, com simplicidade e objetividade, contribuir para a valorização destes espaços, para que se possa voltar a olhar para nossas praças como espaços de lazer sadios, alegres e, sobretudo, agradáveis ao convívio.

Portanto, apresenta-se uma análise conjuntural metropolitana que considera com destaque a evolução do município de Hortolândia, município que é exemplo de urbanização relacionada à existência e à expansão acelerada da RMC, com suas divisões territoriais existentes em decorrência das chamadas cicatrizes urbanas - rodovias e a ferrovia que a cruzam, apresenta visões acerca da metrópole contemporânea e sua formação, apresenta e discute material elaborado por empresa pública de planejamento urbano em que esta coloca sua definição acerca de unidades de informações territoriais presentes no município em tela e avalia de maneira interpretativa e críticas dois espaços públicos hortolandenses.

Ao final, é possível estabelecer interfaces entre a base teórica e conceitual e as análises elaboradas nos estudos de caso.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.

A fundamentação teórica da presente pesquisa tem como ponto de partida a conceituação desenvolvida por Milton Santos. Ao adotar a afirmação, como referência para este trabalho, de que o espaço é caracterizado por um sistema de objetos e um sistema de ações, torna-se necessário discutir, preliminarmente, os elementos que formam estes sistemas.

A partir do raciocínio de que a técnica é um conjunto de meios instrumentais e sociais de que o homem se utiliza para realizar, criar e produzir espaços, se tem uma relação entre técnica e espaços e estabelece-se diferenças entre as cidades. Nesse sentido, em meados do século XIX, a cidade apresentava-se mais como produto cultural e, nos dias atuais está a caminho de se tornar de maneira rápida e veloz, produto técnico. Acrescente-se a isso, o fato da cultura - antes de impacto e influência regional ou no máximo nacional, ter perdido terreno para a técnica, de amplitude universal.

A importância creditada à técnica e o status de fazedor de paisagens dado ao homem é fruto da constatação de que os produtos da intervenção humana podem ser examinados em função da existência de um conjunto de técnicas. Levados tais créditos ao extremo, encontram-se estudiosos que relacionam diretamente o nível da civilização ao próprio nível das técnicas.

Por outro lado, é possível encontrar-se aqueles que avaliam a sociedade como operadora no espaço geográfico, por meio dos sistemas de comunicação e de transportes. Opinião que pode ser contestada pelo fato de que as técnicas – que interferem na produção dos espaços, não são apenas técnicas de produção, industriais ou específicas, são todas as existentes.

Em sua argumentação, Santos (2006) explica que não se trata de considerar apenas as chamadas técnicas da produção - ou como outros preferem, técnicas industriais/específicas, deve-se levar em conta noções de espaço agrícola,

espaço industrial ou espaço econômico. Só o fenômeno técnico na sua abrangência total permite alcançar a noção de espaço geográfico.

Porém, voltando ao ponto inicial da relação espaço e técnica, ao enfoque e escala de atuação dados à relação destes dois elementos com o espaço geográfico, pode-se considerar a técnica em si um meio. A convivência de técnicas oriundas de períodos diferentes, portanto, com variadas idades, produz conseqüências na vida das cidades e das pessoas, interferido na própria atitude destas.

Os resíduos técnicos e culturais do passado, recente ou não, apresentam-se como elementos formadores da herança que, somados às interferências atuais, atuam no presente e no futuro do espaço verificado. Nesse sentido, observa-se que:

“Devemos partir do fato de que diferentes sistemas técnicos formam uma situação e são uma existência num lugar dado, para tratar de entender como, a partir desse substrato, as ações humanas se realizam. A forma como se combinam sistemas técnicos de diferentes idades vai ter uma conseqüência sobre as formas de vida possíveis naquela área”. (SANTOS, 2006).

Assim, as rugosidades não devem ser interpretadas como simples heranças físicas do território, e sim como heranças sócio-territoriais ou sócio-geográficas, onde *“O valor de um dado elemento do espaço, seja ele o objeto técnico mais concreto ou mais performante, é dado pelo conjunto da sociedade, e se exprime através da realidade do espaço em que se encaixou”.* (SANTOS, 2006).

A propósito da idade dos sistemas técnicos e da herança cultural construída sob influência dos diversos momentos de um lugar, é oportuno abordar a questão do tempo.

Muitas vezes tratada pelos geógrafos com menor ênfase, relativizando-se a influência do aspecto temporal, a discussão é remetida, automaticamente, à pergunta de como avançar além da defesa do tratamento em separado dos elementos tempo e espaço. De que maneira devem ser tratados sem estabelecer

interface entre ambos, relativizando-se um ou outro elemento? Valorizando-se um em detrimento do outro?

De maneira marcante, os anos 60 e 70 caracterizaram-se como ponto de partida para a consideração do tempo como fator de influência no estudo do espaço. Hoje, as questões enfrentadas remetem-nos, invariavelmente, a este período, cabendo considerar que, a cada intervalo de tempo, o espaço se altera consideravelmente e com isso constitui-se a acumulação desigual do tempo.

Portanto, pode-se dizer que, a cada período, o espaço se altera e tem mudadas as suas características. Com esta acumulação variada e desigual do tempo, ele se forma e se modifica constantemente.

É possível concluir-se que as análises complementam-se ao ler-se que “o espaço é a acumulação desigual do tempo” (SANTOS, 2006) e segundo observar-se que Ferrara afirma:

“O espaço e o tempo são problemas que atravessam todas as ciências, mas assumem, em cada uma delas, características e dimensões diferentes, conforme o objeto de estudo que privilegiam, as teorias que fundamentam, os métodos de análise pelos quais elas flagram a manifestação de ambos, do espaço, do tempo, nos fenômenos da natureza ou da realidade física, social e cultural”.
(FERRARA, 1999).

E possível concluir que tais análises se complementam e as considerações iluminam a necessidade de, no momento do estudo do espaço urbano, seja ele de uso público ou privado, atentar-se para a importância da presença e atuação do elemento tempo.

Sob o ponto de vista do tempo como elemento gerador de espaço, pode – se concluir que, o tempo é mosaico composto por influências de todas as eras, recolhendo informações que, de certa forma, sintetizam a evolução sofrida pela sociedade e fundamentam diversas ações e conseqüências contemporâneas desta mesma sociedade.

Sob o mesmo viés dado à importância do tempo, pode-se avaliar a importância do elemento idade na formação do espaço. Um decorre do outro, se o fator tempo exerce influência, é correto afirmar que os lugares possuem idade. E esta idade a que se diz respeito, não se trata de algo formal ou burocrático, pelo contrário, seu significado vai além. Frequentemente, a fundação de um município refere-se ao seu nascimento jurídico, ou à data cívica de aniversário. Verifica-se comumente, situações em que o nascimento jurídico de uma cidade não expressa de maneira fiel o início da incidência de processos naturais e humanos que interferiram no surgimento daquele lugar.

A consideração da materialidade observada é perfeitamente possível de ser analisada e, sobretudo, datada, em virtude das já citadas técnicas de produção – por mais específicas que se apresentem, serem um fenômeno histórico, tornando-se possível identificar o momento de sua origem, em escala local e mundial.

De acordo com esta posição, argumenta Santos:

“A materialidade artificial pode ser datada, exatamente, por intermédio das técnicas: técnicas da produção, do transporte, da comunicação, do dinheiro, do controle, da política e, também, técnicas da sociabilidade e da subjetividade. As técnicas são um fenômeno histórico. Por isso, é possível identificar o momento de sua origem. Essa datação é tanto possível à escala de um lugar, quando a escala do mundo. Ela é também possível à escala de um país, ao considerarmos o território nacional como um conjunto de lugares”.
(SANTOS, 1995).

No contexto atual, tem-se o exemplo do estágio atual vivido pelo capitalismo, como instrumento que contribui de maneira ímpar à aceleração do processo de divulgação e internacionalização das técnicas aplicadas nos variados setores e torna a universalidade das técnicas fato contemporâneo consumado.

Posta a realidade globalizada que configura o mundo contemporâneo, cada lugar representa o mundo à sua maneira ou, como diz Santos, “cada lugar é á

sua maneira o mundo e todos os lugares são virtualmente mundiais” (SANTOS, 1995) Esta mistura de elementos mundiais que se inter-relacionam são formadores de outro elemento, a paisagem.

Portanto, fica claro que o conceito de paisagem envolve mais do que as características atuais do local, envolvendo elementos que ao longo dos tempos auxiliaram em sua formação, reunindo uma combinação de tempos presentes, formas de diversas épocas representando seus respectivos momentos, o pensamento e os costumes da sociedade.

Os elementos paisagem e espaço não são sinônimos. O primeiro é um conjunto de formas que, num dado momento, exprimem heranças de sucessivas relações entre homem e natureza, e o segundo, são estas formas somadas à que as anima. Segundo Santos:

“Paisagem se dá como um conjunto de objetos reais-concretos. Nesse sentido a paisagem é transtemporal, juntando objetos do passado e do presente, uma construção horizontal, uma situação única. Cada paisagem se caracteriza por uma dada distribuição de formas-objetos, provindas de um conteúdo técnico-específico. Já o espaço resulta da intrusão da sociedade nessas formas-objetos. Por isso, esses objetos não mudam de lugar, mas de função, isto é, de significação, de valor sistêmico. A paisagem é, pois, um sistema material e, nessa condição, relativamente imutável: o espaço é um sistema de valores, que se transforma permanentemente”. (SANTOS, 2002).

Abordada a técnica e sua idade, tempo e paisagem, deve-se atribuir atenção ao lugar. Lugar como elemento que fornece às técnicas o princípio da realidade histórica, relacionando-as e integrando-as num conjunto que pode ser resumido, amplamente, como conjunto de vida.

A operação simultânea de várias técnicas produz a estrutura de um lugar e, valorizando-se o papel do lugar, é possível dizer que os lugares influenciam as técnicas, as redefinem. Deste modo, como afirma Santos:

“cada objeto ou ação que se instala se insere num tecido preexistente e seu valor real é encontrado no funcionamento concreto do conjunto. Sua presença também modifica os valores preexistentes. Os respectivos ‘tempos’ das técnicas ‘industriais’ e sociais presentes se cruzam, se intrometem e acomodam. Mais uma vez, todos os objetos e ações vêem modificada sua significação absoluta (ou tendencial) e ganham uma significação relativa, provisoriamente verdadeira, diferente daquela do momento anterior e impossível noutra lugar. É dessa maneira que se constitui uma espécie de tempo do lugar, esse tempo espacial que é outro do espaço”. (SANTOS, 2006).

Toma-se então como referência que as técnicas somadas à herança cultural produzem o espaço geográfico. E as ações, somadas à interferência dos indivíduos, constituem os lugares. Ambas relacionam-se e têm interferência direta do fator tempo. A partir deste ponto, pode-se ainda discutir a existência de um sistema de objetos e um sistema de ações. Nesse contexto, temos os elementos fixos e os fluxos. O segundo é resultado direto e ou indireto das ações que se instalam ou atravessam os primeiros. Com isso, acabam por alterar a significação e o valor que possuem os lugares.

Todavia, a construção intelectual do lugar pode ser apresentada como outro par de categorias que têm de um lado a configuração territorial e de outro as relações sociais. A configuração territorial caracteriza-se como existência de sistemas naturais - elementos fornecidos pela própria natureza e as relações sociais, provindas da interferência das relações humanas e, portanto, sociais.

A análise da relação destes dois fatores apresenta uma próxima etapa de construção do pensamento, que produz a terceira e mais completa definição, do espaço geográfico, sob o ponto de partida de Santos, de que *“o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”*. (SANTOS, 2006).

Com o avanço da sociedade e, sobretudo, em virtude do aprofundamento das técnicas que produzem as sociedades, no início a natureza apresentava-se muito mais selvagem, com maior influência dos objetos naturais e, com a evolução técnica e da produção, progressivamente são substituídos os objetos naturais por objetos técnicos - também chamados de objetos mecanizados.

Com a completa interação entre o sistema de objetos e o sistema de ações, sendo o primeiro condicionador da forma como se dão as ações e levando o segundo a criação de objetos novos. Percebe-se a presença de sistema de objetos que podem ser sinônimos de um conjunto de forças produtivas e de um sistema de ações que refletem um conjunto de relações sociais e de produção.

Parte-se do princípio de que os homens são seres de ação e, por este motivo, agem sobre si próprios, sobre os outros e sobre as coisas. Posto que todo ato possui objetivo, um fim, um intuito, pode-se afirmar serem atos projetados e serem ações de um processo dotado de propósito. Nesta reflexão, é possível distinguir ato, ação e atuação onde, ato é um segmento identificado de uma ação e esta, por sua vez, é um conjunto de atos consecutivos. Estes atos consecutivos alimentam o sistema de ações e estes relacionando-se de maneira dinâmica com os sistemas de objetos, interferem e redesenham os espaços geográficos.

Com o objetivo de não perder-se o horizonte da compreensão da realidade das metrópoles contemporâneas, como espaços geográficos atuais, é oportuno um estudo e interpretação de conceitos e teorias. O historiador americano Lewis Mumford, em sua obra *A cidade na história* apresenta e avalia as condições de urbanização da sociedade moderna, concentrando-se na avaliação de que a sociedade caminha para um colapso final chamado de *necrópole*.

Para ele, tal "*necrópole*" seria o estágio final do processo de metropolização urbana, o ponto mais crítico do desastre anunciado. Sua justificativa é baseada em duas vertentes, um que classifica como arbitrária a utilização da tecnologia e outra que define como excludente o modo de aplicação do pensamento moderno no desenho urbano.

Pondera Meyer afirmando que:

“a rejeição de análises causais para compreender e descrever o percurso metropolitano é essencial para que se possa alcançar as peculiaridades de sua constituição, inflexões de seu trajeto e, até mesmo, as rupturas de seu desenvolvimento. Um desdobramento lógico da premissa que sustenta a metrópole ser expressão e não reflexo do modo de produção, leva a assumir a metrópole antes como um poderoso agente de transformações no interior do próprio sistema capitalista”. (MEYER, 2000).

Avalia ainda que o desenho e, por conseqüência, a configuração urbana da metrópole, respondam às exigências do modelo que vigora. Afirma Meyer neste sentido:

“indo um pouco mais longe, é correto afirmar que sua organização física responde a exigências de todo tipo: econômicas, funcionais, simbólicas, estratégicas e outras. Todas elas impostas pelo sistema produtivo que, desde a emergência da metrópole moderna, não abandonou seu incessante “impulso renovador”. (MEYER, 2000).

Neste sentido, pela expressão “impulso renovador” entenda-se uma permanente imposição ao sistema produtivo que, introduz formas de desenvolvimento e de produção comprometidas com o modelo já enraizado.

As estruturas urbanas tradicionais são substituídas pelo que é apresentado como novo e adequado às necessidades da sociedade. Este fenômeno de repetição de padrões de organização material, de formas de crescimento e desenvolvimento, de modelos de vida cultural, ou modelos de cultura, de imagem urbana e de relação com o meio ambiente e a natureza, exprimem a lógica do sistema produtivo predominantemente vigente. E, podem ser observados em diversos lugares do mundo, na metrópole européia, na americana, na latino-americana e na asiática, combinado com a singularidade de seus contextos históricos e suas peculiaridades.

Neste sentido, independentemente da singularidade de cada metrópole, das particularidades culturais, educacionais e de nível de desenvolvimento e expansão que, mundialmente, existe a ocorrência de um fenômeno de transição – das metrópoles industriais às metrópoles de informação, classificado como a transição da metrópole moderna à metrópole contemporânea.

A partir do século XIX, a expansão mundial da revolução industrial e as mudanças das características das cidades, as alterações diretas na vida política, a formação das classes sociais e as lutas de seus protagonistas – proletariado e burguesia urbano-industrial proporcionaram a consolidação da metrópole industrial. A metrópole moderna, que se consolida a partir do século XIX e se aprofunda no século XX, sintetiza os conceitos e as práticas da sociedade da Revolução industrial, com influência dramática inclusive, segundo Berman, na vida dos indivíduos, acentuando traços marcantes como a ambigüidade e a angústia.

Com o decorrer do tempo e das significativas novas alterações ocorridas no modo de produção, na economia mundializada, tem-se a substituição gradativa e transformadora de algumas características fundamentais da metrópole.

Segundo Castells:

“O Território e o espaço, onde está em andamento a transição de um modo de produção mecânico para um modo de produção tecnológico, vêm sendo designados como metrópole contemporânea. A sua definição, ou a descrição de seu conteúdo e forma passa obrigatoriamente pela compreensão de seu papel na reestruturação do próprio processo produtivo e econômico designado como pós-industrial”. (CASTELLS, 1999).

Pode-se observar que a tecnologia informacional posiciona-se atualmente no centro das alterações em curso na economia mundial, podendo ser chamada de marco transformador do modo de produção.

Nesse contexto, Meyer afirma ainda que um novo paradigma se impôs e efetua a seguinte pergunta:

“A partir das evidências oferecidas pela própria transição, são propostas algumas questões básicas como, por exemplo, quais foram as limitações observadas na metrópole moderna perante as exigências do atual mercado tecnológico informacional e do próprio capitalismo globalizado para que um novo paradigma metropolitano tenha se imposto?” (MEYER, 2000).

Ao se falar em transição trata-se de um processo em andamento, colocando-se a metrópole não como objeto plenamente configurado e sim como objeto em constante alteração, que possui espaços urbanos de caráter provisório e transitório.

Em relação a este processo dinâmico de transição, atenta-se para as diversas deficiências estruturais da metrópole industrial, carências estas que permanecem e, transfere-se para a metrópole de características contemporâneas e, neste contexto, cabe indagar se as fragilidades de infra-estrutura, os problemas urbanos acumulados foram responsáveis pela substituição da metrópole moderna e industrial para uma metrópole contemporânea e informacional e, além disso, indagar se é possível esperar-se um desenho urbano que, com infra-estrutura mínima adequada, configure as metrópoles do próximo século como socialmente mais justas.

Nesta discussão a respeito da expansão do território e conseqüente ampliação de seus limites físicos, fica claro que assim como ocorrido na metrópole moderna a reiterada extensão dos limites físicos continua sendo um atributo da metrópole contemporânea. Meyer coloca que:

“A análise da expansão territorial e da distribuição das atividades da sociedade no interior de espaços constantemente ampliados é, por analogia à etapa anterior, um recurso muito utilizado para acompanhar as suas transformações impulsionadas pela substituição do modo de desenvolvimento industrial pelo informacional”. (MEYER, 2000).

Esta análise da transição de um modelo para outro de metrópole, em virtude da complexidade do assunto, por si só impede interpretações simplistas e

equivocadas que resumam um complexo processo a uma objetiva substituição da predominância da atividade industrial pela atividade de serviços. É notório constatar-se que, em transições e alterações de etapas de desenvolvimento mundial ocorrem permanências, na etapa seguinte, de atividades centrais da etapa superada. Neste sentido, pode-se verificar que funções mercantilistas permaneceram vivas e cruciais, portanto com papel importante, no íntimo da metrópole industrial.

Na metrópole moderna reconhecida pela configuração que reúne diversos municípios e suas respectivas atividades, através de uma malha urbana conectada, surge a definição de conurbação como síntese de uma realidade que possui como principal atributo a produção de um território expandido, extenso, multifacetado, setorizado e que envolve mais de uma municipalidade.

Por sua vez, na metrópole contemporânea o traçado urbano apresenta outra função, como vemos:

“A forma e a continuidade do tecido urbano deixam de ser metas para tornarem-se condicionantes. As duas palavras-chave utilizadas para descrever física e funcionalmente o novo organismo, desde os anos 70 quando o fenômeno se tornou patente, são fragmentação e dispersão”. (MEYER, 2000).

Explicita-se neste ponto, a tendência do território a dividir-se, criando fragmentos que rompem a tradicional continuidade urbana, o que, conseqüentemente, provoca dispersão com o aparecimento de *“núcleos de atividades difusos e insulados”*. (MEYER, 2000).

Sob o ponto de vista do desenho da cidade, o destaque dado ao partido do projeto moderno tem uma situação superada, pois, o tão almejado desenho urbano calcado na racionalização e na divisão organizacional das atividades da cidade cai por terra ao se verificar que não fora alcançada sua tão almejada configuração organizadora das atividades ali realizadas. Segundo Meyer:

“A configuração organizadora, responsável pela unidade metropolitana, tão cara ao projeto urbano e modernista, converte-se agora numa aspiração obsoleta. A procura incessante da forma no interior da metrópole, sempre vista como importante informação e objetivo legítimo, perde função e sentido. O reconhecido mal-estar diante da ausência de uma forma urbana racional, da insistente presença da indesejável mancha de óleo, está sendo superado por irracionalidades que sequer se oferecem com clareza para nosso exame mais cuidadoso” (MEYER, 2000).

Torna-se claro, portanto, que na metrópole atual o mega sistemas de infra-estrutura em transportes, extensos sistemas de abastecimento e tratamento de água, saneamento básico, coleta de lixo entre outros, são elementos centrais, protagonistas da tentativa de vencer o território descontínuo, fragmentado, distante e dependente dos acentuados deslocamentos.

As metrópoles atuais, em sua maioria configuram-se como dispersas, caóticas, fragmentadas. São agentes e não apenas reflexos ou reféns de seu próprio desenvolvimento, servem de instrumento ao capital e à economia predominante.

Neste ponto, em virtude da complexidade urbana que se verifica em territórios expandidos, Queiroga introduz uma nova abordagem e aponta:

“Diante do meio-técnico-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". (QUEIROGA, 2007).

O autor destaca a importância da Região Metropolitana de Campinas, como exemplo sólido de território inserido em um contexto amplo, de caráter megalopolitano, onde a informação tem papel de destaque, ficando nítido que *"cada vez mais, informação é poder"*. (QUEIROGA, 2007)

Antes, porém, há que se destacar outras expressões demonstradas no texto de Queiroga, como é o caso de *"exópoles"* (SOJA, 1996), *"novos tecidos urbanos dispersos"* (REIS, 2006), *"metápoles"* (ASCHER, 2001), *"macro-metrópoles"* (SOUZA, 1978) e, *"complexos metropolitanos expandidos"* (EMPLASA, 2006) definindo, cada uma a seu modo, situações verificadas, analisadas e semelhantes no mundo urbano contemporâneo.

A expansão horizontalizada e a dispersão das atividades por dezenas de quilômetros em Los Angeles, nos Estados Unidos, é denominada por Soja de *exópole*, pelo fato de não possuir um centro significativo. No mesmo sentido, o espraiamento das atividades que consolida tecidos urbanos desgarrados é chamado de *novos tecidos urbanos dispersos* por Reis permitindo assim, a viabilização da expansão urbana formada por núcleos ou pólos dentro da metrópole denominado por Ascher de *metápoles*.

O conceito de *"macrometrópole"* (SOUZA, 1978) ainda hoje, da mesma forma, é utilizado por autores e também por empresas que estudam o tema, como a Emplasa, que por vezes aplica o conceito de complexos metropolitanos expandidos, todos no sentido de interpretar a *"formação de estruturas urbanas complexas, policêntricas, densas, mas fragmentadas, mais propriamente chamadas de megalópoles*, como Gottmann (1961) nomeou a formação urbana estadunidense, entre Boston e Washington e, no caso brasileiro, como Queiroga discute a situação verificada no sudeste do país como a mais representativa da nação, chamando-a 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". (QUEIROGA, 2007).

No caso da metrópole campineira, inserida na "*Megalópole do Sudeste*" (QUEIROGA, 2002), verifica-se uma nova estrutura territorial, fundamentada em uma rede urbana que possui forte expansão industrial em meados da década de 1970 e intensificação na década seguinte.

Entretanto, ainda segundo Queiroga (2002), em processo anterior ao desenvolvimento da atividade industrial, pesados investimentos em infra-estrutura, ocorridos nas décadas de 60 e 70, favoreceram a concentração de capital industrial e fortaleceram a indústria de base e de ponta e as instituições de pesquisa. Foram criadas as refinarias de São José dos Campos e Paulínia, o Instituto Tecnológico da Aeronáutica – também em São José dos Campos, a Universidade Estadual de Campinas, a Universidade Federal de São Carlos, o Instituto de Tecnologia de Alimentos e o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações, ambos em Campinas, além da Faculdade de Tecnologia – UNESP de Sorocaba. Nota-se, o destaque recebido pela Região Administrativa de São José dos Campos - no Vale do Paraíba, o que demonstra a importância do eixo que liga as capitais dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, aliada ao fortalecimento da região metropolitana de Campinas, o que inicia o desenho e a configuração da megalópole do sudeste brasileiro.

O relevante desenvolvimento industrial iniciado na década de 70, combinado com o avanço tecnológico em diversas áreas – inclusive na agricultura, proporcionou bom desempenho aos índices de qualidade de vida e desenvolvimento elevado às regiões administrativas de São José dos Campos, Campinas, Sorocaba e Baixada Santista, o que consolidou a "*macro-metrópole*" (SOUZA, 1978) paulista, verificando-se uma significativa alteração da situação verificada na metrópole industrial, onde a periferia possuía níveis de vida inferiores e o centro inicial – "*de comando*", segundo Queiroga (2002), melhores indicativos. No perfil da população, notou-se que, com o impulsionamento do crescimento urbano, migrantes de outros

estados foram atraídos para diferentes cidades, com destaque para Campinas e, com menor ênfase para São José dos Campos, Sorocaba, Santos e Riberão Preto.

Tendo em vista o desenvolvimento atrair diversos setores da economia, de atividades terceirizadas ligadas à produção, à administração e à pesquisa, proporcionou-se a ampliação das atividades terciárias, complementando-se assim a intensificação iniciada fora da capital paulista e a expansão seletiva para outros estados vizinhos. Segundo Queiroga:

“Com o crescimento industrial de setores mais modernos – cada vez mais necessitando de atividades terceirizadas, tanto ligadas à produção, quanto à administração e a pesquisa – e com o crescimento populacional, ampliaram 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”. (QUEIROGA, 2007).

Dentro deste contexto, observa-se a expansão por eixos rodoviários que partem da capital paulista e expandem-se ou irradiam para o interior do estado e também para outras unidades da federação, mostrando a importância da capital e os municípios da região metropolitana. Ao unir resultados e reflexos da conjugação do avanço tecnológico na agricultura e da difusão industrial, Campinas representa também um núcleo, composto de uma rede de cidades próximas, inclusive mineiras como Poços de Caldas.

A interligação de Campinas com outras regiões importantes da megalópole ocorre através de eixos rodoviários importantes: Rodovias Anhanguera, ligando Campinas a Araras e Americana; Rodovia Santos Dumont, até Sorocaba; Rodovia Washington Luis, à Rio Claro; Rodovia Adhemar de Barros, à Mogi Mirim, Mogi Guaçu e ao sul de Minas Gerais; Rodovia D. Pedro I, importante elo com o Vale do Paraíba, com as rodovias Presidente Dutra e Ayrton Senna – que levam ao estado do Rio de Janeiro e ao litoral norte e sul paulista.

O contraste é marca da urbanização da megalópole, colocando em destaque no que tange a habitação, o volumoso número de favelas, ao lado de relevantes dados de produção científica. A ordem das metrópoles brasileiras com maior número de favelas, expõe os contrastes da megalópole: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Campinas, Baixada Santista, Recife, Vitória, Salvador e Brasília (THÉRY, 2005). Nota-se que das sete primeiras, todas estão situadas nas regiões sudeste e sul do país, com as capitais dos três estados mais populosos do Brasil, ocupando as primeiras posições.

A imagem acima - do Sudeste do Brasil, demonstra e confirma, assim como a imagem de sua mancha urbana, o desenvolvimento, o crescimento e a expansão desta região do país. A megalópole, com seu avanço institucional, industrial, tecnológico, agrônomo e, ao mesmo tempo, com suas dificuldades e políticas públicas que não atendem a toda sua enorme população, revela seus contrastes e suas reais necessidades de atuação em setores básicos e estratégicos.

Com certa regularidade e normalidade os estudos acerca do cenário metropolitano, apresentam opiniões e críticas simplistas à questão urbana, atribuindo única e exclusivamente, o caos da vida cotidiana à existência de loteamentos fechados e condomínios horizontais. Tal avaliação caracteriza-se como reducionista e elimina a possibilidade de compreensão de que estes são resultados de um processo mais amplo e com origens mais complexas.

Reis Filho considera ser necessária análise mais criteriosa, afirmando que:

“Com freqüência, as mudanças são vistas não apenas sob a perspectiva restrita dos condomínios horizontais e dos loteamentos fechados, alvos das críticas mais comuns, que terminam por ser repetitivas e podem levar a interpretações simplificadoras, que se limitem ao nível das conseqüências, sem uma visão de conjunto, que amplie as possibilidades de compreensão das transformações em curso”. (REIS FILHO, 2006).

Com a crescente independência do capital em relação ao Estado, a cada dia e de maneira mais acentuada os costumes da sociedade contemporânea, observando-se que mega-empresendedores atuam, não somente como incorporadores, mas também como administradores, construtores, vendedores, comerciantes e gestores, de uma ampla gama de empreendimentos, ditados pela lógica do mercado imobiliário, que visa os maiores e melhores lucros propiciados pela atividade.

Reis Filho completa afirmando que:

“O processo é muito mais complexo. As mudanças no tecido urbano revelam uma ampla gama de setores de atuação do mercado imobiliário, uma multiplicidade de formas de tecido urbano, muito além dos conceitos de condomínios horizontais (como existem no Brasil) e de loteamentos fechados. Os empreendimentos imobiliários, com nova escala, com áreas maiores e usos mistos, envolvem setores como hotelaria, escritórios, serviços, lazer, áreas esportivas, indústrias, comércio em várias formas (inclusive shoppings e hipermercados), com as mais variadas combinações. Alguns empreendimentos, atendendo às exigências legais de proteção ao meio ambiente e às aspirações dos compradores, incluem áreas de preservação, com trechos de matas e pequenos cursos d’água” (REIS FILHO, 2006).

Ainda neste sentido, reafirma Reis Filho:

“Como fica evidente nos resultados das entrevistas que realizamos, os empreendedores são ao mesmo tempo incorporadores, administradores, de shoppings ou de hotéis, construtores e gestores de complexos urbanos de usos múltiplos, com milhares de usuários e habitantes. São gestores de parcelas importantes de alguns municípios, com população equivalente à de núcleos urbanos pequenos ou mesmo de médio porte, sem muita relação com as administrações municipais”. (REIS FILHO, 2006).

Tais afirmações somente comprovam que, com extrema força financeira – possibilitada pela economia globalizada, sem limites para o capital, os negócios empreendidos por investidores podem influenciar, diretamente, o cotidiano de grande parcela dos cidadãos de diversos municípios.

Além de despertar atenção ao fato de que empreendedores privados têm parcela grande de controle da vida da metrópole, possuidores que são de independência em relação ao Poder Público. Ao menos em tese, o Poder Público que deveria exercer o papel de responsável pela elaboração de políticas públicas de infra-estrutura urbana, direcionamento e norteamento da expansão do território urbano de maneira democrática e visando o bem comum, coloca-se em posição de mero espectador, atuando com papel de coadjuvante, ao restar-lhe a função de aprovador das diretrizes e decisões tomadas pelos empreendedores particulares.

Reis Filho reitera que duas dimensões têm que se tornar claras para que, no momento da análise, o estudioso, o arquiteto e urbanista ou os demais profissionais envolvidos com o tema, façam uma correta avaliação crítico-interpretativa da situação verificada. Afirma Reis Filho:

“Não é demais repetir que o conhecimento desse processo de mudança e a construção de explicações consistentes só podem ser alcançados com análise de suas características em dois níveis de ocorrência: o das formas de dispersão na dimensão regional, a mais ampla, e o do tecido urbano, o mais restrito, o da análise intra-urbana” (REIS FILHO, 2006).

Mais adiante, Reis Filho novamente expõe tal importância ao afirmar:

“As mudanças ocorrem nos dois níveis e as explicações devem dar conta das inter-relações entre ambos. De outro modo, podemos estar generalizando sem as necessárias comprovações. Podemos acreditar que, pelo menos para nós arquitetos, é no âmbito do intra-urbano, do tecido urbano, que podemos encontrar as comprovações para nossas hipóteses de explicação das mudanças no nível regional, da urbanização dispersa. O exame de um número muito grande de exemplos nos demonstra que, sem as mudanças no tecido urbano, a dispersão não seria possível. Sem as formas condominiais, sem as formas coletivas de organização e sem a autonomia dos projetos, no que se refere aos serviços e à infra-estrutura, não seria possível a dispersão urbana” (REIS FILHO, 2006).

Mais uma vez, a questão que envolve a influência do poder privado no desenho e no crescimento das cidades e das regiões metropolitanas ou megalopolitanas, assim como o papel inúmeras vezes secundário do poder público volta à cena. A discussão e a análise acima confirmam o fato do poder público abdicar, em detrimento das grandes corporações e conglomerados particulares, e transferir o poder de decisão e influência nas características presentes e futuras do desenho urbano.

Neste momento, vale destacar-se a importância das alterações físicas no tecido urbano. A organização ocorre no âmbito do consumo quando se fala em escala intra-urbana e no âmbito da produção, de seu escoamento e distribuição quando se trabalha em escala regional. Villaça defende:

“Depois de algum tempo o núcleo das explicações se desloca do estudo das mudanças no nível regional e do estudo do tecido urbano, para o estudo das inter-relações entre os dois níveis ou instâncias de organização, com características que exigem o exame de variações específicas”. (VILLAÇA, 1997).

Assim, no espaço intra-urbano estamos no âmbito do consumo, no regional, estamos no âmbito da produção, e a compreensão deste processo exige estudo das relações nestes dois níveis.

Para complementar a análise, a distinção entre as relações estabelecidas entre os espaços públicos e espaços privados, entre os espaços de uso privado e de uso coletivo, independentemente da propriedade ser particular ou não, torna-se essencial para a compreensão de sua interferência e relevância na vida da cidade. O modo pelo qual se definem tais relações resulta no chamado tecido urbano.

Na escala do tecido urbano ocorrem definições a respeito da propriedade e dos acessos, do que se torna de uso público ou de uso privado, da organização coletiva dos espaços, assim, *“O tecido é, portanto, uma definição geométrica de relações de propriedade e uma definição social das formas de uso”* (REIS, 2006). De maneira muito dinâmica e veloz se concretizam e se multiplicam as mudanças e com ela as formas de desigualdade e de segregação no uso e apropriação dos espaços.

Vale destacar que, as ofertas de espaços de variadas formas multiplicaram-se no século XX, alterando o perfil tradicional do tecido que se apresentava, em sua maioria, de duas formas: espaços de uso privado e espaços públicos, estes se resumindo às ruas e praças. Não havia sequer o conceito de condomínio, com propriedade coletiva. Abre-se aqui uma exceção aos edifícios com galerias no térreo abertas ao público, que já existiam na primeira metade do século XVIII na cidade baixa em Salvador, e outras situações. Coloca Reis Filho:

“Existiam também alguns espaços de flexibilidade. Nas formas de propriedade havia a enfiteuse, a cessão de posse dos terrenos, com pagamento de ‘foro’ (uma renda) para a Câmara ou para a ordem religiosa, que disso se sustentava. No que se refere ao uso público ou coletivo de imóvel privado, à semelhança dos atuais shopping centers, havia capelas ou igrejas das ordens religiosas e das irmandades, que eram abertas ao uso público, mas não eram propriedades públicas como as ruas. Em quase todas as igrejas ou capelas os altares

laterais eram cedidos a outras ordens ou irmandades, que tinham acesso a esses espaços como se fossem seus”. (REIS FILHO, 2006).

As formas de investimento no setor não eram amplas, caracterizavam-se por aquisição de imóveis para locação e renda, além de compra, parcelamento e venda de terrenos. Portanto, não se observa nesse período, a presença de acentuada força do mercado imobiliário.

É nesse sentido que se apresenta, oportunamente, atenção especial a esfera de vida pública encontradas nos espaços livres públicos urbanos das nossas metrópoles.

É possível, nesta avaliação, encontrar-se uma categoria de entendimento e interpretação do lugar. E, esta categoria é a *pracialidade* (QUEIROGA, 2002), o mesmo que um “*estado de praça*” (QUEIROGA, 2002). São estes conceitos, práticas estabelecidas constantemente, frequentemente ou até mesmo em momentos pontuais, em diferentes sistemas de objetos que integram o espaço urbano.

Pracialidade é categoria, uma abstração colocada com intuito de interpretar concretudes, existências que estão na relação espaço-tempo. Queiroga argumenta;

“Podemos formular uma categoria de entendimento do lugar, qual seja, a ‘pracialidade’, um ‘estado de praça’, uma prática espacial própria da esfera de vida pública, que pode se estabelecer em determinados momentos, para diferentes sistemas de objetos integrantes do espaço urbano, envolvendo desde ações comunicativas do cotidiano da vida pública, até momentos da vita activa harendtiana, da ação política e suas representações simbólicas. A pracialidades é, como categoria, uma abstração, mas voltada à interpretação de concretudes, existências que se situam no tempo-espaço, participando da construção e metamorfose da esfera de vida pública”. (QUEIROGA, 2002).

Há que se destacar que, é possível verificar-se “estado de praça” ou “pracialidade” (QUEIROGA, 2002) não somente em praças públicas e sim em diferentes lugares. Verifica-se tais características nos diferentes sistemas de objetos e em virtude de inúmeros e dos mais variados motivos, notadamente, dentre estes, a criatividade da população, combinada com carência de equipamentos públicos de lazer, cultura, esporte e entretenimento, que realmente venham de encontro ao interesse da comunidade deste ou daquele bairro. É possível constatar-se o desenvolvimento de convivência pública em lugares dos mais inesperados.

Segundo Queiroga:

“Situações de pracialidade poderão ocorrer em diferentes logradouros, além daqueles oficialmente denominados como praças ou largos, em função de apropriações eventuais que transcendem a funcionalidade mais específica dos sistemas de objetos. Alguns exemplos: certas ruas, notadamente em bairros pobres, na periferia de cidades metropolitanas, ou mesmo em áreas bem urbanizadas, bairros populares já astante consolidadas que, por vezes, se transformam em espaço de grande convivência pública; avenidas, principalmente as de maior significado metropolitano, com o a Av. Paulista, em São Paulo ou a Av. Rio Branco, no Rio de Janeiro; em praias bastante movimentadas, como Copacabana, no Rio de Janeiro, ou Gonzaga, em Santos; os inúmeros e precários campos de futebol informalmente produzidos nas periferias das cidades metropolitanas ou interioranas; os espaços semi-abrigados como feiras nordestinas, presentes do sertão às maiores metrópoles nacionais, entre as grandes merecem menção a de Caruaru – PE, de Campina Grande – PB e a do bairro de São Cristóvão no Rio de Janeiro; até mesmo edifícios podem apresentar forte pracialidade, quando se transformam em lugares do encontro e da manifestação pública (O Museu de Arte de São Paulo – MASP – e sua “praça belvedere”; o Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro – MAM – como quando obrigou em seu entorno diversas propostas de arte participativa; o edifício da Faculdade de Arquitetura

da Universidade de São Paulo – FAUUSP – e seu Salão Caramelo, verdadeira praça coberta”. (QUEIROGA, 2002).

É notável a importância de espaços livres públicos formalmente nomeados como praças que, para a vida urbana coletiva das cidades e de seus cidadãos pouco representa. Diferentemente do papel que desempenham determinados espaços de apropriação coletiva, muitas vezes os únicos espaços disponíveis ao lazer e ao ócio. A valor dado pela comunidade ao espaço de convivência de forma alguma deriva de sua definição institucional. Afirma Queiroga:

“Nas periferias pobres a carência de espaços adequados ao ócio é regra. As ruas se prestam, como extensão do morar, para tais fins. A população, sobretudo masculina, da infância à idade adulta, conta também com “campinhos de futebol” como importantes “espaços livres públicos” de recreação. Os campinhos são “netos” emprobecidos do campos de várzea”, de medidas oficiais, verdadeiros clubes populares. Os campinhos, pela própria Expressão diminutiva, variam muito de dimensões, raramente se assemelham em porte e estrutura aos últimos remanescentes dos “campos de várzea”, encontrados em metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro”. (QUEIROGA, 2002).

Implantados sob inúmeras situações, os conhecidos campinhos são criados ou improvisados nos mais diversos locais. Nos fundos dos loteamentos pobres, nos conjuntos habitacionais, junto a favelas ou no interior delas estes espaços se proliferam. É possível encontrá-los também em terrenos íngremes, de difícil acesso, onde são necessárias soluções criativas, ousadas e baratas para sua execução, onde se retrata a distância da atuação do poder público. Pode-se afirmar que tais espaços são mais significativamente utilizados aos finais de semana. São as praças onde a vizinhança se reúne, confraterniza, ou simplesmente, onde se encontra. São contagiantes. Bem comumente são nestes locais onde se concretizam os encontros da comunidade, churrascos, roda de música e bate papo e as partidas de futebol.

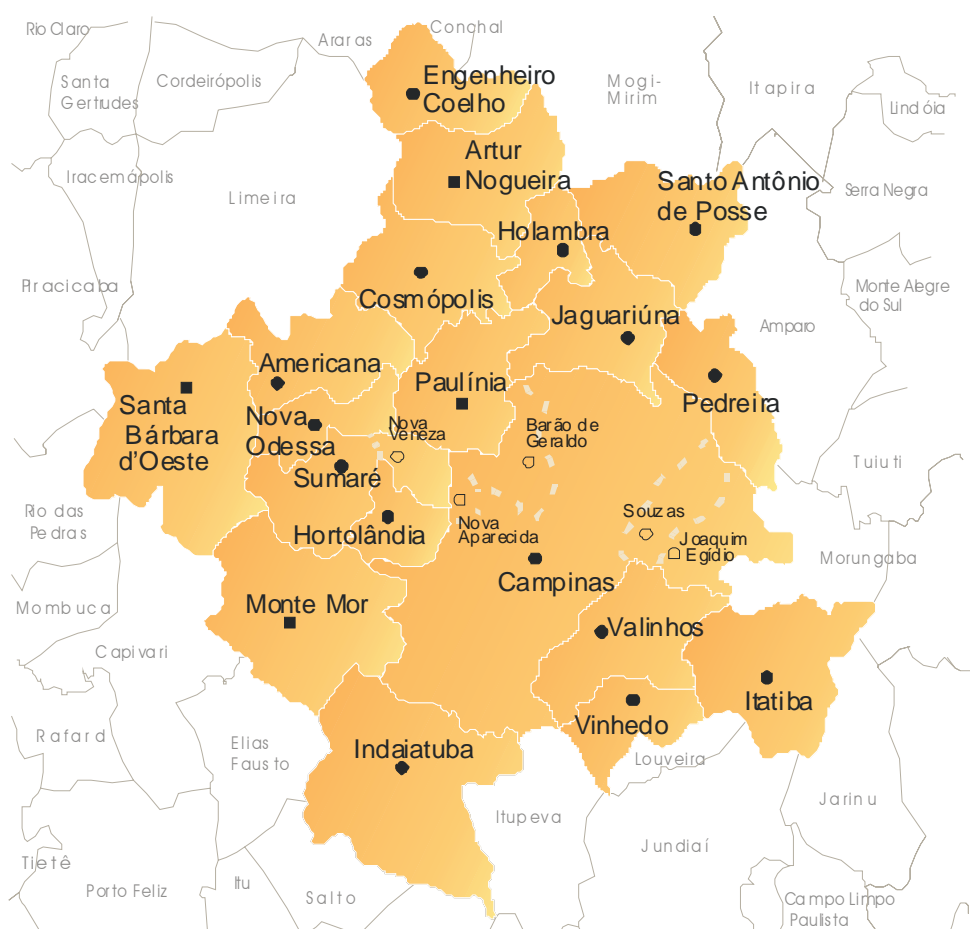
Uma opinião firme e marcante é expressa da seguinte forma também por Queiroga:

“Os campinhos podem se revelar como pracialidades de fins-de-semana, da escala de vizinhança à extra-bairros. Lugares de encontro e convivência, produzidos pelo pobres, com liberdade e organização, a partir de suas demandas coletivas. Em bairros tão carentes da ação do Poder Público criam-se referenciais sócio-espaciais. Espera-se que eventuais “melhorias urbanas”, que por ventura possam ser implementadas décadas mais tarde pelo técnicos municipais, não criem, aqui e acolá, “pracinhas pós-modernas” completamente alheios às ricas tramas de relações sociais que perpassam os só aparentemente singelos “raspadões” das empoeiradas periferias. (QUEIROGA, 2002).

São espaços de autoria coletiva não programados sob a égide de rigorosos e detalhados projetos de arquitetura ou executados sob pesados orçamentos públicos e que possuem, mesmo assim, grandiosa riqueza popular. Por este motivo, pode-se classificá-los como espaços de produção cultural popular e informal, ou mesmo de processos culturais urbanos que colocam em cheque e em oposição dialética, a cultura popular e a indústria cultural.

3. O CONTEXTO ATUAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS.

A Região Metropolitana de Campinas, criada pela Lei Complementar número 870, de 19 de junho de 2000, é composta por 19 municípios, sendo eles: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara do Oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.



Fonte: Governo do Estado de São Paulo. Emplasa, 2005.

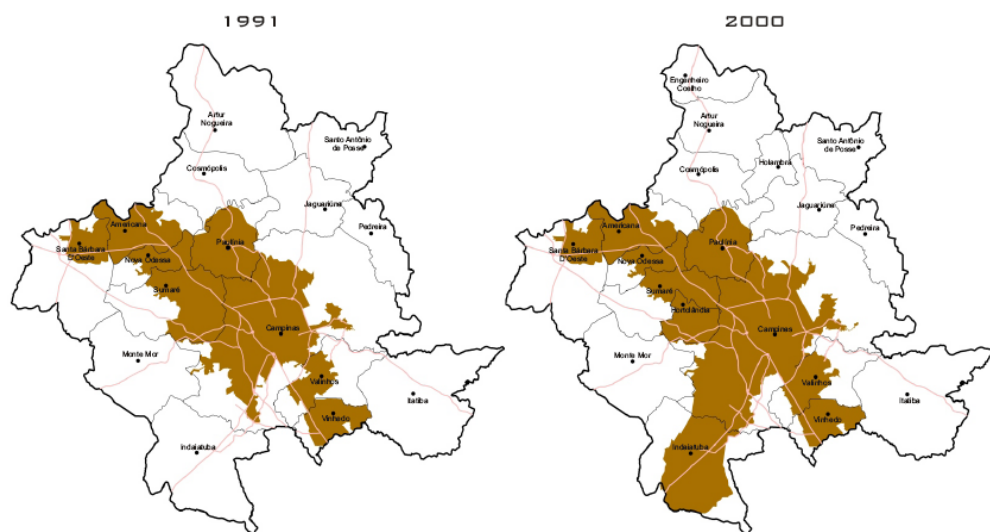
Figura 1 - Mapa da Região Metropolitana de Campinas

Com área de 3.673 Km², o que representa 1.5% do território paulista e, conforme Censo 2005 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE, uma população de 2.792.239 pessoas, observa-se que *“somente no último decênio, a RMC incorporou meio milhão de pessoas, o que representa um crescimento médio de anual de 2.56%”*. (EMPLASA, 2006). No ano de 1970, a população da região era de 680 mil pessoas, aumentando em trinta anos 1.62 milhão, o que a elevou, no ano de 2000, a 2.3 milhões de habitantes. Com este ritmo registrou-se aumento médio da população da região, maior do que em comparação à média do estado de São Paulo e do país.

Ainda conforme dados da Empresa Paulista de Planejamento Urbano S/A (2005), do total do incremento populacional absoluto da RMC (239.885 pessoas no período de 2000-2005), Campinas responde por 25% (vinte e cinco por cento) e, somada à Hortolândia e Sumaré, por aproximadamente 50% (cinquenta por cento) deste incremento, sendo que os outros 50% (cinquenta por cento) dividem-se entre os demais 16 municípios da região.

Na imagem cartográfica seguinte, tem-se a evolução da mancha urbana, em período do ano de 1991 a 2000. É perceptível a expansão da ocupação territorial claramente vinculada aos eixos viários principais da RMC, especialmente ao eixo Campinas – Indaiatuba - Sorocaba, a sudoeste.

MANCHA URBANA METROPOLITANA



Fonte: base cartográfica: IBGE. Malha municipal digital do Brasil, 1997. Malha dos setores censitários, 2000.

Figura 2 - Expansão da Região Metropolitana de Campinas

A tabela abaixo mostra a evolução da população residente no país, no Estado de São Paulo, na Região Metropolitana de Campinas.

Tabela III.12 Brasil, Estado de São Paulo, Região Metropolitana de Campinas e Município de Campinas
Evolução da População Residente: 1970-1980-1991-2000-2005

Regiões	População Residente					TGCA (%)			
	1970	1980	1991	2000	2005 ⁽¹⁾	1970/1980	1980/1991	1991/2000	2000/2005
Brasil	93.139.037	119.002.706	146.825.475	169.799.170	184.184.264	2,48	1,93	1,64	1,67
Estado de São Paulo	17.771.948	25.040.712	31.588.925	37.032.403	39.949.487	3,49	2,13	1,80	1,55
Região Metropolitana	680.826	1.276.755	1.866.025	2.338.148	2.578.033	6,49	3,51	2,56	2,01
Campinas	375.864	664.559	847.595	969.396	1.029.898	5,86	2,24	1,52	1,24

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991 e 2000, projeções populacionais para Brasil revisão 2004 e Fundação Seade.

Elaboração: Emplasa, 2005.

(1) população residente em 01.07.

Figura 3 - Tabela comparativa de evolução da população residente.

Abaixo a evolução da população residente.

Tabela III.13 Região Metropolitana de Campinas

Evolução da População Residente, segundo os Municípios: 1970-1980-1991-2000-2005

Municípios	1970		1980		1991		2000		2005 ⁽¹⁾		TGCA (%)			
	N ^o s Abs.	%	N ^o s Abs.	%	N ^o s Abs.	%	N ^o s Abs.	%	N ^o s Abs.	%	1970/1980	1980/1991	1991/2000	2000/2005
Americana	66.316	9,7	122.004	9,6	153.840	8,2	182.593	7,8	196.497	7,6	6,29	2,13	1,94	1,50
Artur Nogueira	10.171	1,5	11.815	0,9	19.296	1,0	33.124	1,4	39.465	1,5	1,51	4,56	6,25	3,63
Campinas	375.864	55,2	664.559	52,1	847.595	45,4	969.396	41,5	1.029.898	39,9	5,86	2,24	1,52	1,24
Cosmópolis	12.110	1,8	23.232	1,8	36.016	1,9	44.355	1,9	50.366	2,0	6,73	4,07	2,36	2,62
Engenheiro Coelho ⁽²⁾	4.126	0,3	6.501	0,3	10.033	0,4	11.899	0,5	...	4,22	4,99	3,53
Holambra ⁽³⁾	5.399	0,3	7.211	0,3	8.162	0,3	3,30	2,55
Hortolândia ⁽⁴⁾	4.635	0,7	33.044	2,6	78.176	4,2	152.523	6,5	184.069	7,1	21,70	8,14	7,78	3,90
Indaiatuba	30.537	4,5	56.237	4,4	100.948	5,4	147.050	6,3	172.140	6,7	6,30	5,46	4,31	3,26
Itatiba	28.376	4,2	41.631	3,3	61.645	3,3	81.197	3,5	92.780	3,6	3,91	3,63	3,14	2,75
Jaguariúna	10.391	1,5	15.210	1,2	22.593	1,2	29.597	1,3	32.978	1,3	3,88	3,66	3,07	2,22
Monte Mor	7.960	1,2	14.020	1,1	25.559	1,4	37.340	1,6	44.193	1,7	5,82	5,61	4,34	3,49
Nova Odessa	8.336	1,2	21.893	1,7	34.063	1,8	42.071	1,8	45.629	1,8	10,14	4,10	2,40	1,66
Paulínia	10.708	1,6	20.755	1,6	36.706	2,0	51.326	2,2	60.875	2,4	6,84	5,32	3,83	3,53
Pedreira	15.053	2,2	21.383	1,7	27.972	1,5	35.219	1,5	39.220	1,5	3,57	2,47	2,62	2,21
Santa Bárbara d'Oeste	31.018	4,6	76.621	6,0	145.266	7,8	170.078	7,3	182.130	7,1	9,46	5,99	1,78	1,40
Santo Antônio de Posse	7.799	1,1	10.872	0,9	14.258	0,8	18.124	0,8	20.578	0,8	3,38	2,50	2,73	2,62
Sumaré	18.439	2,7	68.790	5,4	148.694	8,0	196.723	8,4	220.937	8,6	14,07	7,26	3,19	2,39
Valinhos	30.775	4,5	48.922	3,8	67.886	3,6	82.973	3,5	90.155	3,5	4,74	3,02	2,28	1,70
Vinhedo	12.338	1,8	21.641	1,7	33.612	1,8	47.215	2,0	56.062	2,2	5,78	4,08	3,88	3,55
Região Metropolitana	680.826	100,0	1.276.755	100,0	1.866.025	100,0	2.338.148	100,0	2.578.033	100,0	6,49	3,51	2,56	2,01

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991, 2000 e Fundação Seade.

Elaboração: Emplasa, 2005.

(1) População estimada pela Fundação Seade para 1º de julho.

(2) Município que à época dos Censos de 1980 e 1991 mantinha a condição administrativa do distrito de Artur Nogueira.

(3) Município criado em 30/12/1991, incorporando parcelas dos municípios de Artur Nogueira, Cosmópolis, Jaguariúna e Santo Antônio de Posse.

(4) Município que à época dos Censos de 1970, 1980 e 1991 mantinha a condição administrativa de distrito de Sumaré.

Nota: As populações em 1991, para os municípios que cederam áreas territoriais para formação do município de Holambra, não correspondem àquelas registradas nas tabelas III.16 e III.18 dado que no presente quadro as populações foram distribuídas segundo a divisão territorial após o levantamento censitário.

Figura 4 - Tabela comparativa de evolução da população residente, por Município da RMC

A análise da densidade populacional da RMC demonstra que, historicamente, as populações procuram concentrar-se em áreas urbanas localizadas próximas aos principais eixos de transportes, de forma a facilitar a circulação e os deslocamentos que se tornam, aceleradamente, mais constantes no cotidiano do espaço intra-metropolitano.

Segundo a Emplasa, *“Acompanhando os eixos da Rodovia Anhanguera e Ferroban, Campinas, Hortolândia, Sumaré e Americana são os municípios que apresentam as maiores densidades populacionais da região”*.(EMPLASA, 2006).

E ainda, ao analisar-se sob o prisma de dois componentes demográficos importantes, pode-se verificar a relação fluxo migratório versus crescimento vegetativo na densidade populacional. Especialmente no período inicial da década de 80, o crescimento vegetativo da população metropolitana era responsável por cerca de 50% da evolução populacional, ante 29% no período de 1970-80.

Ou seja, observa-se na metrópole campineira, que na década de 70 e, provavelmente nos períodos anteriores que, cerca de 70% do aumento de sua população devia-se ao crescimento vegetativo e 30% ao fluxo migratório de habitantes de outros locais e, a partir dos anos 80, essa relação passa a ser de aproximadamente 50% e 50%.

No âmbito econômico é possível verificar que a Região Metropolitana de Campinas apresentou incremento de suas atividades econômicas, oriundas do deslocamento ou desconcentração de atividades antes instaladas na Região Metropolitana de São Paulo. A Região Metropolitana de Campinas recebeu e ainda recebe investimentos que elevaram e elevam alguns índices econômico-financeiros, produtivos e sociais, dentre eles aquele que apura a representatividade do Produto Interno Bruto – PIB.

Tabela III.15 Região Metropolitana de Campinas

Contribuição dos Componentes Demográficos em Relação ao Crescimento da População Residente nos Períodos Intercensitários, segundo os Municípios:
1970/1980-1980/1991-1991/2000

(em porcentagem)

Municípios	Componentes do Crescimento								
	1970/1980			1980/1991			1991/2000		
	Incremento	Saldo Vegetativo	Saldo Migratório	Incremento	Saldo Vegetativo	Saldo Migratório	Incremento	Saldo Vegetativo	Saldo Migratório
Americana	100,0	35,8	64,2	100,0	97,8	2,2	100,0	64,0	36,0
Artur Nogueira	100,0	26,1	73,9	100,0	27,8	72,2	100,0	26,9	73,1
Campinas	100,0	34,7	65,3	100,0	83,2	16,8	100,0	76,6	23,4
Cosmópolis	100,0	30,5	69,5	100,0	43,1	56,9	100,0	41,2	58,8
Engenheiro Coelho ⁽¹⁾	100,0	42,9	57,1
Holambra ⁽²⁾	100,0	70,2	29,8
Hortolândia ⁽³⁾	100,0	32,7	67,3
Indaiatuba	100,0	27,6	72,4	100,0	34,3	65,7	100,0	34,8	65,2
Itatiba	100,0	45,7	54,3	100,0	51,1	48,9	100,0	39,8	60,2
Jaguariúna	100,0	56,9	43,1	100,0	38,6	61,4	100,0	59,0	41,0
Monte Mor	100,0	31,8	68,2	100,0	38,2	61,8	100,0	40,3	59,7
Nova Odessa	100,0	14,7	85,3	100,0	46,6	53,4	100,0	54,9	45,1
Paulínia	100,0	32,7	67,3	100,0	36,3	63,7	100,0	41,6	58,4
Pedreira	100,0	46,9	53,1	100,0	65,9	34,1	100,0	35,9	64,1
Santa Bárbara d'Oeste	100,0	14,4	85,6	100,0	29,3	70,7	100,0	65,3	34,7
Santo Antônio de Posse	100,0	57,8	42,2	100,0	75,8	24,2	100,0	23,9	76,1
Sumaré	100,0	6,4	93,6	100,0	23,4	76,6	100,0	28,8	71,2
Valinhos	100,0	33,7	66,3	100,0	53,5	46,5	100,0	46,6	53,4
Vinhedo	100,0	35,1	64,9	100,0	46,8	53,2	100,0	32,7	67,3
Região Metropolitana	100,0	29,2	70,8	100,0	52,6	47,4	100,0	49,6	50,4

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1970, 1980 e 2000 e Fundação Seade.

Elaboração: Emplasa, 2005.

(1) Município que à época dos Censos de 1980 e 1991 mantinha a condição administrativa de distrito de Artur Nogueira.

(2) Município criado em 30/12/1991, incorporando parcelas dos municípios de Artur Nogueira, Cosmópolis, Jaguariúna e Santo Antônio de Posse.

(3) Município que à época dos Censos de 1970, 1980 e 1991 mantinha a condição administrativa de distrito de Sumaré.

Nota: Saldos vegetativos e migratórios levantados pela Fundação Seade. Os dados destes componentes foram referenciados ao incremento absoluto registrado entre as datas censitárias, conforme procedimento adotado pela citada fonte, nos períodos 1970/1980 e 1980/1991. As participações dos componentes foram calculadas, considerando-se as divisões territoriais vigentes anteriormente aos processos de desmembramentos.

Figura 5 – Tabela comparativa da evolução do saldo vegetativo e saldo migratório, por município da Região Metropolitana de Campinas.

Afirma a Emplasa, “Nas últimas três décadas, a Região Metropolitana de Campinas vem ocupando e consolidando uma importante posição econômica nos níveis estadual e nacional, desenvolvendo-se a partir do processo de desconcentração das atividades produtivas em direção ao interior do Estado” (EMPLASA, 2006). Acrescenta ainda que os “Dados divulgados em dezembro de 2006 indicam um crescimento do produto interno bruto metropolitano, entre 1994 e 2004, superior ao verificado para o Estado; 28.5%, ante a um crescimento estadual da ordem de 13 pontos percentuais”. (EMPLASA, 2006).

A comparação entre os índices de Produto Interno Bruto – PIB, total e por habitante, das regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas, do ano de 1999 ao de 2004, indica que, mesmo descartando-se eventual uso dos dados com intuito de atração de investimentos para região, a RMC responde por Produto Interno Bruto – PIB da ordem de 17,5 bilhões de dólares e isto representa 9.4% do total do Estado de São Paulo e 3% do montante nacional.

Região Metropolitana de Campinas
Produto Interno Bruto Total e Por Habitante, segundo os Municípios: 2003

Municípios	PIB Total (em US\$)	População	PIB por habitante (em US\$)
Americana	1.241.521.709	190.690	6.511
Artur Nogueira	59.796.361	36.723	1.628
Campinas	4.294.752.599	1.004.744	4.274
Cosmópolis	137.659.320	47.824	2.878
Engenheiro Coelho	40.498.706	11.099	3.649
Holambra	86.906.958	7.761	11.198
Hortolândia	665.979.686	170.364	3.909
Indaiatuba	883.354.172	161.398	5.473
Itatiba	459.740.905	87.869	5.232
Jaguariúna	1.096.754.788	31.554	34.758
Monte Mor	272.512.950	41.253	6.606
Nova Odessa	271.084.831	44.136	6.142
Paulínia	8.491.737.026	56.787	149.537
Pedreira	96.027.207	37.534	2.558
Santa Bárbara D'Oeste	553.425.921	177.101	3.125
Santo Antonio de Posse	49.594.931	19.537	2.539
Sumaré	816.783.876	210.645	3.878
Valinhos	606.736.890	87.144	6.962
Vinhedo	497.904.651	52.273	9.525
Região Metropolitana	20.622.773.487	2.476.436	8.328
Estado de São Paulo	163.132.801.000	38.718.301	4.213
Brasil	493.348.000.000	176.871.000	2.789

Fonte: IBGE, Departamento de Contas Nacionais, Boletim do Banco Central do Brasil, Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda, Fundação Seade e Estimativa Emplasa.

Elaboração: Emplasa/DTE/Coordenadoria de Informações Estatísticas, outubro de 2004.

Figura 6 – Tabela comparativa do Produto Interno Bruto e este por habitantes, por município da Região Metropolitana de Campinas.

Nesse contexto a RMC sedia empresas onde se destaca a presença do setor de metalurgia (25.3%), vestuários e acessórios (12.7%), têxtil (11.9%), alimentos e bebidas (7.6%), minerais não-metálicos (7.0%), móveis e indústrias diversas (6.5%), produção gráfica (6.0%), borracha e plástico (5.9%), química (5.0%), outras (4.7%), elétrico e eletrônico (4.5%) e veículos e equipamentos de transporte (2.6%), segundo fonte do Governo Federal (Ministério do Trabalho, Relação Anual de Informações Sociais, 2005).

Região Metropolitana de Campinas
Classificação dos Municípios segundo o Produto Interno Bruto por Habitante, 2003

Municípios	População	Classificação	PIB por Habitante (em US\$)	PIB Total (em US\$)
Paulínia	56.787	1º	149.537	8.491.737.026
Jaguariúna	31.554	2º	34.758	1.096.754.788
Holambra	7.761	3º	11.198	86.906.958
Vinhedo	52.273	4º	9.525	497.904.651
Valinhos	87.144	5º	6.962	606.736.890
Monte Mor	41.253	6º	6.606	272.512.950
Americana	190.690	7º	6.511	1.241.521.709
Nova Odessa	44.136	8º	6.142	271.084.831
Indaiatuba	161.398	9º	5.473	883.354.172
Itatiba	87.869	10º	5.232	459.740.905
Campinas	1.004.744	11º	4.274	4.294.752.599
Hortolândia	170.364	12º	3.909	665.979.686
Sumaré	210.645	13º	3.878	816.783.876
Engenheiro Coelho	11.099	14º	3.649	40.498.706
Santa Bárbara D'Oeste	177.101	15º	3.125	553.425.921
Cosmópolis	47.824	16º	2.878	137.659.320
Pedreira	37.534	17º	2.558	96.027.207
Santo Antonio de Posse	19.537	18º	2.539	49.594.931
Artur Nogueira	36.723	19º	1.628	59.796.361
Região Metropolitana	2.476.436		8.328	20.622.773.487
Estado de São Paulo	38.718.301		4.213	163.132.801.000
Brasil	176.871.000		2.789	493.348.000.000

Fonte: IBGE, Departamento de Contas Nacionais, Boletim do Banco Central do Brasil, Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda, Fundação Seade e Estimativa Emplasa.

Elaboração: Emplasa/DTE/Coordenadoria de Informações Estatísticas, outubro de 2004.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991 e 2000 e Fundação Seade. Elaboração: Emplasa, 2005.

Figura 7 – Tabela comparativa do Produto Interno Bruto e ranking deste índice, por município da Região Metropolitana de Campinas.

Levando-se em consideração os dados oficiais do Governo Federal – Ministério do Trabalho, destaca-se, por exemplo, a presença de um total de 6.610 unidades fabris no segmento de transformação, em um universo de 8.214 estabelecimentos do setor secundário. Tais 6.610 unidades empregam 30% (trinta por cento) da “mão-de-obra regional ocupada” (Ministério do Trabalho, Relação Anual de Informações Sociais, 2005), o que significa 203 mil trabalhadores residentes na metrópole. Já os setores metalúrgico, têxtil, de fabricação de veículos e equipamentos de transportes concentram cerca de 102 mil trabalhadores e, os segmentos químico, eletro-eletrônico e de alimentos e bebidas cerca de 50.703 pessoas, equivalente a 25% (vinte e cinco por cento) dos trabalhadores com postos de trabalho, ou seja, excluindo-se do cálculo percentual aqueles que integram o índice de desempregados na região. A seguir, observa-se a classificação por IDH, dos municípios da RMC.

Região Metropolitana de Campinas
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal 1991-2000

Municípios	Posição no Ranking IDH - 1991	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal 1991	Municípios	Posição no Ranking IDH - 2000	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal 2000
Campinas	1	0,811	Vinhedo	1	0,857
Americana	2	0,798	Campinas	2	0,852
Paulínia	3	0,790	Paulínia	3	0,847
Vinhedo	4	0,789	Valinhos	4	0,842
Valinhos	5	0,780	Americana	5	0,840
Nova Odessa	6	0,769	Indaiatuba	6	0,829
Itatiba	7	0,766	Jaguariúna	7	0,829
Pedreira	8	0,765	Itatiba	8	0,828
Indaiatuba	9	0,765	Holambra	9	0,827
Jaguariúna	10	0,764	Nova Odessa	10	0,826
Artur Nogueira	11	0,760	Santa Bárbara D'Oeste	11	0,819
Cosmópolis	12	0,756	Pedreira	12	0,810
Santa Bárbara D'Oeste	13	0,755	Sumaré	13	0,800
Sumaré	14	0,751	Cosmópolis	14	0,799
Holambra	15	0,746	Artur Nogueira	15	0,796
Hortolândia	16	0,743	Engenheiro Coelho	16	0,792
Monte Mor	17	0,736	Hortolândia	17	0,790
Engenheiro Coelho	18	0,734	Santo Antonio de Posse	18	0,790
Santo Antonio de Posse	19	0,733	Monte Mor	19	0,783

Fonte: ONU, PNUD, Fundação João Pinheiro, 2003.
Elaboração: Emplasa, 2005.

Fonte: ONU, PNUD, Fundação João Pinheiro, 2003. Elaboração: Emplasa, 2005.

Figura 8 – Comparativo do Índice de Desenvolvimento Humano, por município da Região Metropolitana de Campinas.

Observa-se que, embora a existência de alteração no ranking interno de IDH da RMC, nenhum deles retrocedeu no nível do índice. Nas cinco primeiras posições, destaca-se a queda do município de Americana da 2.a posição em 1991 – com 0.789 para a 5.a posição em 2000 com 0.840, a liderança de Vinhedo ocupando posição anterior de Campinas e o fato de que permanecem os mesmos cinco municípios nas cinco primeiras posições do ranking interno de IDH da RMC, embora com alternância de posições.

Em relação à infra-estrutura urbana, o sistema de transporte da Região Metropolitana de Campinas apresenta dados e informações importantes que interferem em seu desenvolvimento e conseqüente expansão.

Município	Viagens por modo principal			Município	Viagens por modo principal		
	Motociclos ⁽¹⁾	Apé	Totd		Motociclos ⁽¹⁾	Apé	Totd
Americana	247199	106.035	353.234	Americana	70,0	30,0	100,0
AturNogueira	20035	14.148	34.183	AturNogueira	58,6	41,4	100,0
Campinas	1079165	467.668	1.546.833	Campinas	69,8	30,2	100,0
Corrêópolis	38699	34.672	73.371	Corrêópolis	52,7	47,3	100,0
EngenheiroCaetano	5076	4.718	9.794	EngenheiroCaetano	51,8	48,2	100,0
Itanora	7053	2.532	9.585	Itanora	73,6	26,4	100,0
Itatiba	86797	102.524	189.320	Itatiba	45,8	54,2	100,0
Jaraguá	109577	79.569	189.146	Jaraguá	57,9	42,1	100,0
Itatiba	66533	49.483	116.016	Itatiba	57,3	42,7	100,0
Jaraguá	29123	8.071	37.194	Jaraguá	78,3	21,7	100,0
MonteMor	21968	20.023	41.991	MonteMor	52,3	47,7	100,0
NovaOrelana	55175	34.963	90.138	NovaOrelana	61,2	38,8	100,0
Paulinia	54926	16.744	71.670	Paulinia	76,6	23,4	100,0
Pedreira	33424	22.954	56.379	Pedreira	59,3	40,7	100,0
SãoBarbaraDOeste	135517	102.952	238.469	SãoBarbaraDOeste	56,8	43,2	100,0
SãoAntôniodePosse	9727	13.504	23.232	SãoAntôniodePosse	41,9	58,1	100,0
Sunamé	153932	132.578	286.510	Sunamé	53,7	46,3	100,0
Valinhos	94903	45.088	139.991	Valinhos	67,8	32,2	100,0
Vinhedo	61795	33.385	95.180	Vinhedo	64,9	35,1	100,0
Totd	2310625	1.291.611	3.602.236	Totd	64,1	35,9	100,0

Fonte: EMLASA- RMC - Pesquisa Demográfica QD2003
(1) Motociclos: viagens individual mais coletivo

Figura 9 – Tabela com número e modo de viagens realizadas, por município da Região Metropolitana de Campinas I.

Analisando-se a localização das empresas na RMC, observa-se novamente a relevância que possui o sistema de infra-estrutura, posto que a maioria delas procura, assim como a população, situar-se próximas a eixos de transporte rodoviário e ferroviário, facilitando-se logisticamente o transporte da produção. A quantidade de viagens efetuadas pela população, a origem e destino destas e, de que forma são realizadas – motorizadas (transporte individual ou coletivo) ou a pé, são dados interessantes para serem analisados, pois, compõem os instrumentos que podem indicar o perfil populacional de cada município.

Município	Modo Principal											
	Ônibus	Fretado	Escudo	Dirigido Auto	Passageiro de Auto	Táxi	Locação	Moto	Bicicleta	APê	Outros	Total
Americana	67.815	15.515	6.712	85.966	43.241	62	1.333	12.993	12.399	106.035	1.163	353.234
Atu Nogueira	1.149	2.808	3.493	2.450	1.149	0	158	1.665	6.987	14.148	175	34.183
Campinas	416.399	48.510	56.642	348.226	140.499	3.271	18.776	23.429	13.503	467.668	9.904	1.546.833
Cordeópolis	4.998	5.792	821	11.988	5.929	0	513	1.026	7.181	34.672	453	73.371
Engenheiro Coelho	136	1.289	363	889	450	0	0	175	1.804	4.718	0	9.794
Horizonta	618	1.608	168	2.528	1.286	0	69	42	563	2.532	171	9.585
Horizônda	36.368	7.877	3.105	18.778	9.556	0	2.484	1.694	5.799	102.524	1.136	189.320
Indaiatuba	18.122	8.866	3.302	28.587	13.073	0	519	9.862	26.297	79.569	950	189.146
Itatiba	12.720	4.840	1.178	30.388	12.960	118	236	2.121	1.414	49.483	589	116.016
Jaguariúna	4.540	7.855	2.330	8.692	1.706	0	219	2.063	1.487	8.071	233	37.194
Monte Mor	5.211	1.659	4.938	4.775	1.938	0	1.206	662	1.241	20.023	340	41.991
Nova Olinda	5.454	6.053	4.826	15.917	11.122	0	279	3.907	7.518	34.963	100	90.138
Paulínia	13.155	8.427	3.554	18.142	6.522	44	581	1.713	2.357	16.744	430	71.670
Pedreira	3.457	1.131	1.960	9.632	4.955	0	302	7.011	3.242	22.954	1.734	56.379
Sa Bárbara do Oeste	31.762	11.684	3.173	37.329	21.560	85	1.091	9.652	17.831	102.952	1.349	238.469
Sa Antônio do Passé	886	858	1.218	3.999	1.218	0	332	332	443	13.504	443	23.232
Sunário	46.587	15.824	9.885	36.017	20.103	0	7.941	5.195	9.534	132.578	2.847	286.510
Vidua	25.092	9.364	5.746	33.775	15.005	55	831	1.993	1.505	45.088	1.538	139.991
Vinhedo	12.783	4.506	1.725	24.725	12.838	55	180	1.809	2.225	33.385	948	95.180
Total	707.252	164.464	115.138	722.743	325.109	3.690	37.049	87.345	123.334	1.291.611	24.502	3.602.236

Fonte: EMLASA- RMC - Pesquisa Domiciliar OD2003

Figura 10 – Tabela com número e modo de viagens realizadas, por município da Região Metropolitana de Campinas, II.

Origem	Destino			
	Interno	Campinas	Outros	Total
Americana	298.666	3.030	51.539	353.234
Artur Nogueira	29.344	699	4.140	34.183
Campinas	1.417.607	(*)	129.225	1.546.833
Cosmópolis	64.626	1.845	6.900	73.371
Engenheiro Coelho	8.642	-	1.152	9.794
Holambra	5.721	392	3.472	9.585
Hortolândia	138.384	37.250	13.686	189.320
Indaiatuba	183.444	4.284	1.418	189.146
Itatiba	114.227	997	792	116.016
Jaguariúna	29.188	4.823	3.183	37.194
Monte Mor	35.355	4.356	2.281	41.991
Nova Odessa	73.119	1.273	15.746	90.138
Paulínia	53.625	8.560	9.485	71.670
Pedreira	54.146	754	1.478	56.379
Sta Bárbara D'Oeste	193.805	1.214	43.450	238.469
Sto Antônio de Posse	21.142	387	1.702	23.232
Sumaré	225.022	37.267	24.221	286.510
Valinhos	114.787	17.587	7.617	139.991
Vinhedo	84.506	4.531	6.144	95.180
Total	3.145.356	129.247	327.633	3.602.236

Fonte: EMPLASA - RMC - Pesquisa Domiciliar O/D 2003.

(*)Viagens origem e destino Campinas foram tratadas como viagens internas.

Figura 11 – Tabela com origem e destino das viagens realizadas, por município da Região Metropolitana de Campinas.

A malha rodoviária é formada por 7 (sete) vetores interligados pelo anel viário de Campinas, formado pela Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-83) e por parte das Rodovias Dom Pedro I (SP-65) e Rodovia Anhanguera (SP-330). Tais vetores formam os eixos de circulação de veículos e cargas e são utilizados para deslocamento de pessoas, produtos e mercadorias, que utilizam-se de suas vias não somente para escoamento da produção local e deslocamento de moradores de cidades pertencentes à RMC como também, para escoamento e deslocamento de cargas e pessoas de outras regiões do Estado de São Paulo e de outros Estado vizinhos.

O primeiro eixo, de maior destaque em comparação aos demais, é o sistema AutoBan, formado pelas Rodovias Anhanguera (SP-330) e Rodovia dos Bandeirantes (SP-348), antigo sistema SAB - antes administrado pela DERSA, empresa de administrada pelo Governo do Estado de São Paulo e atualmente concessionado à iniciativa privada. É neste eixo que se consolida o principal acesso à Região Metropolitana de São Paulo, ao porto de Santos e ao eixo Rodovia Presidente Dutra (BR-116) e Rodovia Ayrton Senna (SP-070) – este que não faz parte da RMC, porém conecta a Região Metropolitana de São Paulo – RMSP à Região Metropolitana do Rio de Janeiro, outro importante pólo de desenvolvimento do sudeste brasileiro.

O segundo eixo é formado pela Rodovia Dom Pedro I (SP-65), que liga os municípios de Campinas e Jacareí – onde conecta-se com as já citadas via Dom Pedro e Ayrton Senna. De grande porte e infra-estrutura de qualidade a Dom Pedro coloca-se como eixo de circulação da RMC e o litoral norte do Estado de São Paulo, incluindo-se o Porto de São Sebastião/SP, atualmente objeto de estudo de ampliação pelos órgãos responsáveis, de forma a dividir com o Porto de Santos/SP a responsabilidade de entrada e saída de produção.

O terceiro eixo apresenta-se como ligação com outros municípios do Estado de São Paulo, além de municípios do sul do Estado de Minas Gerais. É a Rodovia Ademar de Barros (SP-340), que além de passar pelos municípios de Jaguariúna e Santo Antonio de Posse – estes pertencentes à RMC, passa também pelos municípios de Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Aguaí, São João da Boa Vista, alcançando o Sul de Minas Gerais através de Poços de Caldas. Tal fato é relevante devido ao fato de existir grande quantidade de tráfego de veículos e caminhões oriundos desta e outras cidades mineiras, com destino não somente a RMC.

O quarto eixo caracteriza-se por ser conhecido na RMC como Rodovia Campinas–Paulínia, oficialmente nominada Rodovia General Milton Tavares de Souza (SP-332), que se estende atendendo também os municípios de Cosmópolis, Artur Nogueira e Engenheiro Coelho. Sua existência é fundamental, em função da importância do atendimento à demanda de acesso às refinarias de petróleo,

formadoras do pólo petroquímico de Paulínia, onde estão instaladas empresas como Replan, Rhodia e Shell, além de dar acesso ao Distrito de Barão Geraldo, sede da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP.

O quinto eixo por ser a continuidade das Rodovias Anhanguera e dos Bandeirantes avançando no sentido do interior paulista, cruzando municípios como Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa, Americana e Santa Bárbara do Oeste. Importantes indústrias nacionais e multinacionais estão instaladas nestes eixos, acentuando a interface entre as atividades econômicas e sociais dos municípios ali localizados.

O sexto e último eixo rodoviário possui um fator diferencial em comparação com os outros citados. É no eixo da Rodovia Santos Dumont (SP-75) em que estão as cidades de Indaiatuba, Itu, Salto, Porto Feliz e Boituva, além de ser onde localiza-se o Aeroporto Internacional de Viracopos, segundo maior do país em volume de viagens, registrando um fluxo anual de cargas embarcadas e desembarcadas - em vôos internacionais de cerca de 154 mil toneladas, o que corresponde a 93% (noventa e três por cento) do fluxo anual de cargas do país.

O Aeroporto Internacional de Viracopos, localizado a 20 quilômetros do centro de Campinas e a 99 quilômetros do centro da capital paulista é referência do crescimento industrial da cidade de Campinas, e movimenta primariamente o tráfego de cargas. Atualmente, representa o segundo maior terminal aéreo de cargas do país, responsável por 18,1% do movimento total de cargas nos aeroportos. Em 2007, registrou um fluxo de cargas embarcadas e desembarcadas em vôos internacionais de cerca de 228.239 toneladas. De cada três toneladas de mercadorias exportadas e importadas, uma passa pelo aeroporto. O Terminal de Logística de Carga de Importação e Exportação possui uma área de mais de 81 mil metros quadrados, com capacidade de processar até 720 mil toneladas de carga aérea por ano.

O aeroporto, por sua importância, é objeto de estudos de ampliação pelos governos federal e estadual, como forma de incentivo ao desenvolvimento e diminuição da sobrecarga e acentuado fluxo aéreo nos aeroportos existentes.

Analisando-se com atenção os deslocamentos realizados, observa-se a relevância do sistema de infra-estrutura de transporte. É comum observar-se a procura pela população, empresas, indústrias e também pelo comércio, por situar-se próximos aos eixos de transporte rodoviário e ferroviário, facilitando-se logisticamente o transporte da produção. A quantidade de viagens efetuadas pela população, a origem e destino destas e, de que forma são realizadas – motorizadas (transporte individual ou coletivo) ou a pé, são dados interessantes para serem analisados, pois, compõem os instrumentos que podem indicar o perfil populacional de cada município.

Verifica-se ainda, grande destaque nos dados relativos ao desenvolvimento industrial e tecnológico observado na região, especialmente, nas duas últimas décadas, o que transformou a RMC em referência nacional de desenvolvimento.

Campinas como metrópole representa o desenvolvimento de um dos mais tradicionais centros regionais do Estado, conforme Gonçalves e Semeghini que afirmam:

“Com singularidade histórica, a transformação de Campinas em metrópole expressa o extraordinário desenvolvimento de um dos mais tradicionais centros regionais do Estado de São Paulo. Certamente, parte importante da explicação para isto está no fato de Campinas pertencer ao espaço econômico e social desse estado – frente avançada do capitalismo no Brasil, e dentro dele estar numa situação estratégica: no raio de influência imediata da Região Metropolitana de São Paulo, mas estruturando uma área de influência própria, originada da particularidade do papel que sua elite soube sempre construir: o de frente de expansão da modernização capitalista para o interior, conquistando posições de liderança com base na irradiação de sua

atuação para além dos limites do município”. (FONSECA, DAVANÇO e NEGREIROS, 2002).

Observa-se, portanto, claramente, que o desenvolvimento da região de Campinas alçada à condição de região metropolitana no ano de 2000, valeu-se também de sua localização privilegiada no Estado, próxima à capital, e servida por ferrovias e rodovias importantes, além do aeroporto de Viracopos.

Verifica-se, entretanto, que a dinâmica da Região Metropolitana de Campinas sofre hoje influência dos capitais nacionais e transnacionais aqui instalados, destacando-se que os investimentos ocorridos no Estado de São Paulo, proporcionaram o surgimento de centros regionais, como o de Campinas, com relativa independência, desenvolvimento e expansão particulares.

Comprova-se tal constatação, ao ver-se a ligação entre a Grande São Paulo e o interior agrícola. Com isso, Campinas foi capaz de desenvolver funções de lugar central na mais rica região agrícola do interior paulista e de capitalizar para si benefícios e riquezas provenientes do avanço da ocupação econômica no oeste do Estado. De outro, estabeleceu-se uma certa complementariedade entre as duas cidades (Campinas e São Paulo), tanto com respeito ao complexo econômico estruturado para o desenvolvimento cafeeiro em bases capitalistas no século XIX, como em relação à industrialização pesada desencadeada nos anos 50 do século XX. Isso foi possível pela característica fundamental que presidiu o processo de urbanização do Estado de São Paulo: a formação e crescimento da metrópole de São Paulo não se deu no conjunto do Estado, mas ao contrário, ocorreu mediante uma divisão articulada, reciprocamente referida, em que se desenvolveram simultaneamente o interior e a capital, núcleo original da metrópole.

Observa-se então que, o município de Hortolândia não ficou alijado desse processo de desenvolvimento, recebendo, portanto, os impactos tanto positivos quanto negativos da expansão original, o que implica, para melhor compreensão das dinâmicas urbanas que apresenta, relacionar os estudos sobre a expansão, crescimento, desenvolvimento do município, bem como os usos e ocupação do solo

e dos espaços livres públicos ao contexto da questão metropolitana e macrometropolitana.

4. HORTOLÂNDIA COMO EXEMPLO DE MUNICÍPIO INSERIDO NO CONTEXTO METROPOLITANO

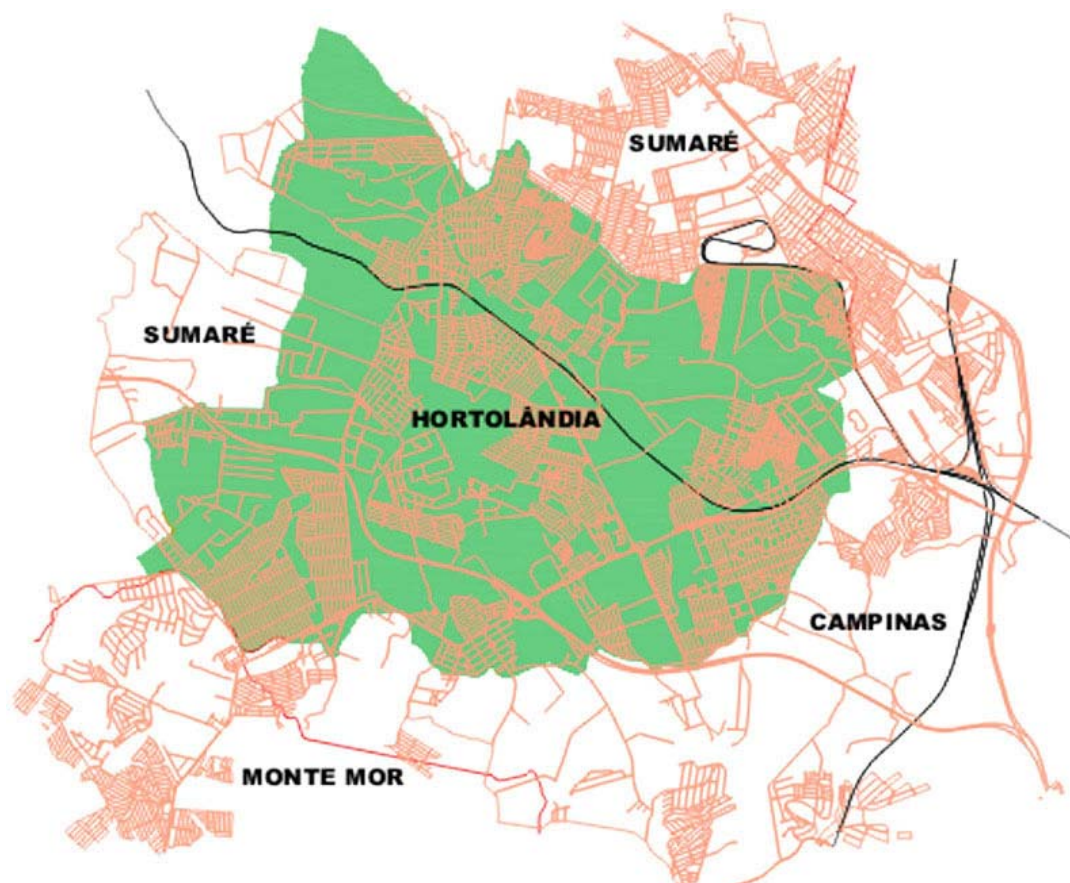
As terras que deram origem ao município de Hortolândia em meados do século XIX, quando ainda pertencentes ao município de Campinas, apresentavam características totalmente agrícolas. Com acentuada presença de propriedades rurais de pequeno e médio porte, destacava-se nelas o cultivo de algodão, café e açúcar.

Os registros históricos do período final do século XIX na conhecida região da antiga fazenda Jacuba destacavam, em decorrência da acelerada venda de terras na região, a chegada de novos proprietários rurais o que gerou significativo aumento do número de habitantes da, até então, despovoada região.

Fatos importantes marcaram a história do povoado, dentre estes a inauguração do posto telegráfico em 1886, considerado um marco histórico local. Assim como, trinta e um anos depois – em 1917, a transformação deste mesmo posto telegráfico em estação ferroviária, o que significou a viabilização de relativa infra-estrutura para o desenvolvimento da região.

Em grande parte em virtude da aprovação do loteamento Parque Ortolan, com grafia que não incorporava a letra h, pois representava o sobrenome do proprietário João Orrtolan, tem-se a origem do território em que futuramente viria a concretizar-se o que hoje é a municipalidade de Hortolândia.

Com o crescimento do núcleo do povoado e o posterior loteamento da fazenda Jacuba, surge o distrito de Santa Cruz. Antes pertencente ao município de Campinas no início da década de 50, o distrito, em virtude da emancipação de Sumaré passa a fazer daquele município. Manteve, porém, a denominação de Hortolândia como era conhecido, em alusão ao sobrenome do proprietário das terras loteadas.



Fonte - Prefeitura Municipal de Hortolândia. 2006.

Figura 12 – Mapa do Município de Hortolândia e entorno metropolitano.

Com acentuado crescimento populacional impulsionado entre outros fatores pelo desenvolvimento regional, após quatro décadas, ocorre também emancipação do distrito de Santa Cruz, que passa a chamar-se município de Hortolândia. Precisamente em 19 de maio de 1992, o distrito de Santa Cruz, originado do povoado da fazenda Jacuba e conhecida pelo apelido de Hortolândia, torna-se município. Especialmente durante as décadas de 70 e 80, o município sentiu os reflexos diretos do forte desenvolvimento observado na região, da chegada de indústrias providas de outras regiões metropolitanas a RMC, da presença de considerável infra-estrutura de transportes em seu entorno e do valor de solo urbano e rural inferior em relação a outros locais da mesma região metropolitana de Campinas, o que acaba por atrair população de menor renda.

Como já observado na figura 4, Hortolândia figura ao lado de Paulínia, Vinhedo, Artur Nogueira e Engenheiro Coelho, entre os municípios com maior taxa de crescimento anual no período 2000-2005. Entre os que registraram crescimento anual maior que 3.5%, figura Hortolândia com índice de 3.90% de crescimento populacional anual. Cabe destacar o fato de Hortolândia ter apresentado maior crescimento populacional dentre todos os 19 municípios da região metropolitana, nos quatro intervalos avaliados pelo censo, quais sejam: 1970/80 de 21,70%; 1980/1991 de 8,14% e; 2000/2005 de 3,90%.

De acordo com o censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE, em seu Censo-2000, o município tem população de 170.364 habitantes e área de unidade territorial de 62 km². Situado a uma distância de 24 km de Campinas, a 14 km do Aeroporto de Viracopos em Indaiatuba, a cidade é servida pelas rodovias jornalista Francisco de Aguirra Proença, Anhanguera e Bandeirantes, além da ferrovia.

Com o desenvolvimento, crescimento e expansão do município e região, proporcionado em parte pela presença de 201 unidades de indústrias de médio e grande porte, é sabido que aumentam também as demandas sociais e a necessidade de infra-estrutura urbana, serviços e atendimento adequado a ser oferecido pelo poder público. Nesse contexto, vale lembrar que, conforme demonstra a figura 8, Hortolândia se posicionava na 16^o posição em 1991 – com 0.743, e na última análise no ano de 2000, posiciona-se em 17^o lugar com índice de 0.790. Mesmo com o aumento do índice, piora sua posição no ranking interno da Região Metropolitana de Campinas.

O alto número de loteamentos habitacionais destinados às classes de menor renda, produzidos pelo investidor privado e também pelo poder público, somado ao fato destes não atenderem a demanda por habitação no município, é possível afirmar que Hortolândia não somente recebe as benesses do desenvolvimento, como também arca com os problemas sociais que o acompanham.

No mesmo sentido pode-se verificar, através do número de viagens por motivo de trabalho, diariamente realizadas pelos moradores de Hortolândia, que Campinas exerce forte atração por sua posição de cidade principal da RMC e que as empresas hortolandenses não atendem toda a demanda por postos de trabalho existente no município, pois, todos os dias trabalhadores deslocam-se para outras cidades da região.

Na figura 15 se vê, o total de 189.320 viagens diárias realizadas. Deste total 138.384 são deslocamentos internos e 50.938 externos e, dentre os externos, 37.250 com destino ao município de Campinas e os demais – 13.686 para outros destinos. Tal montante representa 73.12% das viagens externas e 19.69% do total.

No que se refere à expansão territorial, observação mais atenta conduz à visualização de quatro áreas destacadas de concentração urbana. Localizadas em espaços separados por eixos de transporte ferroviário e rodoviário, podem ser classificadas como cicatrizes urbanas que impactam na consolidação do território, do espaço intra-urbano, interferem no cotidiano da população e reforçam a percepção de municípios e regiões metropolitanas marcadas pela fragmentação e pela dispersão.

Com maior destaque nota-se divisão no sentido norte e sul, separado pelo eixo de circulação rápida da SP-101. Situada ao norte encontra-se a maior parte da população hortolandense e ao sul os bairros da região do Rosolém. Ocorre que, esta maior concentração urbana não é contínua, pois, possui duas marcantes interferências na paisagem que a subdivide em três menores áreas.

No sentido leste, fica a região da Vila Real, Jardins Nova Hortolândia, Nossa Senhora Auxiliadora, Estefânia e Nova Europa, separados do Centro, também chamado de Remanso Campineiro, em virtude da existência da linha férrea.

Já no sentido oeste, onde estão os jardins Amanda e São Bento, tem-se uma separação em relação ao Remanso Campineiro, devido ao largo traçado da rodovia dos Bandeirantes.

Estas duas regiões da cidade ficam, portanto, a leste e oeste da região central da cidade, oficialmente e de acordo com as cartas do poder público municipal, chamada de Remanso Campineiro. É nesta região urbana principal de Hortolândia onde se concentra a maior parte dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, das instituições financeiras e departamentos da administração pública.



Barros, 2008.

Figura 13 – Rodovia Jornalista Francisco de Aguirre Proença, SP-101, sentido Campinas – Hortolândia, com seus acentuados taludes em suas margens, demonstrando o fato da via posicionar-se em cota inferior às ruas da cidade.

Percebe-se que a Rodovia jornalista Francisco de Aguirre Proença representa elemento de grande importância na malha urbana de Hortolândia. Caracteriza-se como elemento divisor de regiões populosas da cidade. É eixo viário

de tráfego rápido e pelo fato de estar em cota inferior à da malha urbana que cruza, a rodovia representa uma cicatriz ao tecido urbano de Hortolândia.



Barros, 2008.

Figura 14 – No sentido Hortolândia – Campinas da via, também fica claro que comércios e vias públicas urbanas estão em cota superior à da rodovia.

Com atenção às imagens, nota-se a presença de estabelecimentos comerciais às margens da rodovia. Estes atendem a população local, como também aqueles que se deslocam pela SP-101. São postos de combustíveis, materiais de construção, de alimentação, supermercados, estacionamentos e compra e venda de veículos, entre outros estabelecimentos comerciais.



Barros, 2008.

Figura 15 – Tráfego intenso de veículos e pedestres na principal via pública do bairro ao lado da rodovia e presença de estabelecimentos comerciais na Rua Antonio Fernandes Leite.

O motorista que vem da região norte do município em direção à zona sul, logo após sair da rodovia e adentrar ao bairro pela alça de acesso ou após passar sobre a rodovia por meio do pontilhão existente, encontra estabelecimentos comerciais, tráfego intenso de veículos e pedestres, movimentação organizada por semáforo.



Barros, 2008.

Figura 16 – Cruzamento da Rua Antonio Fernandes Leite e da alça de acesso à rodovia.

Por sua vez, na região norte a principal via de acesso ao centro da cidade é a avenida da Emancipação, onde se localizam empresas de destaque, estabelecimentos comerciais de maior porte, como supermercados e galerias de lojas, além de divisões da administração pública local, entre elas o hospital e o gabinete do prefeito municipal.

Pela avenida da emancipação circulam as mais importantes linhas do transporte público municipal, veículos leves e, embora com menor ênfase, veículos

de cargas. Grande canteiro central da avenida abriga instalações da rede de transmissão de energia elétrica.



Barros, 2008.

Figura 17 – Principal eixo de entrada da cidade, e acesso à zona norte, a Avenida da Emancipação contém rede de transmissão de energia elétrica em seu canteiro central e vias de mão única, com boa infra-estrutura de iluminação, asfaltamento, calçadas e presença de equipamentos públicos.

Somam-se região central, o Jardim Santana, Parque dos Pinheiros, Jardim Santa Amélia, Jardim do Bosque, Parque São Miguel, Parque Ortolândia, Jardim Interlagos, Jardim Flamboyant e Jardim São Sebastião, entre outros.

No sentido leste ficam a Vila Real, Vila São Pedro, Jardim Nova Hortolândia, Jardim Estefânia, Jardim Santa Lúcia, Jardim Nova América, Bairro Santa Emília e o Loteamento Novo Ângulo, entre outros.

A sudeste situa-se a região composta pelo Jardim Rosolém, Jardim Santo Antonio, Jardim Santa Isabel, Jardim Paulistinha, Jardim Nossa Senhora de Fátima e Jardim Terras de Santo Antonio.

A presença destes eixos de circulação interfere na característica da vida urbana em Hortolândia, pois, é na obrigatória transposição das cicatrizes de circulação que se apresentam os principais gargalos do trânsito. Somado à expansão fragmentada, a existência de vazios urbanos entre loteamentos com altas densidades populacionais que desconectam a malha urbana e a relativa independência do Jardim Rosolém e arredores em relação ao Centro-Remanso Campineiro, compõe o cenário de um município com áreas urbanas dispersas.

Destaca-se agora a zona sul do município. Com seu início às margens da rodovia SP-101, esta região pode ser considerada um sub-centro, pois, é referência no contexto urbano municipal, devido a presença de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, instituições financeiras, equipamentos públicos que garantem um mínimo de atendimento à população e equipamentos que têm qualidade para desempenhar papel relevante dentre as opções de lazer, entretenimento e diversão de Hortolândia.

Na Rua Antonio Fernandes Leite, onde se localiza parte dos equipamentos, estabelecimentos e instituições citadas, é o local de maior movimentação de pedestres que utilizam os equipamentos públicos e privados disponíveis na região. Percebe-se, portanto, intenso uso do espaço público.

Pelo exposto detecta-se a formação de um tecido urbano disperso e fragmentado, em um município que reflete e expressa em seu espaço intra-urbano, as principais características de metrópole em que está inserido.

4.1 A ESTRUTURA URBANA DE HORTOLÂNDIA: ANÁLISE DAS UNIDADES TERRITORIAIS.

Este capítulo da dissertação dedicar-se-á à estruturação urbana de Hortolândia, utilizando como referência e não como opinião do autor, a análise crítica das divisões territoriais que a Emplasa definiu para o município. A utilização das unidades territoriais propostas pela Emplasa justifica-se por refletirem, na concepção da empresa, a fragmentação urbana que se verifica no município. Vale destacar desde o início deste capítulo que, na visão do autor, o município de Hortolândia possui somente 4 concentrações urbanas majoritárias e que, as Unidades de Informações Territoriais apresentam-se como uma maneira de facilitar a definição de áreas dentro dos municípios da RMC.

Chamadas de UIT, na definição da empresa, estas áreas são *“polígonos territoriais delimitados com base nas características funcionais e urbanas predominantes, aos quais está associado um conjunto de informações na forma de textos, fotos, mapas e tabelas”*. (EMPLASA, 2006). A organização tem como objetivo principal, segundo a Emplasa:

“Orientar as ações e investimentos dos governos estadual e municipal; Incentivar e valorizar práticas de gestão integrada do território e do planejamento regional; Subsidiar o planejamento público e privado; Identificar áreas de carência de infra-estrutura urbana, iluminando os locais onde a intervenção governamental se faz necessária; Apontar áreas de oportunidades para investimentos; Subsidiar estudos locacionais para os diversos setores econômicos (empreendimentos imobiliários, comerciais e serviços, industriais); Promover a Região Metropolitana como locus de atração de investimentos públicos e privados e; Contribuir para o conhecimento e organização do território municipal, visando atender aos dispositivos do Estatuto da Cidade”. (EMPLASA, 2006).

Para a elaboração destes estudos os critérios de definição foram, ainda segundo a empresa:

“Os usos e padrões de ocupação territorial predominantes, aspectos construtivos das edificações, localização de áreas ou edificações expressivas (equipamentos urbanos) referentes ao uso industrial, comercial, serviços públicos e privados e às atividades agropecuárias, funcionalidade urbana ou rural das áreas, malha viária e corredores comerciais, pólos geradores de tráfego, aspectos ambientais e características socioeconômicas”. (EMPLASA, 2006).

Analisando-se a divisão das seis unidades, observa-se a destacada influência da malha rodoviária e ferroviária na configuração do município o que proporciona maior valorização do solo urbano localizado próximo a estes eixos. Provavelmente, em virtude da facilidade de acesso aos demais eixos de transportes da região metropolitana e à facilidade de deslocamento aos demais municípios e demais regiões do Estado, têm-se imóveis mais valorizados.

Outros dois aspectos semelhantes entre as análises, tratam da existência de concentração urbana significativa na área do Jardim Rosolém e demais bairros em seu entorno e da influência dos gargalos de tráfego concentrados nas vias de passagem sobre as rodovias e sobre a linha férrea.

Analisando-se detalhadamente as unidades territoriais estabelecidas tem-se que a mais importante é a que inclui o Centro e Remanso Campineiro tendo como limites o quadrilátero formado pela rodovia Francisco Aguirre Proença SP-101, rodovia dos Bandeirantes SP-348, linha férrea e avenida Santana, respectivamente posicionadas a sul, oeste, leste e norte da região.

Na seqüência são apresentadas três unidades territoriais localizadas à leste, a de número 2 denominada Auxiliadora, a de número 3 denominada como Nascentes do Jacuba, em referência às nascentes que formam o ribeirão Jacuba e a de número 6, denominada Córrego Terra Preta. E, por fim, para completar a divisão em seis unidades territoriais, coloca-se a chamada Amanda, de número 5, localizada

a sudoeste depois da Rodovia dos Bandeirantes e a unidade territorial de número 4, localizada a sudoeste e denominada Rosolém.

A imagem abaixo demonstra o mapa de Hortolândia, dividido de acordo com a divisão por unidades territoriais da Emplasa, assim como os limites físicos entre Hortolândia e os municípios vizinhos.



Fonte: EMPLASA, 2006.

Figura 18 – Mapa do Município de Hortolândia, dividido por UITs.

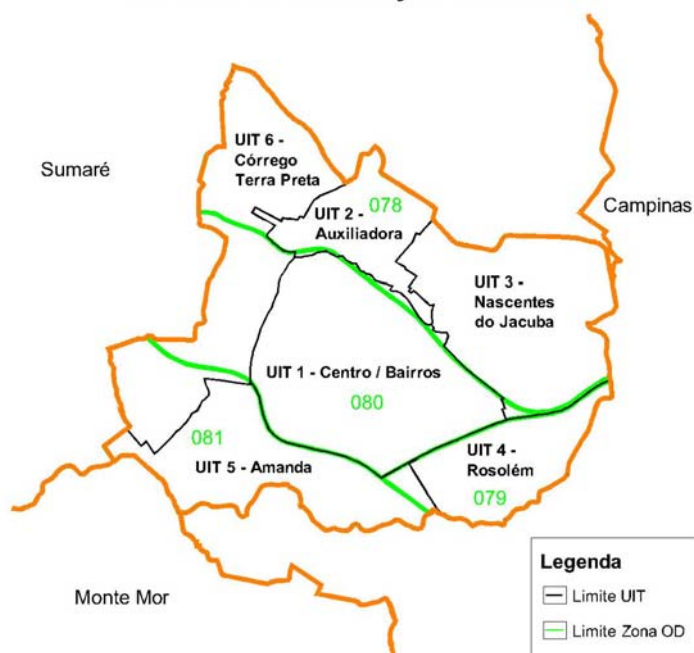
Nas imagens a seguir, observa-se a presença de glebas verdes não urbanizadas distribuídas entre áreas de características urbanas consolidadas e a influência dos eixos de transportes (linhas verdes da segunda imagem), o que confirma a configuração urbana dispersa e fragmentada do desenho urbano do município.

Região Metropolitana de Campinas Hortolândia Unidade de Informação Territorial



Figura 19 – Mapa de Hortolândia, dividido por UITs.

Região Metropolitana de Campinas Hortolândia Unidade de Informação Territorial

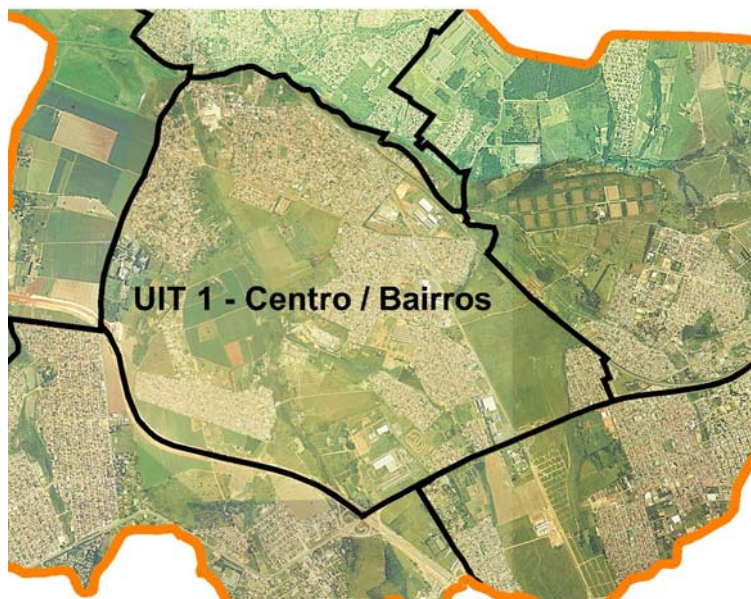


Fonte: EMPLASA, 2006.

Figura 20 – UITs com linhas verdes demarcando o traçado da ferrovia e da Rodovia dos Bandeirantes.

Um olhar atento e crítico a respeito das características individuais de cada unidade territorial permite observar as diferenças que, para a EMPLASA originam divisões territoriais em um total de 6 áreas diversas de estudos.

A unidade territorial número 1 é limitada pela Avenida Santana, pela ferrovia e pelas rodovias SP-101 e SP-348, respectivamente a noroeste, leste, sudeste e sudoeste.

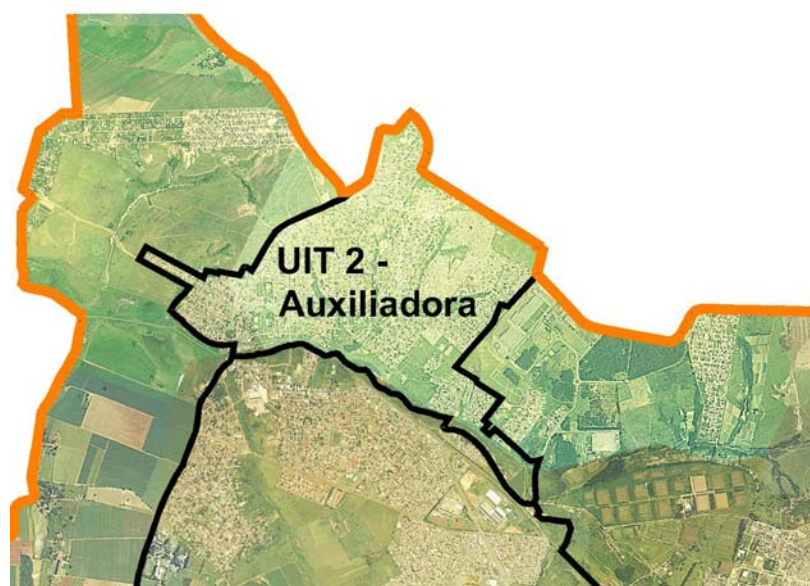


Fonte: EMPLASA, 2006.

Figura 21 – Imagem demonstra a UIT 1, Centro.

Abrangendo grande parte município, o Centro e Remanso Campineiro são das áreas mais diversificadas de Hortolândia, com vários tipos de usos e ocupação em seu interior e boa infra-estrutura urbana, muito embora, possa-se destacar maior incidência de uso e ocupação do solo com imóveis residenciais horizontais e, em menor quantidade, empreendimentos industriais.

O significativo eixo viário da Avenida da Emancipação é responsável por sediar equipamentos públicos da administração municipal e estabelecimentos de grande porte. Já a unidade territorial 2 faz limite com o município de Sumaré ao norte e com as unidades territoriais 6 e 3, respectivamente, a leste e oeste, tendo a ferrovia ao sul.



Fonte: EMPLASA, 2006.

Figura 22 – Imagem da UIT 2.

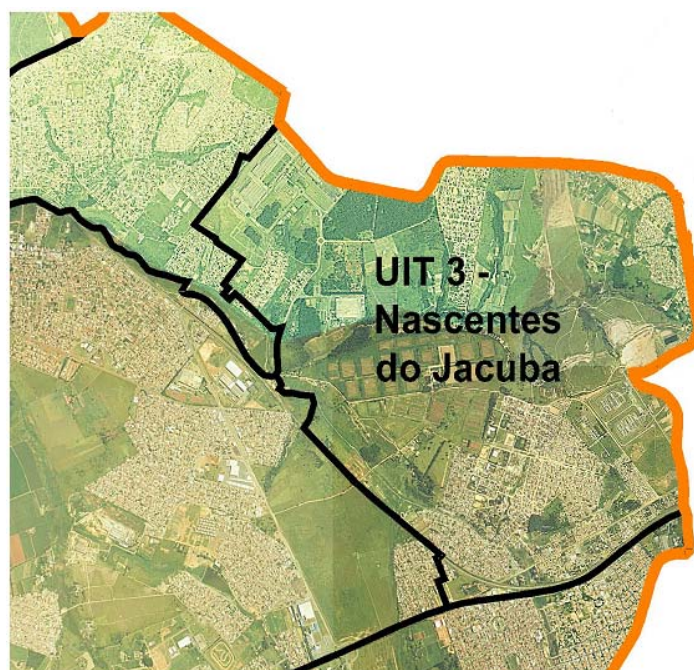
Área residencial onde não se verifica a presença de indústrias, com alta densidade populacional em virtude de possuir característica de região consolidada com uso e ocupação habitacional. Hortolândia como município da região metropolitana que recebeu o maior fluxo migratório da região metropolitana, situação ocorrida, entre outros motivos, em virtude do baixo preço de mercado do solo urbano e rural, fator que atraiu população de menor poder aquisitivo consolidando bairros de média e baixa renda em quantidade relevante de áreas da cidade.

Ocupada densamente por população de menor renda a região do Jardim Nossa Senhora Auxiliadora é retrato da oferta de solo urbano de baixos valores, apresentando predominância de uso habitacional horizontal em pequenos lotes, com de infra-estrutura em equipamentos públicos e asfalto.

Já a unidade territorial 3, denominada de Nascentes do Jacuba é delimitada pela ferrovia e pelo sistema viário que contorna as antigas instalações da empresa Cobrasma SA, fazendo limite a leste com o município de Campinas e ao norte com o município de Sumaré.

É uma região caracterizada pelo contraste da implantação de empreendimentos de grande porte e loteamentos residenciais de baixa renda que também possuem deficiência em infra-estrutura urbana e equipamentos públicos, citando-se rede de esgoto, asfalto, calçadas, entre outros. Dentre os loteamentos nesta situação destacam-se aqueles que estão próximos ao limite da vizinha Sumaré e o Parque Perón, Vila da Conquista e Vila do Presídio, que se localizam próximos ao Complexo Penitenciário.

Em sua porção localizada mais ao sul, verificam-se loteamentos também populares, porém, mais antigos e consolidados, o que faz com que se observe maior infra-estrutura e existência de equipamentos públicos.



Fonte: EMPLASA, 2006.

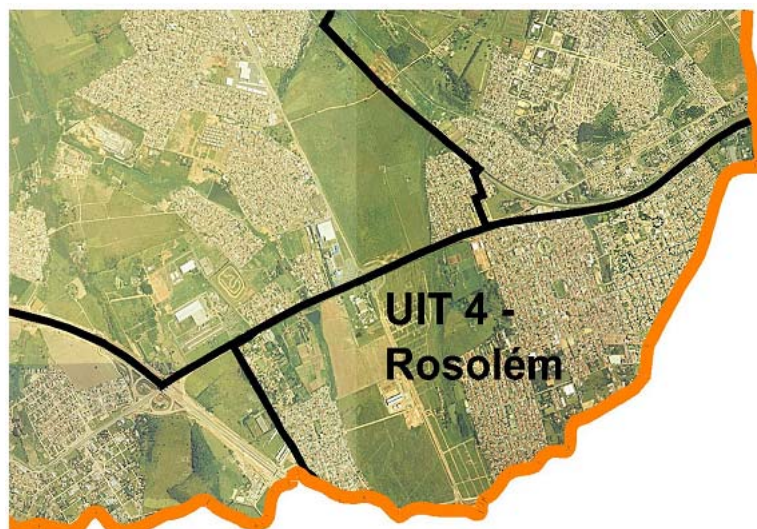
Figura 23 – Imagem da UIT 3.

Por sua vez, a unidade territorial 4, denominada Rosolém tem em sua maior parte, uso e ocupação residencial horizontal, com padrões urbanos diferentes entre si.

Verifica-se padrão residencial de classes de menor renda na continuação da Avenida da Emancipação (após sobrepor-se à SP-101 através do trevo de acesso), onde se localiza o Jardim Adelaide, como também no Núcleo Habitacional Santa Izabel, este de menor densidade, onde se situam a Praça de Esportes Gino Bernardini e a Praça A Poderosa.

Em situação um pouco diferenciada encontra-se o Jardim Rosolém – que dá seu nome à unidade territorial, onde é possível notar-se menor densidade de ocupação somada a presença de uso residencial horizontal, de padrão médio. Toda a região tem como referência a rua Antonio Fernandes Leite, que concentra em toda sua extensão os estabelecimentos comerciais e de serviços, equipamentos públicos como telefones e pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo, além de abrigar a Praça Antônio Feliciano, sede da igreja de Nossa Senhora Aparecida e do Centro de Saúde.

Com vias públicas largas, asfaltadas e arborizadas, verifica-se, portanto, existência de infra-estrutura na região, o que é suficiente para abrigar indústrias de médio porte.

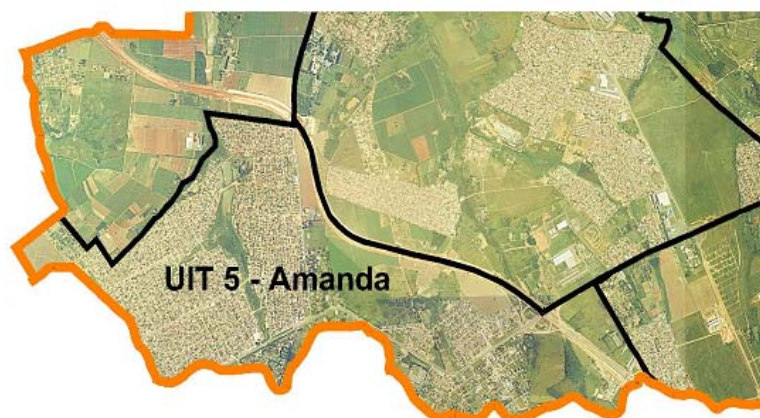


Fonte: EMPLASA, 2006

Figura 24 – Imagem da UIT 4.

Em relação à unidade territorial 5, localizada na área sudoeste do município, que tem seus limites na Rodovia dos Bandeirantes, no limite com os municípios de Campinas e Monte Mor e no sistema viário que delimita o Jardim Amanda, trata-se de uma área de urbanização mais recente, atendido por boa infraestrutura urbana e de serviços, muito embora existam ainda vias sem pavimentação.

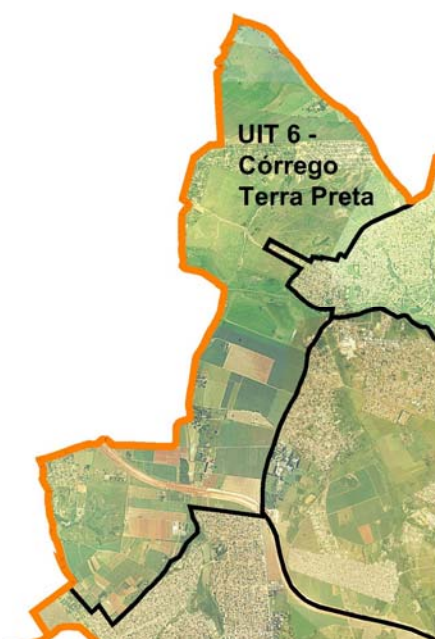
Com padrão de ocupação que varia entre baixa e média renda, predominam na região edificações de construção mais recente, com os principais acessos sendo pela própria rodovia Jornalista Francisco Aguirra Proença e pela Avenida Brasil, que se caracteriza por ser um corredor comercial de atendimento em âmbito local.



Fonte: EMPLASA, 2008

Figura 25 – Imagem da UIT 5.

Por fim, o córrego da Terra Preta dá nome à unidade territorial 6 e corta toda sua extensão longitudinal. Esta unidade possui o menor índice de ocupação urbana, com áreas de produção de tomates, milho, arroz, feijão e cana-de-açúcar que dão predominância aos usos não urbanos. Seus limites são a avenida Mário Covas, a avenida São Francisco de Assis e o município de Sumaré.



Fonte: EMPLASA, 2006.

Figura 26 – Imagem da UIT 6.

Destaca-se, porém, a expansão do processo de urbanização no sentido da Avenida Mário Covas com surgimento de recentes assentamentos residenciais. Bairros mais consolidados, de característica residencial concentram-se na área norte da unidade, incluindo os bairros da Chácara Recreio Alvorada e o Jardim Firenze, que apresentam pequena verticalização residencial, com edifício de 4 pavimentos.

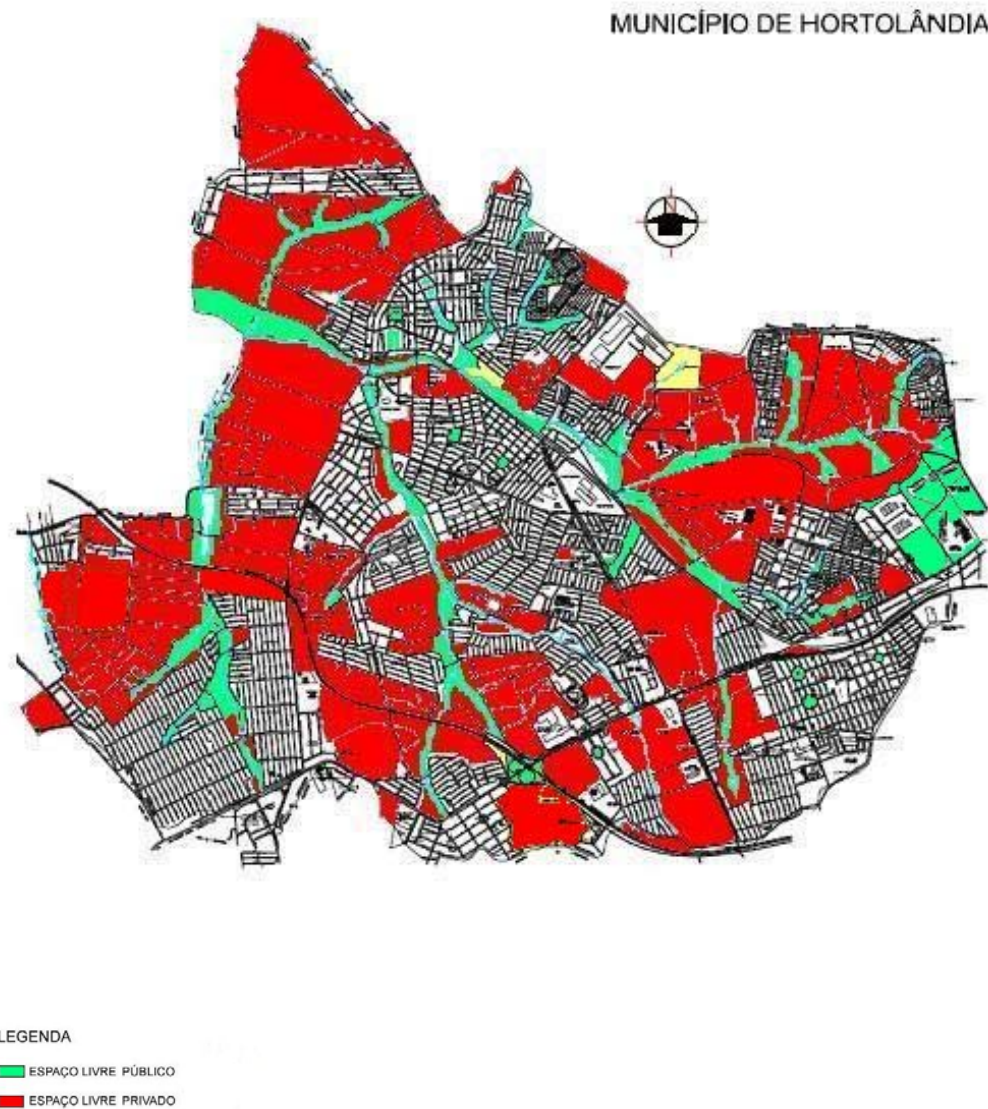
5. AS PRAÇAS OBJETO DE ESTUDO.

Abordadas a fragmentação e a dispersão do desenho urbano de Hortolândia por meio de apresentação e análise das possibilidades de divisão da malha urbana do município, torna-se importante concentrar-se esta próxima etapa da dissertação na consideração voltada aos espaços livres públicos urbanos que compõem os objetos de estudo da pesquisa acadêmica.

Duas praças hortolandenses compõem o objeto de estudo da presente pesquisa. Inseridas na região do Rosolém, considerada a concentração urbana sul do município – denominada Unidade Territorial 4 no capítulo 4.2, as praças Antonio Feliciano e A Poderosa possuem características distintas e, cada uma a seu modo, exercem papel na vida da cidade e de seus cidadãos.

De características distintas, pois, talvez no primeiro olhar, seja possível notar que as principais características das praças denotam diferenças fundamentais entre elas. Embora localizadas próximas fisicamente, o estudo a respeito do programa proposto para estes espaços públicos e o porte dos projetos arquitetônicos desenvolvidos fornece elementos que demonstram suas intenções.

Por outro lado, a análise acerca do entorno existente, do uso e da ocupação consolidados pelos equipamentos públicos presentes e pela população que deles se utiliza, fornecem elementos suficientes para que se apresente a realidade destes locais. As duas praças estudadas inserem-se em um contexto urbano onde se verifica que, ao comparar-se a existência de espaços livres públicos e espaços livres privados, fica clara mais incidência do segundo, posto que grande glebas dentro do perímetro urbano do município encontram-se não urbanizadas e em propriedade do setor privado.



Fonte: Aatoria Marina M. Moretto. PIBIC CNPq PUC-Campinas.2008.

Figura 27 – Espaços Livres Públicos e Privados em Hortolândia.

Percebe-se que os espaços livres públicos concentram-se em áreas lineares aos córregos e à ferrovia, além de localizarem-se em espaços pontuais onde estão praças públicas.

Com atenção, ao analisar-se a porção sul-sudeste do mapa apresentado, percebe-se na região do Jardim Rosolém, abaixo da Rodovia Jornalista Francisco de Aguirre Proença, dois espaços livres públicos de formato circular no loteamento do Jardim Santa Izabel.

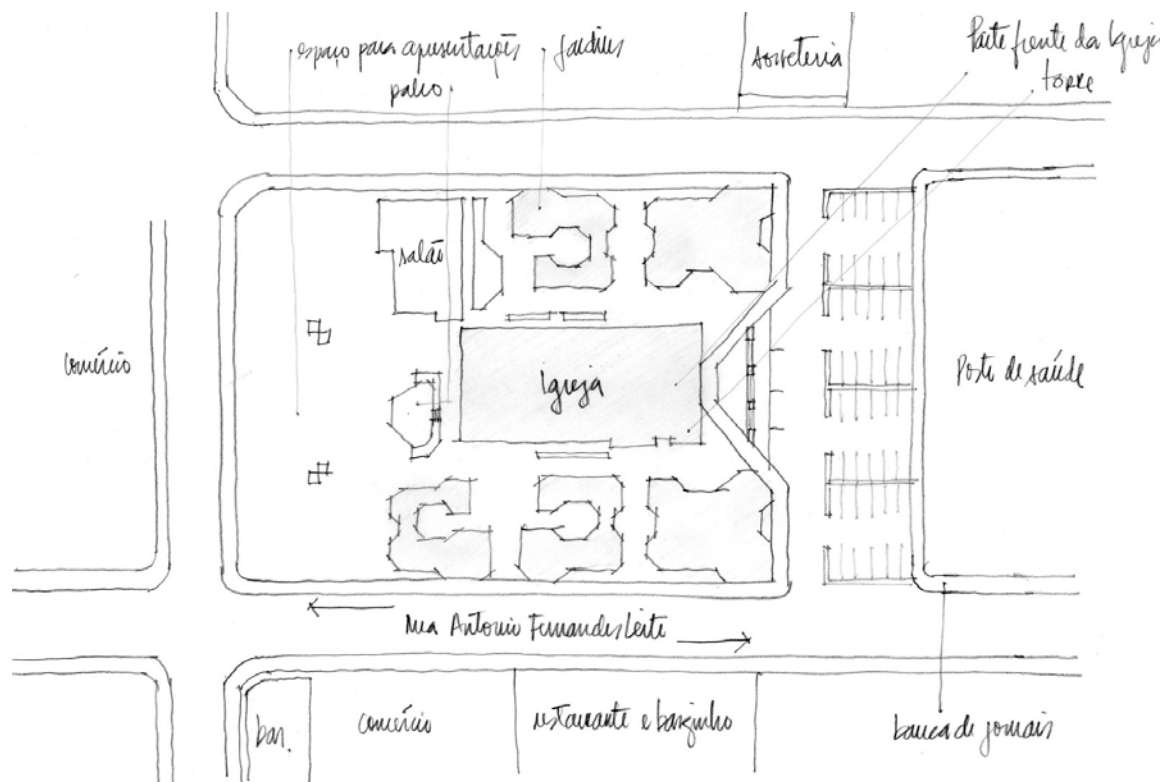
Tratam-se da Praça A Poderosa e da Praça Esportiva Gino Bernardini, que juntamente com outras duas outras praças de formato também circular e com a Praça Antonio Feliciano compõem os cinco espaços livres públicos da concentração urbana sul do município.

5.1 PRAÇA ANTONIO FELICIANO.

Situada no Jardim Rosolém, com área de, aproximadamente, 6.000m², a Praça Antonio Feliciano possui formato retangular e tem seus limites nas ruas Antonio Fernandes Leite, Armelinda Espúrio da Silva, Orlando Pavan e Osmar Meira.

Sede da Paróquia de Nossa Senhora Aparecida, a praça abriga além da igreja, um estacionamento geralmente utilizado pelos freqüentadores das missas, uma banca de jornal – que vende salgados, aperitivos e bebidas em pouca quantidade, ponto de embarque e desembarque de transporte coletivo, pequeno palco para apresentações posicionado aos fundos da construção da igreja, bancos e árvores de pequeno porte que formam área de convivência e o Centro de Saúde do Jardim Rosolém, que atende a população de diversas regiões do município.

Em virtude da implantação do Centro de Saúde, observa-se situação um tanto incomum, pois, posicionado com sua fachada frontal voltada para a Rua Osmar Meira, este oferece sua fachada dos fundos à frente da igreja. Assim entre a frente da igreja e os fundos do centro de saúde fica o estacionamento de veículos, como se observa no “*croquis*” a seguir.



Croquis: Barros, 2005.

Fonte: Prefeitura Municipal de Hortolândia. Planta do Loteamento do Jardim Rosolém, 2006.

Figura 28 – Croquis da Praça Antonio Feliciano.

À frente da entrada principal da igreja nota-se um jardim que serve como área de convivência, o meio fio que difere o piso da praça do piso asfaltado do estacionamento de veículos. Nota-se ainda, aos fundos, a torre da igreja e à esquerda de sua entrada, o salão paroquial.



Barros, 2005.



Barros, 2005.

Figura 29 e 30 – Imagens da Igreja e fachada do Centro de Saúde.

A presença do espaço público da Antonio Feliciano e o intenso tráfego de veículos e pedestres na Rua Antonio Fernandes Leite – via pública onde se concentra a maioria dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços da região - torna-se atrativo para a instalação de comércio e serviços também nas ruas Armelinda Silva, Orlando Pavan e na já citada Osmar Meira, onde se observa a presença de restaurante, comércio de roupas, bares, sorveteria, imobiliária, entre outros.



Barros, 2005



Barros, 2005.

Figura 31 e 32 – Banca e ponto de transporte coletivo.

A presença do ponto de embarque e desembarque do transporte coletivo muito utilizado pela população que se desloca provinda inclusive de outras regiões, somada a presença da banca de jornal e alimentação, com oferta de mesa e cadeiras para fregueses, produz um espaço de uso coletivo que dá dinâmica ao local.

Nas duas imagens anteriores percebe-se, em dois ângulos de visão, a proximidade do ponto de transporte coletivo, da banca com mesa e cadeiras para freqüentadores. Todos próximos ao relógio posicionado na calçada da Praça Antonio Feliciano. Exatamente neste espaço não muito organizado da Praça, é comum haver concentração de pessoas, com o local tornando-se ponto de encontro, especialmente aos sábados no período da manhã. Somam-se àqueles que aguardam a chegada do coletivo, os cidadãos que freqüentam a praça e a banca e os pedestres que passam pelo local com destino ao centro de saúde e outros estabelecimentos do entorno.

De entorno formado pelo Jardim Rosolém e Jardim Santa Izabel, pode se verificar boa infra-estrutura urbana, vias largas e asfaltadas, arborização nos passeios, presença de equipamentos públicos e uso e ocupação do solo predominantemente residencial, com construções não verticalizadas de médio porte.

Pode-se afirmar que existe na Praça Antonio Feliciano um sistema de objetos implantados de maneira relativamente desorganizada que, por sua vez recebe a interação de um rico sistema de ações valorizador do espaço livre público.

A dinâmica destes elementos presentes na praça, no entorno e no cotidiano do centro de atendimento à população, fortalece e incentiva o uso e a ocupação do local pelos cidadãos. Por consequência, o movimento dos estabelecimentos comerciais e de serviços torna-se mais acentuado e proporciona mais retorno aos comerciantes e prestadores de serviços. Um fator positivo atrai outro e isso torna o lugar potencialmente atraente.

Com porte discreto e projeto arquitetônico simples, a Praça Antonio Feliciano é utilizada pela população por diversos motivos. A população que reside

nesta concentração urbana sul do município tem a praça como referência de espaço livre público, seja por freqüentar a Paróquia de Nossa Senhora Aparecida ou por simplesmente visitar a praça. A população desta e de outras regiões da cidade se deslocam ao local para servir-se dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, além do centro de saúde ali instalado. E, nos finais de semana, especialmente no período noturno, a população jovem tem o espaço como ponto de encontro, concentrando-se nos dois bares, restaurante e sorveteria que se localizam em frente à praça.

5.2 PRAÇA A PODEROSA

Situada no Jardim Santa Izabel, a Praça A Poderosa possui aproximadamente 14.000m² de área. De autoria da equipe de técnicos da Prefeitura Municipal de Hortolândia, o projeto propôs a construção de amplo espaço público de convivência e entretenimento, com objetivo de atender, além da população da concentração urbana sul, toda a população do município e também de outras cidades da região metropolitana.

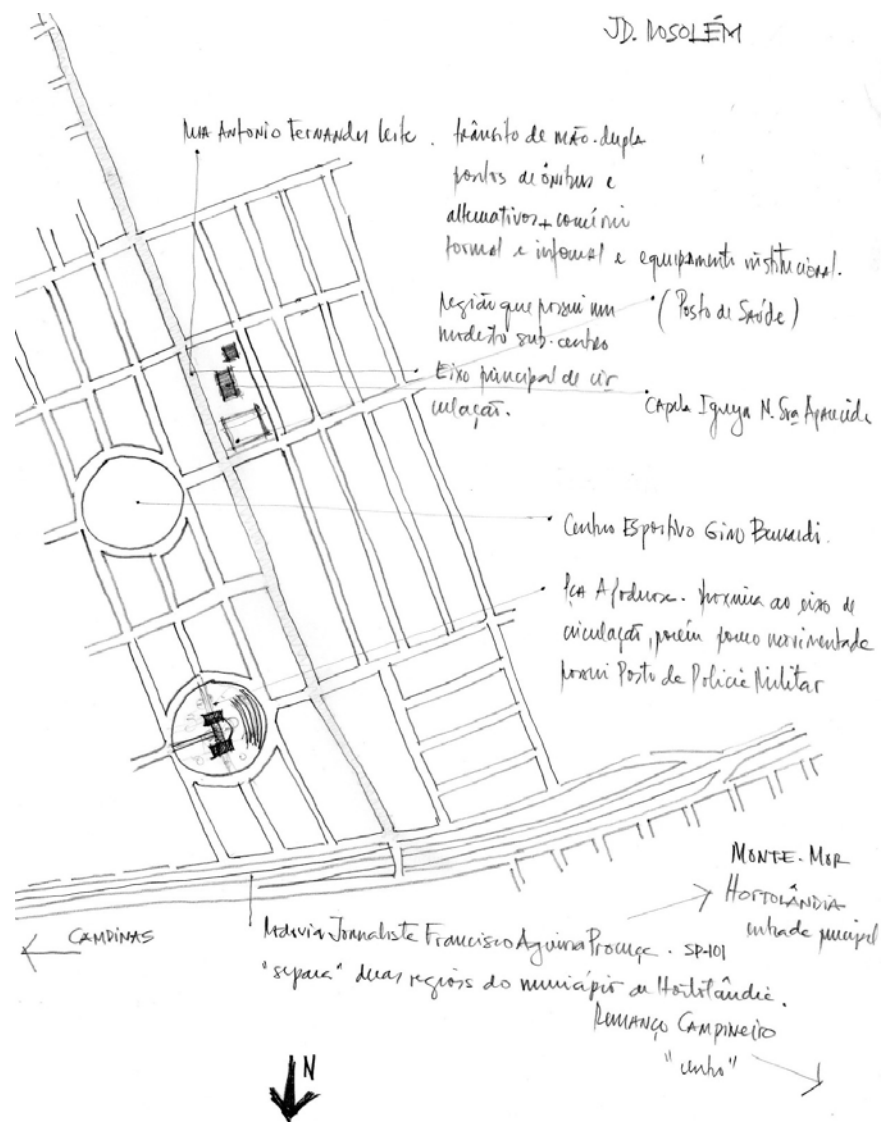
Concebida para abrigar eventos de grande porte, o programa arquitetônico da praça inclui um sistema de objetos com palco para apresentações artísticas, depósito de apoio, acesso de carga e descarga, arquibancadas com capacidade para receber um público estimado de 5.000 espectadores, espelho d'água, áreas de convivência, jardins, bancos, sanitários e posto avançado da Polícia Militar.

O projeto teve sua execução concluída no ano de 1994, foi executado com recursos públicos e é imponente a ponto de suas duas colunas - que possuem escadas internas e sustentam estrutura metálica com grande relógio ao alto, poderem ser vistas por quem trafega no sentido Campinas - Monte Mor da Rodovia SP-101.

O raciocínio, ou partido do projeto, aproveita-se do relevo em declive para dar acesso às arquibancadas àqueles que se dirigem à praça vindos da Rua Antonio Fernandes Leite. O poder público aproveitou-se também do desenho do loteamento do Jardim Santa Izabel, que previu duas áreas institucionais em formato circular para ali implantar a Praça de Esportes Gino Bernardini e a Praça A Poderosa.

Sob a estrutura metálica sustentadas pelas duas colunas estão o palco e o espelho d'água, este que é elemento arquitetônico de transição entre o palco de apresentações e a arquibancada.

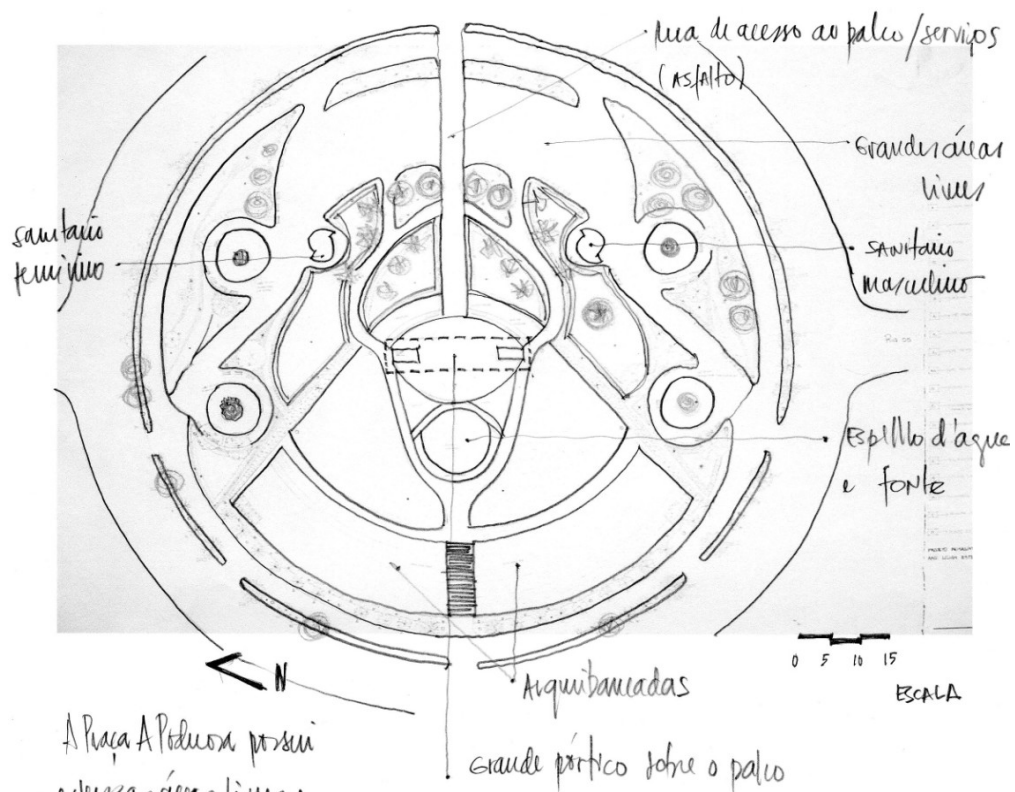
No primeiro e no segundo croquis a seguir, observa-se implantação da Praça A Poderosa dentro contexto urbano, localizada no loteamento do jardim Santa Izabel e próxima a Rua Antonio Fernandes Leite. Vê-se ainda a Rodovia Jornalista Francisco de Aguirra Proença e, dentro do lote, onde se percebe o palco de apresentações posicionado no centro do terreno, com arquibancada à frente e acesso de carga e descarga aos fundos e ladeado por áreas de convivência, paisagismo e dois sanitários.



Barros, 2005.

Fonte: Prefeitura Municipal de Hortolândia. Planta do Loteamento do Jardim Rosolém, 2006.

Figura 33 – Croquis do Jardim Rosolém e SP-101.



A Praça A Poderosa possui extensas áreas livres e descobertas (sem sombras) o que, de certa forma, "atrapalha" a formação de maiores e melhores áreas de convivência (espaço de convivência). A distância do eixo do palco ao 1º degrau da arquitraveada é de cerca de 38 metros. Verifica-se, portanto, acentuada distância entre público e espetáculo, o que só faz aumentar a impressão de que o espaço somente ganha vitalidade quando recebe grande quantidade de público. Com pouca presença da comunidade, a praça tem pouca "vida".

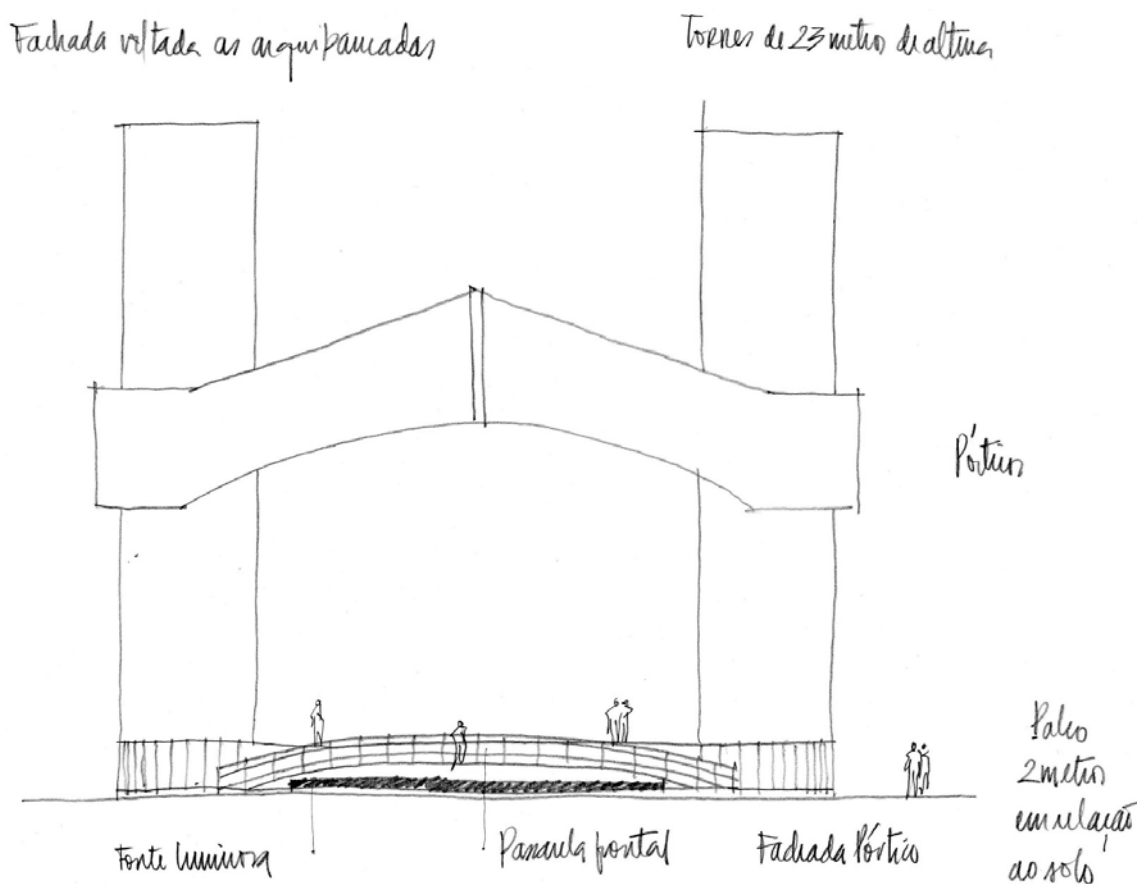
Barros, 2005.

Fonte: Prefeitura Municipal de Hortolândia. Planta da Praça A Poderosa, 2006.

Figura 34 – Croquis da Praça A Poderosa.

No terceiro e quarto croquis vêm-se as colunas que sustentam a estrutura metálica em comparação à escala humana, o que serve de referência para a demonstração da imponência da volumetria da construção.

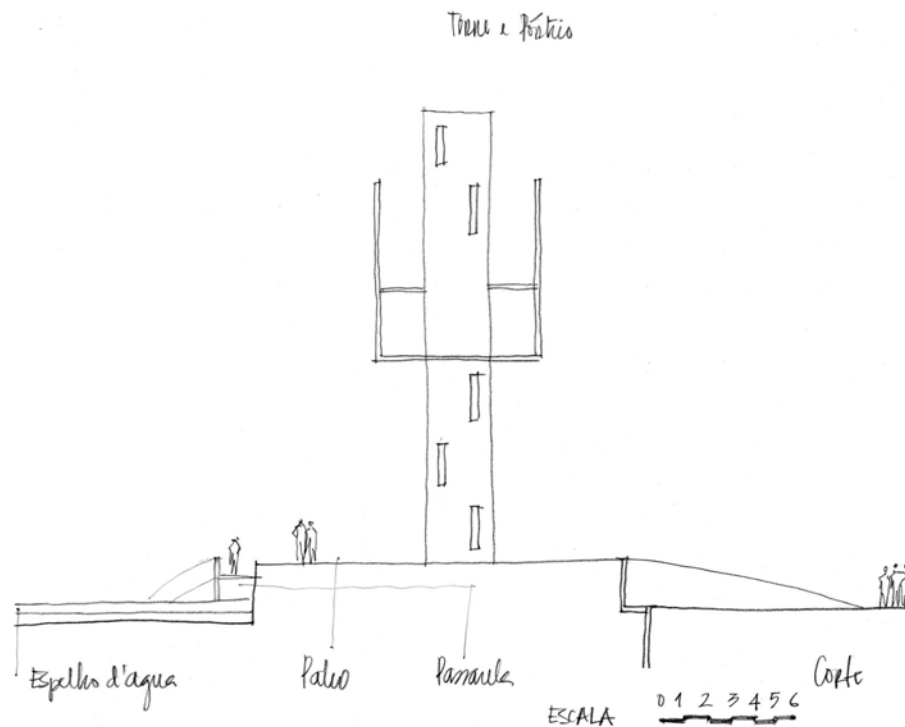
O desenho retrata a fachada frontal do palco, sendo que este se encontra a uma cota 2.0m acima do piso da praça, com possibilidade de acesso por passarelas que saem das laterais. Por sua vez, as duas colunas que suportam a estrutura metálica possuem 23.00m de altura.



Barros, 2005.

Figura 35 – Croquis da Fachada do Palco.

Fonte: Prefeitura Municipal de Hortolândia. Fachada da Praça A Poderosa, 2006.



Barros, 2005.

Figura 36 – Croquis da lateral do Palco.

Fonte: Prefeitura Municipal de Hortolândia. Fachada lateral da Praça A Poderosa, 2006.

As imagens retratam dois principais elementos do sistema de objetos que compõem o desenho da praça: o palco - acompanhado de espelho d'água e colunas que sustentam a estrutura metálica e; ampla arquibancada.



Barros, 2007



Barros, 2007.

Figura 37 e 38 – Imagens do palco de apresentações e arquibancada.

Embora o paisagismo e as áreas de convívio estejam preservados e bem cuidados, um olhar mais próximo observa a má conservação das construções. Sanitários feminino e masculino, os assentos e as lixeiras encontram-se bastante danificadas, com pichações nas áreas externas e internas, portas, bacias e pias quebradas ou retiradas. Espelhos e torneiras não são encontrados e os azulejos foram retirados, assim como as luminárias que estão quebradas e com fiação exposta, restando apenas algumas cubas sem função nenhuma. O forte mau cheiro perceptível já na área externa dos banheiros é constante no local e retrata a má conservação e a inexistência de manutenção dos equipamentos públicos, como mostram as imagens a seguir.



Barros, 2007.



Barros, 2007.

Figura 39 e 40 – Áreas de convivência e áreas verdes.



Barros, 2007.



Barros, 2007.

Figura 41 e 42 – Acesso ao sanitário masculino e vista interna.

Arquibancadas que servem ao palco para eventos cumprem seu propósito e sua função em datas pontuais, ou seja, quando da realização de apresentações e eventos. São verificadas pichações em suas colunas e ferrugem na estrutura metálica que fica sobre o palco e abriga o relógio. No período noturno a situação se agrava, pois, o uso pela população é ainda menor. Em determinado período tal situação justificou a inclusão de posto avançado da Polícia Militar no local. Ocorre que, houve posterior desativação do posto e este se encontra atualmente em completo abandono.



Barros, 2007.



Barros, 2007.

Figura 43 e 44 – Posto da Polícia Militar abandonado.



Barros, 2008.



Barros, 2008.

Figura 45 e 46 – Mobiliário e Placa de anúncio de investimentos.

A previsão de investimento federal no espaço público comprova a necessidade urgente de aplicação de recursos públicos, seja com o objetivo de reformar as instalações, seja com posterior manutenção dos equipamentos.

O entorno misto, tem predominância de imóveis de pequeno e médio porte de uso residencial horizontal. A menor parte é de uso comercial. Por estas características, verifica-se baixo tráfego de veículos e de pedestres, restringindo-se àqueles que residem ou trabalham no local. Tal situação, de certa forma, faz com que exista pouco interesse de comerciantes e prestadores de serviços, como comprova a presença de imóveis comerciais fechados ou colocados à disposição para locação.



Barros, 2007.



Barros, 2007.

Figura 47 e 48 – Imóveis fechados no entorno da Praça A Poderosa.

Torna-se claro que a Praça A Poderosa é um interessante espaço livre público, não somente pelo porte da intervenção urbana que produziu, como também em virtude do programa proposto revelar a ambição que a acompanha no sentido de caracterizar-se e consolidar-se como espaço de convivência urbana regional.

Por outro lado, também a Praça Antonio Feliciano, com suas características menos ambiciosas e sua intervenção urbana menos imponente é espaço livre público urbano que revela características singulares e não menos atraentes.

Neste sentido, é possível estabelecer-se pontos que as aproximam e, simultaneamente, as distanciam. Dedicada à comparação destes dois espaços livres públicos, seus sistemas de objetos e de ações e à definição de pontos comuns e incomuns é ao que se dedica na próxima etapa da dissertação.

5.3 UMA ANÁLISE COMPARATIVA DAS PRAÇAS.

Duas praças localizadas no mesmo município e numa mesma região que sofre um forte impacto da urbanização dispersa e fragmentada que se observa no contexto da Região Metropolitana de Campinas. Ambas pertencentes à concentração urbana do Rosolém, área de destacada influência na vida pública de Hortolândia, que abriga importantes equipamentos públicos municipais e onde residem 19.730 habitantes.

Dois espaços livres públicos urbanos, bem localizados em relação à principal via pública da região, onde se concentra o maior número de estabelecimentos de comércio e prestação de serviços, por onde trafegam todas as principais linhas de transporte coletivo que conectam a região e onde existe boa presença de equipamentos públicos. Lugares que permitem acesso à população que se desloca na região e de outras áreas do município., permitem conexão do tecido urbano . Dois espaços livres públicos de relevância, disponíveis ao uso da população, onde se revela uma marcante diferença, um revela imponência e outro apelo local e porte discreto.

A Praça Antonio Feliciano, voltada ao público religioso que frequenta a igreja de Nossa Senhora Aparecida em datas e horários pontuais e a Praça A Poderosa, direcionada ao público dos grandes eventos, que são também pontuais e menos constantes.

Entretanto, por serem espaços livres públicos instalados em áreas populares que não possuem farta oferta de lazer e diversão, espera-se mais do que vida urbana constante. Pergunta-se se as praças não deveriam servir à população mais do que somente em momentos específicos? Se os espaços públicos não deveriam ser utilizados constantemente pela população. A resposta é sim.

Olhando-se mais proximamente aos sistemas de objetos que compõem estes espaços e seu entorno, observa-se características que podem revelar elementos que motivem o uso constante ou esporádico pela população.

Prova-se que não somente um bom projeto pode resolver a questão do uso do espaço pela população. Há de existir, além de um relevante sistema de objetos – que pode ou não advir de um projeto bem elaborado, uma identificação da população com o lugar, desenvolvendo assim, muitas vezes, um rico sistema de ações que proporciona o chamado “estado de praça” ou “pracialidade”.

Exemplos com a Praça dels Països Catalans, em Barcelona, projeto dos arquitetos Piñon, Viaplana e Miralles, desperta encantamento e admiração não somente ao ser visitada, como também ao ver-se as inúmeras imagens publicadas em diversos livros e revistas de arquitetura, urbanismo e paisagismo. Com rigor, sobriedade e pureza no desenho do espaço de passeio e convivência, com a elegância na escolha do mobiliário urbano, das luminárias e das marquises dos bancos, compõe-se um sistema de objetos harmônicos e finos, construindo-se um local agradável. Não obstante todos estes atributos, verifica-se que a população catalã não apropriou-se deste espaço. Fica dúvida, seria um espaço talvez um pouco árido demais? Ou elegante demais?

A despeito da não apropriação pela população catalã, o projeto de Piñon, Viaplana e Miralles mundialmente inspirou outros profissionais. Na ocasião do programa Rio-Cidade, em que a prefeitura carioca definiu bairros alvos de projetos de intervenção no espaço público e os distribuiu entre profissionais da área, para que apresentassem suas propostas, o design do mobiliário do melhor caracterizar o bairro como de elite ou renda alta bairro do Leblon foi objeto de trabalho da equipe coordenada pelo arquiteto Índio da Costa, com participação do arquiteto paisagista Fernando Chacel.

O local, que já se caracterizava como bastante freqüentado, recebeu manutenção da arborização e do espaço livre central, com intervenção no desenho do piso e adequada disposição do mobiliário urbano. Por atentar-se

mais aos costumes dos usuários, ao lugar e a seu clima, resultou-se um projeto ambiental e esteticamente primoroso, que incrementou e adicionou qualidade ao espaço livre público que já era utilizado pela população.

Por outro lado, no mesmo Programa Rio-Cidade, em Madureira, na Praça das Mães, mesmo em virtude dos esforços atribuídos pela equipe de arquitetos envolvidos não foram suficientes para atribuir condições para que o lugar estabelecesse um destacado sistema de ações. Espaço livre residual sob um viaduto, suas alças de acesso e próximo a linha férrea, verificou-se que não basta pintar o viaduto e parte do piso, acrescentar mesas de jogos e dispor vegetação para que se construa um sistema de objetos capaz de atrair esfera de vida pública.

Comparando-se os espaços livres públicos das praças Antonio Feliciano e A Poderosa, observa-se claramente a diferença existente entre as intervenções urbanas aplicadas. Enquanto a Antonio Feliciano revela “pracialidade” ou “estado de praça” em diversos momentos da semana A Poderosa revela necessidade de nela serem realizados eventos de grande porte para que o público a frequente.

Seja aos finais de semana, especialmente no período noturno, em que o público jovem se desloca de bairros mais distantes para visita e permanência na praça e barzinhos que a circundam, que já se caracterizam como referência de ponto de encontro do público jovem com objetivo de diversão e relacionamentos – namorar e paquerar, aos domingos pela manhã, período em que os fiéis frequentam a missa semanal da paróquia de Nossa Senhora Aparecida ou, até mesmo durante os dias de semana em virtude do atendimento realizado no Centro de Saúde Jardim Rosolém, a praça da paróquia se caracteriza por rico espaço livre público, utilizado por cidadãos das mais variadas faixas etárias.

Por outro lado, a Poderosa, apesar de vultuosos recursos públicos destinados a sua execução e manutenção - por determinado período e apesar do esforço da administração pública no sentido de esporadicamente

realizar eventos de médio porte no local, revela fraquíssimo poder de atração de população dos bairros próximos e, sobretudo, dos bairros distantes e de outros municípios, como era seu objetivo.

6. CONCLUSÃO

Buscando contribuir para a reflexão atual sobre a temática do Espaço Livre Público, a presente dissertação de mestrado em urbanismo tratou da evolução urbana de Hortolândia, abordada dentro do contexto da Região Metropolitana de Campinas além de delimitar e recortar dois objetos de estudo, a Praça Antonio Feliciano e a Praça A Poderosa.

A fundamentação teórica teve como referência a conceituação desenvolvida por Santos, partindo do ponto de que o espaço é caracterizado por um sistema de objetos e um sistema de ações entendido como construção social. O capítulo inicial, após situar um quadro conceitual geral para o desenvolvimento de reflexões sobre o tema, abordou a gênese e os contornos atuais da metrópole contemporânea, suas características principais de dispersão, difusão e fragmentação e discutiu o espaço intra-urbano, caracterizado ou não por possuir “*pracialidade*” (QUEIROGA, 2002) ou “*estado de praça*” (QUEIROGA, 2002) nos objetos de estudo em pauta.

É possível afirmar que, duas conclusões restaram claras ao final da pesquisa. A primeira que afirma haver relação direta e clara entre a existência, a expansão, o crescimento e a evolução urbana de Hortolândia e o uso e a apropriação de seus espaços livres públicos à expansão, ao crescimento e à evolução urbana da Região Metropolitana de Campinas e a segunda que demonstra duas realidades de uso e ocupação totalmente diversas entre a Praça A Poderosa e a Praça Antonio Feliciano.

Ressalta-se neste ponto a postura metodológica que permitiu observar a estruturação urbana de Hortolândia como resultado direto da urbanização dispersa e fragmentada que se espalhou pelo território metropolitano campineiro. Tornou-se evidente, logo no início dos trabalhos, a necessidade de estabelecer-se interfaces entre as características urbanas de Hortolândia e seu acelerado crescimento e as questões urbanas fruto da dinâmica de transformação encontrada na Região Metropolitana de Campinas.

A análise dos índices populacionais, considerando o fluxo migratório e o crescimento vegetativo nos últimos anos por município, o estudo da importância do sistema de transporte - com a devida consideração da quantidade e modo de realização de viagens por dia entre cidades, combinado com o destaque dado à localização das indústrias e empresas de alta tecnologia, foi possível constatar e demonstrar que as populações residentes na metrópole procuram concentrar-se em áreas urbanas próximas aos principais eixos de transporte. Com isto, conduziu-se a pesquisa a observar a influência e a importância revelada pela Rodovia Anhanguera, Rodovia dos Bandeirantes, Rodovia Jornalista Francisco de Aguirre Proença e Ferrovia, no desenho urbano da metrópole e de municípios como Hortolândia.

Vale destacar que, as terras que deram origem ao município de Hortolândia, em meados do século XIX quando ainda pertencentes ao município de Campinas, apresentavam características totalmente agrícolas, onde destacava-se o cultivo de algodão, do café e do açúcar. Registros históricos do final do século XIX demonstram, em decorrência da negociação de terras na região, a chegada de novos proprietários rurais que intensificaram as atividades econômicas, gerando o aumento da quantidade de habitantes e a conseqüente formação do núcleo urbano de Hortolândia.

Olhando-se atentamente para a configuração urbana do município, para a localização dos loteamentos, bem como para a exposição através de imagens, dos espaços livres públicos em comparação aos espaços livres privados, combinado com a interferência da ferrovia e das rodovias de tráfego rápido e intenso que se colocam como verdadeiras cicatrizes urbanas, é possível concluir-se pela existência de quatro áreas de concentração urbana. Localizadas três delas ao norte e uma ao sul da Rodovia Jornalista Francisco de Aguirre Proença, a SP-101, tal divisão impacta na consolidação do território hortolandense, interferindo no cotidiano da população, o que reforça a tese da fragmentação e da dispersão urbana.

Embora a conclusão pela existência de quatro áreas de concentração urbana no município de Hortolândia seja divergente de material desenvolvido pela Emplasa, é necessário salientar que tal material contribuiu para o aprofundamento da análise da ocupação territorial ao apresentar informações relevantes. Segundo dados e documentos desenvolvidos pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A, com base em estudos de unidades de informações territoriais, chamadas UITs e definidas como polígonos territoriais delimitados a partir de características funcionais e urbanas, o município de Hortolândia possui seis destas unidades. Um dos pontos em comum entre os estudos da Emplasa e a conclusão aqui relatada é a evidente interferência da malha rodoviária e ferroviária na configuração da cidade de Hortolândia, proporcionando inclusive a valorização imobiliária em áreas próximas a estes eixos.

Em relação aos objetos de estudo, ao término da análise das duas praças, tornam-se latente duas realidades urbanas diversas. No caso da Praça A Poderosa, desde a concepção do projeto, com a devida escolha do local para abrigar um espaço de grande porte para eventos, passando pela definição do programa de áreas, composto por arquibancadas, sanitários, acesso de carga e descarga de equipamentos e base da polícia militar, passando pelo seu desenvolvimento onde se previu monumental estrutura em concreto e material metálico, ampla arquibancada para visitantes, até a execução das obras com o investimento de verba pública, observa-se forte influência do contexto metropolitano, ao ambicionar-se a conclusão de uma intervenção arquitetônica e urbanística de significado e ressonância metropolitana voltado ao atendimento de público oriundo também de outros municípios.

Com características distintas, cada uma exerce de seu modo um papel na vida da cidade, porém, de formas totalmente diferentes. Embora localizadas próximas fisicamente, o estudo comparativo a respeito dos programas propostos para estes espaços públicos, respectivas inserções urbanas, bem como o tratamento arquitetônico e urbanístico que receberam, forneceram elementos de onde foi possível extrair as intenções do executor,

como também discutir a inserção na esfera da vida pública contemporânea de Hortolândia.

Com área de aproximadamente 6.000 m², a Praça Antonio Feliciano possui formato retangular. Sede da Paróquia de Nossa Senhora Aparecida, a praça abriga além da igreja, um salão paroquial, um estacionamento geralmente utilizado pelos freqüentadores das missas, uma banca de jornal – que vende salgados, aperitivos e bebidas em pouca quantidade, ponto de embarque e desembarque de transporte coletivo, pequeno palco para apresentações posicionado aos fundos da construção da igreja e próximo ao salão, além de discretos bancos e árvores de pequeno porte, formadores de singela área de convivência ao lado do Centro de Saúde do Rosolém que, de forma um pouco inusitada tem sua fachada do fundo posicionada defronte à construção da igreja. Uma via de acesso, com piso diferenciado em relação ao da praça, serve de acesso ao estacionamento e distancia a frente da igreja dos fundos do centro de saúde.

A presença do espaço público da Antonio Feliciano e o intenso tráfego de veículos e pedestres na Rua Antonio Fernandes Leite torna o espaço um atrativo para a instalação de comércio e serviços.

Por outro lado a Praça A Poderosa tem objetivos diferentes que pautaram sua concepção. Possui como referência uma escala urbana diversa, mais ampla, pretendendo ser um marco do caráter metropolitano, pois, fora criada para atender a população do município e de municípios vizinhos da região metropolitana. Concebida para abrigar eventos de grande porte o programa arquitetônico da praça inclui um amplo sistema de objetos voltados para tal fim, apresentando-se como elemento central uma estrutura metálica apoiada em duas torres que, por sua altura, pode ser vista por quem trafega no sentido Campinas à Monte Mor da Rodovia SP-101.

Conclui-se que, espaços livres públicos urbanos de autoria coletiva, muitas vezes não programados sob rigorosos projetos arquitetônicos, possuem imensa riqueza social, tornando-se lugares

agradáveis e de intensa sociabilidade, diferentemente, neste caso, da Praça A Poderosa, que por inúmeros motivos, não gera, nem atrai, pelo menos na atualidade, convivência pública. Dentre os motivos que permitem destacar como preponderantes para o fraco e pouco representativo uso e ocupação da praça pela população, estão a escassez de eventos e a pouca variedade de apresentações culturais e artísticas agendadas para o local. Agenda esta que se resume às apresentações carnavalescas em período do ano. Vale lembrar que, em inúmeros municípios brasileiros, Poder Público incentiva e apóia das mais variadas formas, os movimentos culturais de rua, promovidos por associações, organizações não governamentais, empresas privadas, entre outros. O espaço existente poderia certamente, abrigar tais atividades, além do que, é provável que Hortolândia não seja exceção entre as cidades brasileiras, que possuem ricos grupos que querem e precisam de locais apropriados para promover sua arte.

Através de situações como a da Praça Antonio Feliciano em contraposição à Praça A Poderosa, verifica-se que o espaço realmente público rico é aquele que é acolhido pela população. E, este acolhimento é manifestado de várias formas, entre elas através do uso constante e variado conforme os dias, horários e tipo de público, configurando assim, situações que denotam “*pracialidade*” (QUEIROGA, 2002), um “*estado de praça*” (QUEIROGA, 2002), que são passíveis de se concretizarem nas mais variadas condições.

Em função desta apropriação qualificada por meio do uso coletivo, muitas vezes é ultrapassada a funcionalidade específica proposta por determinada intervenção pública ou projeto arquitetônico. É possível observar-se situações de rica “*pracialidade*” (QUEIROGA, 2002), manifestadas no cotidiano. Situações que potencializam as dinâmicas pertinentes à esfera da vida pública atual.

Conclui-se que a Praça Antonio Feliciano, de menor porte, imponência e ambição, composta por um conjunto de características em seu

entorno, que vão desde a presença de equipamentos e locais de prestação de serviços públicos úteis, comércios e serviços públicos e privados, somados a um espaço simples e agradável que estimula o seu uso e apropriação pela comunidade. Existe, portanto, uma combinação interessante entre um rico e variado sistema de objetos e um sistema de ações na Praça Antonio Feliciano. E esta conjuntura advém, não de um projeto requintado e rebuscado como no caso da A Poderosa, mas sim de uma identificação da população com o lugar, fatores que lhe atribuem caráter de espaço livre público vivenciado pela população. Existe, portanto, uma combinação interessante entre um sistema de objetos e um sistema de ações.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASCHER, F. *Metropolização e transformação dos centros das cidades*. In ALMEIDA, M.A. (Apresenta.) *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.

FERRARA, L. D. *Os significados urbanos*. São Paulo: Edusp, 2000.

FONSECA, R.; D'AVANZO, Á.; NEGREIROS, R; (orgs). *Livro Verde - Desafios para a gestão da região metropolitana de Campinas*. Campinas: Unicamp, 2002.

MEYER, R. *Atributos da Metrópole Contemporânea*. In Revista São Paulo em Perspectiva (14:4), out-dez2000.

QUEIROGA, E. *A megalópole e a praça. O espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa*. 2001. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

_____. BENFATTI, D. *Entre o nó e a rede, dialéticas espaciais contemporâneas: O caso da metrópole de Campinas diante da megalópole do sudeste*. In XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2007.

REIS FILHO, N. G. *Brasil: estudos sobre dispersão urbana*. São Paulo: FAU-USP, 2007.

_____. *Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas do Tecido Urbano*. 1ª edição. Ed. São Paulo: FAU-USP, 2007.

_____; PORTAS, N.; TANAKA, M. M. S. *Dispersão Urbana – Diálogo sobre pesquisas – Brasil – Europa*. 1. Ed. São Paulo: FAU-USP, 2007.

SANTOS, M. *A natureza do espaço. Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1988.

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

SOJA, E. *O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos E.U.A.: virando Los Angeles pelo avesso*. In SANTOS, M.; SOUZA, M.A.; SILVEIRA, M.L. (Orgs.;1994), *Território, globalização e fragmentação*. 2. Ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SOUZA, M.A. *Cidades médias e desenvolvimento industrial – uma proposta de descentralização metropolitana*. São Paulo: Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo, 1978.

THÉRY, H.; MELO, N.A. *Atlas do Brasil: Disparidades e Dinâmicas do Território*. São Paulo: Edusp, 2005.

8. ANEXO

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)