

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

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

*A METROPOLIZAÇÃO-PERIFERIZAÇÃO BRASILEIRA NO
PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL*

ELIZA P. DE ALMEIDA

ORIENTADOR
PROFESSOR DOUTOR MILTON SANTOS

FEVEREIRO DE 2000

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre na área de Geografia Humana, sob orientação do Professor Doutor Milton Santos.

Índice

Índice de tabelas e quadros	05
Siglas	09
Resumo	11
Resumen	12
Agradecimentos	13
Introdução	14
PARTE I A FORMAÇÃO DO MEIO TÉCNICO E AS CIDADES: MODERNIZAÇÕES DO TERRITÓRIO BRASILEIRO	22
Capítulo 1 A racionalização das cidades brasileiras - nos primeiros decênios do século XX	31
Capítulo 2 Normas jurídicas e estruturação do espaço urbano	38
2.1. O novo sistema de circulação e a valorização fundiária	40
2.2. As intervenções nas áreas centrais	44
Capítulo 3 Inovações tecnológicas e novos usos da cidade	49
3.1. As alterações do sistema de transportes e a nova geografia urbana	50
3.2. As normatizações do Estado brasileiro - repercussões para o crescimento urbano	51
PARTE II A DIFUSÃO DO MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL E A CONSOLIDAÇÃO DA URBANIZAÇÃO BRASILEIRA	57
Capítulo 4 As políticas territoriais - novas regulações para a internacionalização da economia	60
4.1. As modernizações seletivas no território brasileiro	62
	66
Capítulo 5 Tendências à dispersão: a complexização da divisão territorial do trabalho	
5.1. A ampliação dos contextos acelera a urbanização do país	70
5.2. As mudanças territoriais: metropolização	77
PARTE III PERIFERIZAÇÃO E SEGMENTAÇÃO DO MERCADO	81
Capítulo 6 O papel do meio ambiente construído na formação do circuito inferior	85
6.2. A guerra dos lugares – as novas estratégias das empresas	95
Capítulo 7 A Precarização do trabalho nas regiões metropolitanas do país	102
7.1. Circuito Inferior da economia nas metrópoles corporativas	110
7.2. Os nexos entre circuito inferior e periferização	118

Capítulo 8	A forma-conteúdo das metrópoles corporativas - a periferização	125
	8.1. Os sistemas de transportes	128
	8.2. A modernização das cidades brasileiras: o papel do Banco Nacional de Habitação	133
	8.3. A criação de novos vetores de valorização: novas centralidades	136
PARTE IV	METROPOLIZAÇÃO-PERIFERIZAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO	139
Capítulo 9	A refuncionalização de subespaços da metrópole paulista	143
Capítulo 10	A periferização - a contrafinalidade da metrópole corporativa	149
	10.1. O arrefecimento do padrão periférico	157
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	163
	BIBLIOGRAFIA	166
	ÍNDICE DE PERIÓDICOS	180
	CROQUIS DAS REGIÕES METROPOLITANAS	181
	ANEXOS DA PARTE IV	182

TABELAS

TABELA 1	BRASIL – 1881 NÚMERO DE FÁBRICAS DE TECIDOS POR ESTADOS	26
TABELA 2	BRASIL E GRANDES REGIÕES – 1907 INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO – NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS E DE OPERÁRIOS	26
TABELA 3	MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - VALOR MÉDIO VENAL DO TERRENO	44
TABELA 4	BRASIL - TOTAL DOS INVESTIMENTOS NORTE-AMERICANOS DIRETOS	62
TABELA 5	BRASIL - ALOCAÇÃO REGIONAL DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS ENTRE 1952 E 1965 - (% DOS INVESTIMENTOS FEITOS)	64
TABELA 6	BRASIL E GRANDES REGIÕES - 1970 - INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO	67
TABELA 7	BRASIL E GRANDES REGIÕES - TAXAS DE URBANIZAÇÃO	71
TABELA 8	BRASIL -ÍNDICES SIMPLES DA UTILIZAÇÃO DE INSUMOS BÁSICOS PELA AGRICULTURA (BASE 1966 - 100)	72
TABELA 9	BRASIL E GRANDES REGIÕES - PORCENTAGEM DA POPULAÇÃO MORANDO EM CIDADES COM MAIS DE 20.000	73
TABELA 10	BRASIL E GRANDES REGIÕES - NÚMERO DE CIDADES COM MAIS DE 100.000 HABITANTES	73
TABELA 11	BRASIL E GRANDES REGIÕES - TAXAS DE URBANIZAÇÃO – (EM %)	74
TABELA 12	BRASIL E GRANDES REGIÕES - PORCENTAGEM DA POPULAÇÃO DAS CIDADES COM MAIS DE 20.000 HABITANTES SOBRE A POPULAÇÃO TOTAL	75
TABELA 13	BRASIL E GRANDES REGIÕES - NÚMERO DE CIDADES COM MAIS DE 100.000 HABITANTES	76
TABELA 14	BRASIL E REGIÕES METROPOLITANAS - TOTAL DA POPULAÇÃO (EM NÚMEROS ABSOLUTOS E RELATIVOS)	78
TABELA 15	BRASIL E REGIÕES METROPOLITANAS - TAXA DE CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO	79
TABELA 16	BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - (1960 -1980) CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO PRESENTE E DA POPULAÇÃO EMPREGADA NOS SETORES SECUNDÁRIOS E TERCIÁRIOS - (1960 – ÍNDICE 100)	88
TABELA 17	BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - 1960-1980 - CRESCIMENTO COMPARADO DA POPULAÇÃO E DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA (PEA) NA INDÚSTRIA - (EM %)	88
TABELA 18	BRASIL - CRESCIMENTO COMPARADO DA POPULAÇÃO METROPOLITANA (1980-1991) E DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA NO SETOR SECUNDÁRIO E NO TERCIÁRIO (1980-1992) – EM %	89

TABELA 19	BRASIL E GRANDES REGIÕES - TAXAS DE CRESCIMENTO NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO - PERÍODO DE 1970/1980 E 1980/1990	93
TABELA 20	BRASIL - CRESCIMENTO COMPARADO DA POPULAÇÃO METROPOLITANA (1991-1996) E DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA NO SETOR SECUNDÁRIO E NO TERCIÁRIO (1992-1996)	94
TABELA 21	BRASIL E GRANDES REGIÕES - VALOR DA TRANSFORMAÇÃO INDUSTRIAL - 1980/1990 (EM %)	97
TABELA 22	BRASIL - DESEMBOLSO DO BNDES POR REGIÕES (EM MILHÕES DE DÓLARES E EM %)	97
TABELA 23	ESTADO DE SÃO PAULO - PARTICIPAÇÃO NO VALOR ADICIONADO INDUSTRIAL	98
TABELA 24	BRASIL - POTENCIAL DE EMPREGOS GERADOS PARA CADA R\$ 1 MILHÃO INVESTIDO	101
TABELA 25	BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - PARTICIPAÇÃO RELATIVA DOS EMPREGADOS COM E SEM CARTEIRA DE TRABALHO ASSINADA E DOS TRABALHADORES POR CONTA PRÓPRIA	103
TABELA 26	REGIÕES METROPOLITANAS - TAXA DE CRESCIMENTO DOS EMPREGADOS COM E SEM CARTEIRA DE TRABALHO ASSINADA E DOS TRABALHADORES POR CONTA PRÓPRIA ENTRE 1981 E 1996	104
TABELA 27	BRASIL - PARTICIPAÇÃO RELATIVA DOS CONTRIBUINTES E NÃOCONTRIBUINTES NAS REGIÕES METROPOLITANAS ENTRE 1981 E 1995	105
TABELA 28	BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - PARTICIPAÇÃO RELATIVA DOS CONTRIBUINTES E NÃO CONTRIBUINTES 1981 - 1995	105
TABELA 29	REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - DISTRIBUIÇÃO DAS MULHERES E DOS HOMENS OCUPADOS SEGUNDO OS RAMOS DE ATIVIDADES - EM %	106
TABELA 30	REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - RAZÃO DE SALÁRIO DE ADMISSÃO/SALÁRIO DE DESLIGAMENTO MASCULINO JANEIRO DE 1995 A JULHO DE 1996	106
TABELA 31	REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA FAIXA SALARIAL - HOMENS E MULHERES - JANEIRO DE 1995 A JULHO DE 1996	107
TABELA 32	REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - NÚMERO DE DESEMPREGADOS (ABSOLUTO E RELATIVOS) VÁRIOS ANOS	108
TABELA 33	BRASIL - TAXAS DE DESEMPREGO NAS REGIÕES METROPOLITANAS - 1996 A 1999	108
TABELA 34	BRASIL - TAXAS DE DESEMPREGO - REGIÕES METROPOLITANAS SELECIONADAS	110
TABELA 35	BRASIL - PROPORÇÃO DE POBRES NAS REGIÕES METROPOLITANAS	114
TABELA 36	BRASIL - PARTICIPAÇÃO RELATIVA NA CLASSE DE RENDIMENTOS DA POPULAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS 1981 A 1996 - EM	115
TABELA 37	BRASIL - PARTICIPAÇÃO RELATIVA DA POPULAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS NAS CLASSES DE RENDIMENTOS - 1981 A 1996 - EM %	116
TABELA 38	BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - 1950 e 1970 - TOTAL DA POPULAÇÃO POR MUNICÍPIO NÚCLEO E DEMAIS MUNICÍPIOS DAS R.Ms.	120

TABELA 39	BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS NÚCLEOS - 1950 A 1970 - EM %	120
TABELA 40	- BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - TOTAL DA POPULAÇÃO - 1980 - 1996 (EM NÚMEROS ABSOLUTOS E RELATIVOS)	121
TABELA 41	BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS NÚCLEOS - 1980/1996 - EM %	122
TABELA 42	MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE E DIFERENTES CIRCUITOS DA ÁREA URBANA - PARTICIPAÇÃO DA ÁREA DESOCUPADA (1987) E POPULAÇÃO (1980)	123
TABELA 43	REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE - ESTIMATIVA DE FAMÍLIAS INDIGENTES (1991)	127
TABELA 44	BRASIL - MUNICÍPIOS SELECIONADOS - PASSAGEIROS POR QUILÔMETRO (MÉDIA ANUAL 1995-1997)	132
TABELA 45	REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE - 1997- DESLOCAMENTOS SEGUNDO OS MODOS DE TRANSPORTES	132
TABELA 46	MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - 1999 - DESLOCAMENTOS SEGUNDO OS MODOS DE TRANSPORTES	133
TABELA 47	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS E EXTENSÃO DO METRÔ EM DIVERSAS METRÓPOLES 1998	133
TABELA 48	REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO E TAXA DE CRESCIMENTO 1950/1970	149
TABELA 49	REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - TAXA DE CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO 1970/1996	151
TABELA 50	REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO E MUNICÍPIO DE SÃO PAULO DISTRIBUIÇÃO DE HOSPITAIS, POR ENTIDADE MANTENEDORA - 1991	152
TABELA 51	REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - NÚMERO DE EQUIPAMENTOS CULTURAIS 1990	154
TABELA 52	MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - PROBABILIDADE DA CAUSA MORTE DOS JOVENS DE 15 A 24 ANOS - HOMICÍDIOS - CENTRO E PERIFERIA - 1985/1990/1994 (EM %)	156
TABELA 53	REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - TAXA DE CRESCIMENTO DE MUNICÍPIOS ESCOLHIDOS - 1970/1996	157
TABELA 54	BRASIL - PORCENTAGEM DE FINANCIAMENTO EXTERNO NOS INVESTIMENTOS URBANOS	160

QUADROS

QUADRO 1	MUNICÍPIO DE SALVADOR - 1978 DIVISÃO DO TRABALHO NO CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA POR SUBSETORES E RAMOS DE ATIVIDADE	83
QUADRO 2	BRASIL - INCENTIVOS CONCEDIDOS PELOS ESTADOS, EMPRESAS BENEFICIADAS E EMPREGOS DIRETOS E INDIRETOS GERADOS	100
QUADRO 3	MUNICÍPIO DE SÃO PAULO INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL URBANO - 1975-1995	146
QUADRO 4	MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO POR TAMANHO DA POPULAÇÃO - 1970	150
QUADRO 5	REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO POR TAMANHO DA POPULAÇÃO -1996	151

ANFAVEA - Associação Nacional de Fabricantes de Veículos
ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos
BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDE - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNH - Banco Nacional de Habitação
CDE - Conselho de Desenvolvimento Econômico
CDI - Conselho de Desenvolvimento Industrial
CDI - Centro de Desenvolvimento Industrial
CET - Companhia de Engenharia de Tráfego
COHAB - Companhia de Habitação
DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos
DNOS - Departamento Nacional de Obras e Saneamento
EMPLASA - Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo SA
EMURB - Empresa Municipal de Urbanização
FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FIBGE - Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
FIESP - Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
FIPE - Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
IAPs - Institutos de Aposentadorias e Pensões
ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
INOCOOP - Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais
IPC - Índice de Potencial de Consumo
IPEA - Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
MTB - Ministério do Trabalho
PEA - População Economicamente Ativa
PED - Pesquisa Emprego e Desemprego
PIB - Produto Interno Bruto
PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PND - Plano Nacional de Desenvolvimento
RAIS - Relatório Anual de Informações Sociais
RM - Região Metropolitana
RMB - Região Metropolitana de Belém
RMBH - Região Metropolitana de Belo Horizonte

RMC - Região Metropolitana de Curitiba
RMF - Região Metropolitana de Fortaleza
RMPA - Região Metropolitana de Porto Alegre
RMR - Região Metropolitana de Recife
RMRJ - Região Metropolitana do Rio de Janeiro
RMS - Região Metropolitana de Salvador
RMSP - Região Metropolitana de São Paulo
SBPE - Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo
SEBRAE - Serviço de Apoio à Pequena e Média Empresa
SIMPI - Sindicato da Micro e Pequena Indústria
SINE - Sistema Nacional de Emprego
SUDAM - Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE - Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste
UBRAFE - União Brasileira de Feiras
VTI - Valor de Transformação Industrial

O atual período histórico é caracterizado pela presença cada vez maior de conteúdos de técnica, ciência e informação que atingem em graus distintos todas as partes do mundo e, por conseguinte, são também responsáveis pela remodelação de vastas áreas do território nacional.

O uso do território modifica-se, então, com os novos acréscimos de ciência, tecnologia e informação. A incorporação das modernizações, no pós-segunda guerra mundial à nação brasileira acelerou a urbanização da sociedade e do território. A concentração de recursos econômicos e de população logrou um papel de destaque as metrópoles brasileiras. Dentro deste contexto, analisamos o processo de periferização entendido como a exclusão social e geográfica de grandes parcelas da população das modernizações do país. O uso corporativo das metrópoles brasileiras, fruto de uma valorização desigual das pessoas e dos lugares, criou uma organização territorial metropolitana que é excludente beneficiando, sobretudo, as atividades modernas e uma minoria da população. Os subespaços das metrópoles atingidos pelas modernizações exercem uma ação centrífuga, expulsando para as distantes periferias ou para os interstícios das cidades aqueles que não podem pagar pelo ônus dessa valorização.

El período histórico actual se caracteriza por la presencia cada vez mayor de contenidos de técnica, ciencia e información que alcanzan, en distintos grados, todas las partes del mundo y, por consiguiente, son también responsables por la remodelación de vastas áreas del territorio nacional.

El uso del territorio se modifica, de esa manera, con esos nuevos incrementos de ciencia, tecnología e información. Después de la Segunda Guerra Mundial, la incorporación de modernizaciones a la nación brasilera aceleró la urbanización de la sociedad y del territorio. La concentración de recursos económicos y de población otorgó un papel sobresaliente a las metrópolis brasileiras. Dentro de este contexto, analizamos el proceso de periferización entendido como la exclusión social y geográfica de grandes parcelas de la población respecto de las modernizaciones del país. El uso corporativo de las metrópolis brasileiras, fruto de una valorización desigual de las personas y de los lugares, creó una organización territorial metropolitana que es excluyente, beneficiando, sobre todo, a las actividades modernas y a una minoría de la población. Los sub-espacios de las metrópolis alcanzados por las modernizaciones ejercen una acción centrífuga, expulsando para las áreas periféricas o para los intersticios de las ciudades a aquellos que no pueden pagar por el peso de esa valorización.

Agradecimentos

Gostaria de expressar meu imenso carinho e gratidão ao prof. Milton Santos que com o seu rigor e amizade muito tem ensinado sobre os caminhos da pesquisa e sobre a geografia.

Agradeço aos colegas - Soraya Ramos, Fábio Contel, Ricardo Mendes, Iara Sakitani, Gustavo Goulart, Renato Balbim, Magali Bueno, Rubens Toledo, Julia Andrade e Nilo Lima pelo enriquecedor convívio no Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental e aos colegas da Sala de Estudos Territorias - à Mónica Arroyo, à Maria Laura Silveira pela leitura atenta do relatório de qualificação e à Paula Borin e à Flávia Grimm pelos seus préstimos e colaboração. Em especial, gostaria de registrar meus agradecimentos aos amigos Ricardo Castillo, Adriana Bernardes e Marcos Xavier pela sua inestimável cooperação, pelas observações e sugestões durante a realização desse trabalho.

À Ana Elisa Pereira, Lidia Antongiovanni e Márcio Cataia agradeço o apoio indispensável e a paciência para a finalização desse trabalho.

Agradeço também aos professores Samira Peduti Kahil e Francisco Scarlato que participaram do exame de qualificação.

Aos professores Maria Adélia de Souza, Armen Mamigonian e Milton Santos agradeço ao rico debate acadêmico propiciado pela realização dos congressos, seminários, mesas redondas.

Meus agradecimentos à Capes pela bolsa de estudos oferecida no curso de Mestrado.

Finalmente, agradeço aos familiares e amigos, minha mãe, Maria Luiza, meu pai, Clóvis (*in memoriam*) e meus irmãos Sergio e Haroldo. A eles esse trabalho é dedicado.

O pós-segunda guerra mundial assinala um momento de inflexão na história mundial, quando se inicia o processo de globalização da economia. Trata-se de um novo período da história, marcado por uma nova divisão territorial do trabalho assentada na expansão do meio técnico-científico-informacional. A formação de uma aliança entre técnica, ciência e informação é central para compreendermos as transformações que estão em curso. Esses três dados conjugados têm sido responsáveis pela célere mudança que se difunde, em graus variados, por todo o planeta.

O espaço geográfico entendido (Milton Santos: 1996b:51) “como um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não consideradas isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” nos permitirá compreender as transformações do atual período histórico.

O fortalecimento de um número cada vez menor de corporações multinacionais, de instituições supranacionais é, ao mesmo tempo, decorrência desse novo conteúdo do meio geográfico e a condição prévia para a sua existência. O poder “onipotente” alcançado por estes atores hegemônicos deve-se, de um lado, à unicidade técnica que é dada pela criação dos novos sistemas técnicos e de ações que estão em consonância com os seus interesses mais imediatos e, de outro lado, pela aceitação por parte das nações dessa lógica que tem conduzido à mudanças profundas no uso dos territórios.

Esses sistemas encontram-se presentes em diversas partes do mundo, embora em graus distintos de complexidade. Isso acaba criando desigualdades, tanto ao nível local como ao nível mundial. A fragmentação torna-se, então, uma das principais conseqüências do processo de unificação. Há uma tendência à racionalidade de determinados espaços que assegura a realização das ações hegemônicas, opondo-se aos espaços onde esta racionalidade ainda está por se delinear. Complementaridades e contradições fazem parte do jogo dialético que se forma entre o Mundo e o Lugar. O acolhimento dos vetores externos demanda enormes investimentos dos lugares. Todavia,

o desvio dos recursos públicos e privados para satisfazer as necessidades das atividades hegemônicas gera tensões, pois as ações políticas e econômicas não buscam contemplar a sociedade como um todo.

Como já enfatizamos, as inovações se dão de forma descontínua nas diferentes nações do mundo, uma vez que as novidades não chegam ao mesmo tempo nos lugares e nem se distribuem igualmente. Formam-se, então, arranjos espaciais específicos, o que torna cada lugar único, graças ao amálgama entre antigas e novas variáveis. Isso nos permite reconhecer manchas mais ou menos extensas ou pontos privilegiados que recebem estes vetores de modernidade, coincidindo com os espaços da globalização. Forma-se, assim, uma aliança entre Estado e atores hegemônicos que tem fortes impactos sobre os Territórios Nacionais.

A urbanização da sociedade e do território brasileiro se acelera, no pós-segunda guerra mundial, quando se inicia o processo de globalização da economia. A metropolização configura-se, então, como um dos aspectos mais evidentes da participação do país na nova divisão internacional do trabalho, quando o capitalismo acentua, ainda mais, suas características corporativas (Milton Santos:1988c:58).

Podemos dizer, desse modo, que o Brasil conheceu uma urbanização corporativa, isto é, que atende aos interesses dos grandes conglomerados e de uma reduzida parcela da população. A ampliação das metrópoles do país se dá concomitante às transformações do uso do território.

Como nos lembra Sánchez (1993:298) “a metrópole apresenta-se como o lugar da produção da modernidade. A cidade, portanto, representa o lugar concreto, o ponto de atuação dos agentes, assim como o sítio onde se produzem os valores de uso - como inovação - e os valores de troca - reforçados pelo prestígio - da modernidade, e de onde competirá como cidade no mercado mundial”.

A concentração dos recursos econômicos e de população tem outorgado às metrópoles um papel de destaque no cenário nacional e, principalmente tem revelado as

alianças formadas entre atores hegemônicos e o poder público, conferindo-lhes um caráter eminentemente corporativo. A produção de espaços específicos para o exercício das atividades hegemônicas somado as inúmeras intervenções do setor público, que busca através de suas ações privilegiar sobretudo as classes médias e altas, levaram a intensificação do processo de exclusão social e geográfica das parcelas da população com menor poder aquisitivo e, no qual podemos reconhecer a relação intrínseca com o processo de periferização. Por isso, entendemos que a periferização é decorrência da valorização desigual dos lugares e dos homens.

A compreensão do processo de metropolização-periferização requer, portanto, que consideremos as regiões metropolitanas como uma totalidade, o que nos permite apreender o movimento, que se estabelece entre a Totalidade-Mundo e os Lugares (Milton Santos:1996b:92). Enfrentá-la como uma totalidade, ainda que subordinada a Totalidade-Mundo, é um caminho para desvendarmos o movimento, isto é, o conjunto de todas as coisas e de todas as relações humanas inscritas no espaço. O movimento é inerente à totalidade. As situações geográficas, portanto, somente podem ser apreendidas dentro dessa dinâmica. A criação de espaços segmentados, de circuitos econômicos diferenciados¹ fazem parte de um todo, complementar e contraditório e que esta continuamente se refazendo. A adição de novos sistemas de objetos e de ações, no decorrer do atual século, foi transformando continuamente as metrópoles do país.

A inserção do Brasil ao processo de globalização vem acelerar as mudanças, nestas metrópoles. O conteúdo do meio geográfico passa a ter uma natureza cada vez mais técnico-científico. Assim, os novos sistemas de objetos e ações que são adicionados ao espaço, já contém um grau de intencionalidade para o exercício de determinadas atividades e, poderíamos afirmar que isso é uma especificidade do atual período histórico.

Num período de aceleradas mudanças assistimos à multiplicação de vetores modernos - as verticalidades - que impõem através dos novos sistemas de objetos e ações uma racionalidade a serviço dos atores hegemônicos. Para Maria Laura Silveira

(1994:03) “os objetos e as redes que eles configuram, acabam, assim, normando os comportamentos, a partir da sua organização técnica intrínseca concebidos para um uso não versátil e pela sua localização que privilegia certas áreas do território”. Sua localização também não ocorre aleatoriamente, escolhendo-se com o mesmo grau de intencionalidade os lugares que se apresentam mais aptos por recebê-los. Sutilmente, os alicerces das estruturas metropolitanas são abalados, porque esses sistemas invasores que são rígidos na sua concepção, têm como principal égide a participação na lógica do mercado global. Mas, graças ao meio ambiente construído, isto é, aos sistemas de objetos e ações pretéritos, fator de entrave a difusão das novas redes, é que as contradições se evidenciam, uma vez que essas ações racionais não procuram contemplar a todos. Esses são os recortes das horizontalidades, onde as redes verticais se dissolvem, graças a um cotidiano compartilhado por todos os homens e firmas. Nas palavras de Milton Santos (1997) “as horizontalidades são tanto o lugar da finalidade imposta de fora, de longe e de cima, quanto da contrafinalidade, localmente gerada. Elas são o teatro de um cotidiano conforme, mas não obrigatoriamente conformista e, simultaneamente, o lugar da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta”. Essa racionalidade trazida pelos vetores externos não é aceita passivamente, uma vez que não subordina todos os atores sociais. O meio ambiente construído e a cultura preexistentes possibilitam a criação dos fermentos da resistência local.

A periodização torna-se, então, um recurso de método para a análise, testemunhando o sentido comum da organização do espaço e do tempo. A divisão da história em períodos é a busca de encontrarmos um sistema de referências no qual possamos apreender a coerência dos fenômenos. Quando ocorre o esgotamento e a cisão dessa organização, um novo período se anuncia. Nossa preocupação por compreender as rupturas e permanências que se processam nas diversas frações do espaço geográfico nos conduz, ainda, a elegermos subperíodos, que revelam como a cada momento as variáveis externas e internas se conjugaram transformando os lugares.

¹ Milton Santos - Os dois circuitos da Economia Urbana.

Isso nos possibilitará conhecer a trama das relações que se estabelecem entre as diversas variáveis. Como cada variável é portadora de uma técnica, o estudo isolado de cada uma exprimiria aspectos parciais, não deixando ver as contradições e complementaridades existentes. O seu funcionamento sistêmico mostra, por um lado, o constante movimento a que estão submetidas e, por outro lado, como cada uma evolui em ritmos diferentes.

Entretanto, o valor de cada variável somente será apreendida ao entendermos a complexidade da situação (Bernard Kayser:1985), isto é, como ocorre o encontro, em cada lugar, dos aspectos econômicos, sociais, culturais, espaciais, revelando o dinamismo do período.

Partindo da situação atual buscamos reconhecer como os arranjos espaciais pretéritos se combinaram para constituir esta realidade. Através deste enfoque geográfico “estamos convocados a levar em conta uma situação concreta, um contexto” (Milton Santos:1997:02). A escolha das variáveis mais significativas do presente nos possibilitou caminhar para traz, refazendo a história de sua evolução. Desvendando a lógica de organização podemos ter uma visão prospectiva “na medida em que, a sincronia já estudada mostra que o espaço de hoje contém em si o espaço de amanhã” (Hildebert Isnard:1982:84).

Elegemos para análise deste trabalho de dissertação as regiões metropolitanas de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre, que desde a década de 1970 foram alvo das políticas de planejamento. Contudo, gostaríamos de esclarecer que foge ao escopo desse trabalho discutir os fundamentos históricos e institucionais das regiões metropolitanas.

Na primeira parte do trabalho procuramos compreender a lógica de organização dos espaços metropolitanos e sua evolução, buscando analisar algumas das futuras metrópoles do país. No entanto, nossa preocupação não foi de partir de um ponto

escolhido no tempo e daí observar as evoluções sucessivas, pois não tivemos a pretensão de remontar a história das cidades.

Desse modo, a passagem de um sistema técnico a outro nos ofereceu um suporte para compreendermos como se processaram as diversas etapas de inserção do país na vida internacional, ao longo do século. Pudemos reconhecer, neste recorte temporal, dois grandes momentos de inflexão na história do território brasileiro.

O Período Técnico que estender-se-ia do último quartel do século XIX até meados do atual correspondendo ao início da mecanização do território. Os acréscimos técnicos ocorriam em subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias ligadas, sobretudo, às necessidades das nações industriais e às demandas de suas populações urbanas.

O meio natural, paulatinamente, cedeu lugar aos novos aportes técnicos importados das nações desenvolvidas, criando uma materialidade que visava tornar mais eficiente o uso do território, ou melhor, aqueles lugares valorizados, por um lado, pela economia mundial e, de outro lado, pelos interesses internos.

Neste período, as futuras metrópoles assumiram um papel cada vez mais relevante na história do país, em especial, aquelas tributárias do grande comércio internacional, tais como Belém, Manaus, Salvador, São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, entre outras. A combinação dos novos artefatos técnicos (meios de comunicação, transportes) e as ações econômicas, políticas e sociais que sobre eles incidiram somados à intensificação da vida de relações romperam com as antigas estruturas citadinas, que se alteraram animadas pelo processo de inserção do país na nova divisão internacional do trabalho. Abrigando fluxos de diferentes ordens as cidades rapidamente se artificializaram. Antigas formas desapareceram por não corresponderem mais as necessidades do período ou sofreram um processo de refuncionalização, ditadas pelas exigências do presente. Desse modo, é que à cidade – que é o particular, o concreto, o interno se incorpora o urbano – o abstrato, o geral, o externo, possibilitando encontrar as sucessivas rupturas do período.

De um lado, a combinação das variáveis internas - os meios de transportes, de comunicação, a questão da habitação e a especulação imobiliária, as ações políticas e, de outro lado, a combinação das variáveis externas - o trabalho, a divisão social e territorial do trabalho, as normas de regulamentação da terra urbana nos permitiu entender como os processos em curso conduziram à mudança na forma, estrutura e funções das cidades.

Na segunda parte analisamos o papel das políticas territoriais que levou, no pós-ssegunda guerra mundial, à inserção do país ao processo de globalização da economia. No período técnico-científico as metrópoles brasileiras passaram a ter um papel cada vez mais ativo na história territorial do país, acolhendo mais intensamente os novos vetores de modernização. O aumento das populações urbanas e o aprofundamento da divisão territorial do trabalho deram este papel de destaque as metrópoles brasileiras. Dentro deste contexto buscamos compreender o processo de metropolização-periferização. A criação dos espaços especializados voltados para as atividades modernas fragmenta as realidades metropolitanas engendrando o processo de periferização, excluindo grandes parcelas da população e das atividades econômicas das modernizações do país.

Os nexos entre periferização e segmentação do mercado foram abordados na terceira parte do trabalho. As metrópoles concentrando as novidades do período retratam, de um lado, a seletividade socioespacial dos investimentos públicos e privados e, de outro, graças a uma divisão do trabalho mais intensa permitem o convívio de diferentes níveis de capital. Daí seu forte poder de atrair não apenas as atividades hegemônicas, mas sobretudo, aquelas de pequena escala oferecendo às populações mais pobres um extenso mercado de trabalho. De outro lado, sua organização socioespacial comprometida com os interesses dos capitais hegemônicos e com as classes mais abastadas criou uma organização segregadora. A periferização entendida como o processo de exclusão social e geográfica da maior parte da população decorre da subordinação da política aos interesses econômicos.

No quarta parte, analisamos o processo de metropolização-periferização elegendo a metrópole paulista. Buscamos mostrar como o uso corporativo dos subespaços da metrópole esteve subordinado aos interesses dos atores hegemônicos e, como o processo de periferização retrata a contrafinalidade de um projeto de modernidade que tem se mostrado extremamente seletivo.

PARTE I

*A FORMAÇÃO DO MEIO TÉCNICO E AS CIDADES:
MODERNIZAÇÕES DO TERRITÓRIO BRASILEIRO*

“O passado passou, e só o presente é real, mas a atualidade do espaço tem isto de singular: ela é formada de momentos que foram, estando agora cristalizados como objetos geográficos atuais; essas formas-objetos, tempo passado, são igualmente tempo presente enquanto formas que abrigam uma essência, dada pelo fracionamento da sociedade total. Por isso, o momento passado está morto como “tempo”, não porém como “espaço”; o momento passado já não é, nem voltará a ser, mas sua objetivação não equivale totalmente ao passado, uma vez que está sempre aqui e participa da vida atual como forma indispensável à realização social.” Milton Santos: 1991.

“É claro que a nossa consciência do passado não deve debilitar ou mutilar nossos poderes ativos. Empregado de uma maneira correta, ela nos proporcionará uma visão mais livre do presente e reforça nossa responsabilidade com o futuro. O homem não pode moldar a forma do futuro sem ter consciência de sua condição presente e as limitações do passado.” Ernst Cassirer: 1994.

Na última metade do século XIX sopram os ventos da modernidade sobre a nação brasileira. O fim da escravidão (1888) e o advento da República, em 1889, inauguram uma nova etapa na história territorial do país. Inicia-se a mecanização do território brasileiro com o crescimento das linhas férreas, a instalação dos telégrafos, das primeiras companhias de navegação a vapor, de energia elétrica, dos cabos submarinos, das primeiras rodovias, entre outros, que levaram à formação de um meio técnico que revolucionou os precários meios de comunicação do país, desenhando um novo espaço de fluxos. A expansão desses objetos técnicos acelerou a racionalização e, sobretudo, transformou o uso do território, orientado pelo desenvolvimento de novas atividades industriais, comerciais e agrícolas, contribuindo ainda para este quadro a disponibilidade de ativos financeiros, antes mobilizados na aquisição de escravos (Caio Prado Junior:1985:195).

Essas mudanças foram sentidas, sobremaneira, nas cidades que ganharam uma nova dinâmica com a instalação dos modernos meios de comunicação e transportes. Como nos assevera André Fel (1978:1083) “os meios de comunicação estão na origem do desenvolvimento urbano”. Os bondes elétricos, os serviços de telefonia, a iluminação pública, o alargamento de antigas ruas transformaram profundamente o cotidiano das cidades que, pouco a pouco, passaram não apenas a concentrar o poder econômico e político, mas especialmente, assistiram ao desenvolvimento de diversas atividades econômicas.

Nessa fase se amplia o fenômeno de urbanização no país. São Paulo, líder na produção cafeeira, encabeça a formação de uma rede de cidades envolvendo os estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais². Esta atividade impulsionou, no último quartel do século XIX, a formação de um mercado de trabalho assalariado e consumidor e propiciou

² “Com o gradativo deslocamento da produção cafeeira da província do Rio de Janeiro para São Paulo, a hinterland da Guanabara foi se esvaziando: de 84% da produção cafeeira em 1870, decresceu para 50% em 1880 e 35% em 1900, paralelamente ao crescimento da hinterland paulista e por consequência do peso do seu mercado consumidor” (Paul Singer:1968:52).

a acumulação de capitais que levaria, no século XX, ao desenvolvimento industrial, especialmente do Centro-Sul.

Por sua vez, o comércio mundial de borracha³ possibilitou a inserção da região amazônica, que possuía enormes reservas de seringueiras, na economia mundial. Assim, a rede urbana amazônica cresce ligada à produção gomífera. Diversos núcleos urbanos se formaram nos vales dos rios Madeira, Purus e Juriá, na Amazônia Ocidental. A necessidade de abastecer com mão-de-obra as regiões de exploração dos seringais coincide justamente com um período de grande seca no interior nordestino, que durou de 1877 a 1880, estabelecendo-se uma forte corrente migratória para a região Amazônica (Roberto Lobato Côrrea:1987:49). As cidades de Belém e Manaus consolidaram os seus papéis no mercado regional em virtude dessa atividade.

Nessa mesma época, o sul da Bahia conheceu, também, um rápido crescimento econômico, graças à produção de cacau que atraiu migrantes do mesmo Estado e de outras áreas nordestinas. Salvador reafirmou sua importância no cenário regional, ao mesmo tempo que assistiu a mudanças no seu meio urbano.

A valorização econômica dessas regiões, em fins do século passado, nasce no contexto de uma nova divisão internacional do trabalho, imposta pelas necessidades de abastecer com matérias-primas e alimentos as nações industrializadas, tendo como principal rebatimento no território a formação de uma nova divisão territorial interna do trabalho geradora de diversas atividades. Convém notar que a ampliação do mercado brasileiro, impelida pela exportação de gêneros primários, atraiu poderosos capitais estrangeiros. Na região amazônica as companhias estrangeiras atuaram nos setores de navegação a vapor, transportes ferroviários, no controle dos portos e nas áreas de *plantation* procurando usufruir das “benesses” trazidas com as exportações de borracha. A empresa nacional Mauá é substituída, em 1874, pela companhia de navegação a vapor *Amazon Steamship Navigation Company Limited* de capitais ingleses. É criada, em 1902,

³ O aperfeiçoamento técnico do processo de vulcanização, realizado por Charles Goodyear nos Estados Unidos e Hancock, na Inglaterra, em 1842, abriu novas perspectivas para o uso da borracha na produção industrial, especialmente, com a generalização dos pneumáticos e, a partir de 1890, com a difusão do

a *Manaos Harbour Limited* e a *The Port of Pará*, em 1906. A *Madeira and Marmoré Railways Company* empresa do setor de transportes ferroviários surge em 1907. À *Brazilian Rubber Trust* coube o plantio de seringueiras em mais de 60 mil hectares de terras no Município de Anajás, no Pará, na primeira década do século (Roberto Lobato Côrrea:1987:49). Podemos apontar, ainda, a participação da *Brazilian Traction Light Power* que explorou os serviços de abastecimento de água, de energia elétrica e dos transportes urbanos em diversas cidades do país, muitas vezes, concorrendo com as empresas nacionais. Em São Paulo, as concessões obtidas pela *Ligth and Power Co. Ltda* colidiram com os interesses da Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo e da Companhia Viação Paulista. A primeira foi rapidamente desbancada quando a concorrente estrangeira começou a produzir energia elétrica em usinas de grande porte a custos mais baixos. O mesmo destino tendo a Companhia Viação Paulista quando começaram a circular os bondes elétricos. A *Ligth* obteve, ainda, a concessão para os serviços de água e de telefonia.

Do final do século XIX às primeiras três décadas do século XX, muitas cidades surgiram ou tiveram suas funções revitalizadas, ligadas ao impulso dado pelas diferentes atividades econômicas. Entretanto, as relações entre os lugares eram inconstantes, não havendo uma integração entre as diversas regiões do país. O dinamismo alcançado nas diferentes “ilhas” do “arquipélago” acabou ensejando uma tímida atividade manufatureira, em fins do século XIX. Como assinala Caio Prado Júnior (1985) entre 1890-1895 surgiram 425 fábricas. Aproveitando-se de uma matéria-prima nacional (algodão e juta), a indústria têxtil se destacou dos demais ramos, dedicando-se principalmente à produção de tecidos grosseiros de algodão e panos para embalagem. Em 1881, as fábricas de tecidos estavam assim distribuídas:

TABELA 1
BRASIL – 1881 - NÚMERO DE FÁBRICAS DE TECIDOS POR ESTADOS

ESTADOS	FÁBRICAS	FUSOS	TEARES
Bahia	12	13.056	340
São Paulo	09	3.100	336
Minas Gerais	08	240	78
Rio de Janeiro	06	38.532	842
Guanabara	05	5.500	332
Outros*	04	2.100	60
Total do Brasil	44	62.528	1.988

Fonte: Roberto Simonsen. 1973.

*Inclui os Estados de Alagoas, Pernambuco, Maranhão e Rio Grande do Sul.

A Bahia que liderou a produção têxtil no Brasil chegou, em fins do século XIX, abortando um primeiro surto industrial como nos assevera Maria Brandão(1985:88) “a economia da Bahia foi sempre muito mais uma economia de exportação desenvolvendo, por isso mais cedo um capital financeiro que se realizava fora do estado, embora dentro do país”.

O primeiro Censo Industrial (1907) revela a existência de 3.292 estabelecimentos industriais no setor de transformação no país que empregavam 148.064 operários.

TABELA 2
BRASIL E GRANDES REGIÕES – 1907 - INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO –
NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS E DE OPERÁRIOS

	Estabelecimentos		Pessoal Ocupado	
	Nº Absolutos	%	Nº Absolutos	%
Brasil	3.292	100	148.064	100
Norte	146	4,4	3.834	2,6
Nordeste	486	14,8	35.125	23,8
Centro-Oeste	149	4,5	4.664	3,1
Sul	783	23,8	22.282	15,0
Sudeste	1.728	52,5	82.159	55,5

Fonte: Série Histórica - IBGE

Em relação à distribuição geográfica da Indústria de Transformação, a Guanabara, então Distrito Federal do país, liderava concentrando 20,07% dos estabelecimentos, enquanto que Minas Gerais contava com 16,06% e São Paulo com 9,93%, empregando

respectivamente 23,56%, 6,35% e 16,33%. São Paulo era o 2º maior empregador da nação.

Para Paul Singer (1968:307) contribuíram para o desenvolvimento industrial do país, neste período, a adoção de tarifas alfandegárias mais elevadas nos primeiros anos da República, incentivando o processo de substituição de importações por artigos da indústria nacional e a própria política financeira e creditícia inflacionária do governo (causa do encilhamento) que facilitou a mobilização de recursos iniciais para a fundação de novas empresas industriais e comerciais. A abolição dos escravos e a utilização de mão-de-obra assalariada deram um impulso considerável no mercado de trabalho capitalista, ampliando o consumo para os produtos industriais.

A Primeira Guerra Mundial (1914-1918) viria alterar por completo esse quadro. Uma constelação de fatores conspirou para que São Paulo se tornasse o principal centro fabril do país. A redução do consumo de café com a irrupção da guerra foi compensada por um aumento nas exportações de alimentos para o mercado externo, como carne, feijão e açúcar. No entanto, alguns desses produtos “exigiam uma dose de beneficiação antes do embarque”, estimulando os investimentos em novas indústrias de alimentos⁴. Como lembra Warren Dean (1971:105) sem a concorrência dos europeus, as indústrias têxteis paulistas passaram a suprir os mercados da Argentina e da África com tecidos. A subdivisão das grandes fazendas no interior do estado de São Paulo, e sua aquisição pelos colonos do café, amplia o mercado de consumo para a indústria de São Paulo. A presença de um maior número de trabalhadores assalariados e a entrada, desde o final do século passado, de imigrantes estrangeiros, que formaria nas décadas posteriores as primeiras lideranças industriais, foram apontadas por Armen Mamigonian (1976) para explicar o deslocamento do eixo industrial do Distrito Federal para a capital paulista. A constituição de um mercado de capitais, durante a fase áurea da cafeicultura, é mais um elemento que se soma a favor da industrialização de São Paulo.

⁴ A instalação de novas usinas de enlatamento e refrigeração de carne e de moagem e refinação do açúcar, representavam quase todo o novo capital investido na industrialização de alimentos (Warren Dean:1971:104).

Todavia, tais explicações seriam incompletas caso não considerássemos as possibilidades abertas com a mecanização do meio geográfico que gerou uma nova rede de circulação entre os lugares⁵. Nos primeiros anos do atual século a construção das ferrovias para escoar a produção cafeeira exerceu um importante papel na integração do mercado paulista. Os trens que partiam de diversos lugares, convergiam para a capital de São Paulo, “fazendo do Estado inteiro um mercado único” (Warren Dean:1971:92). Os trilhos estenderam-se ainda para o norte do Paraná, o sul de Mato Grosso, atingindo também o Triângulo Mineiro e o sul de Minas Gerais. Além da conquista do interior, São Paulo mantinha, desde o fim do século XIX, um significativo intercâmbio com a cidade do Rio de Janeiro e sua hinterlândia. A indústria paulista foi beneficiada com esse amplo mercado que se formou com o espraiamento das linhas férreas.

A próspera economia cafeeira impulsionou, no último decênio do século passado, o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul e, particularmente, de sua capital Porto Alegre. A diversificação da produção agrícola nas colônias alemãs e italianas, estabelecidas nas zonas norte e centro do estado riograndense, revitalizou as atividades comerciais da capital gaúcha, que passou a exportar parte dos excedentes agrícolas para o mercado de São Paulo e do Rio de Janeiro (Paul Singer:1968:169). A divisão inter-regional do trabalho propiciada pela constituição deste mercado repercutiu no crescimento urbano de Porto Alegre, e na emergência de uma tímida atividade industrial sustentada, em parte, pelo dinamismo do mercado regional do qual a capital gaúcha se tornou tributária. Aqui, também, os transportes ferroviários tiveram um papel fundamental na consolidação desse mercado, pois permitiram a interligação de diversas colônias, ao longo dos caminhos de ferro. Não obstante, este mesmo meio de transportes

⁵ “Iniciada a circulação, em 1852, a ferrovia alcançava, no começo de era republicana, 9.000 Km de linha em operações, 1.500 Km em construção e cerca de 7.500 Km em estudos. Em 1889, já havia ligações ferroviárias de Belém a Bragança; de Camocim a Sobral; de Fortaleza a Baturité; de Natal a Nova Cruz; de Paraíba (João Pessoa) a Independência; de Recife a Garanhuns; de Recife a Caruaru e Limoeiro, com ramal para Timbaúba, Nazaré, e outras localidades; de Maceió a Imperador e outras localidades; de Salvador a Alagoinha e ao rio São Francisco, em Propriá; de Salvador a Feira de Santana; de Caravelas a Teófilo Ottoni; de Paranaguá a Curitiba; de Imbituba a Tubarão. Já havia ferrovias no Rio Grande do Sul, além das que partiam de São Paulo e do Rio de Janeiro” (Pedro Geiger:1963:89).

decretará a retração da indústria gaúcha, quando se completa a ligação ferroviária, na década de 1910, entre o Rio Grande do Sul e os estados de São Paulo e Rio de Janeiro.

Ora, em Pernambuco a ausência desse dinamismo do mercado regional acabou se refletindo no desenvolvimento da indústria pernambucana. Partindo de Recife a rede ferroviária que se formou, a partir de 1858, se dirigia para o interior, para as áreas produtoras de açúcar e algodão, alcançando a Zona da Mata e o Agreste, além dos estados de Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. A capital pernambucana, nos primeiros anos do século XX, já contava com um mercado potencial, que englobava, em 1900, praticamente um quinto da população brasileira (Paul Singer:1968). Mesmo detendo considerável população, a proporção de habitantes do estado que efetivamente participava deste mercado era extremamente restrita. Os nexos para compreendermos o reduzido mercado de consumo está relacionado ao arrefecimento das exportações de açúcar no último quartel do século XIX.

A competição mais acirrada no mercado mundial ligada ao maior consumo de açúcar de beterraba na Europa e a concorrência das colônias espanholas, principalmente de Cuba, que além da proximidade com o mercado norte-americano ocupava uma posição mais vantajosa em relação à tecnologia empregada, já que em torno de 1860, 70% dos engenhos cubanos usavam máquinas a vapor, contra apenas 2% dos engenhos pernambucos (Boris Fausto:1999:238) foram elementos que contaram para enfraquecer as exportações do açúcar brasileiro⁶. Em parte, o malogro das exportações foi compensado pelo aumento do consumo no mercado interno. Graças a uma maior espessura da divisão interna do trabalho, o dinâmico mercado liderado pelo estado de São Paulo atenuou os efeitos que as mudanças operadas no cenário mundial provocaram na economia pernambuca. Rio de Janeiro e Minas Gerais também passaram a consumir o

6 A criação dos engenhos centrais, isto é, a substituição dos antigos engenhos pelas usinas, nas últimas décadas do século XIX, foi uma tentativa de modernizar e tornar competitiva a produção açucareira. Tal empresa foi acompanhada pela expansão das áreas de plantio de cana-de-açúcar para abastecer as usinas tendo como principal consequência a expulsão dos arrendatários e parceiros dos antigos engenhos. No entanto, as transformações operadas na produção de açúcar não obtiveram o êxito desejado, devido a queda nas exportações desse produto no mercado mundial. Como nos lembra Maria do Socorro A. Coelho (1997:79) "O projeto dos engenhos centrais, cujo fundamento consistia na separação entre a fase

açúcar pernambucano. Contudo, o mercado interno possuía dimensões muito menores, não podendo se assemelhar ao mercado externo que gerou, durante três séculos, a riqueza dos senhores de engenho.

Simultaneamente à decadência da produção açucareira Pernambuco, a exemplo de outros estados brasileiros, assistiu a um surto industrial, em fins do século XIX, com sua capital - Recife - abrigando diversas empresas industriais. Nos anos de 1890, fundaram-se empresas têxteis, de cervejas e bebidas, fábricas de sabão e velas, óleo, olarias e cerâmicas, fundição, calçados, fábricas de cigarros, oficinas de piano e instrumentos musicais. A maioria destas fábricas podia ser denominada de “fabriquetas”, empregando menos de 50 pessoas cada uma, “utilizavam quando muito o vapor como fonte de energia pouco se diferenciavam do artesanato, com que competiam” (Clovis Mello:1989:22).⁷ Mas, as oscilações do preço do açúcar exerceram um forte impacto sobre a economia pernambucana que deixou de receber os estímulos vindos desta produção, necessários para sustentar a diversificação das atividades econômicas. É importante ressaltar que Pernambuco gozou, na primeira metade do século XX, de uma relativa importância no mercado regional. De 1907 a 1920, este estado elevou sua participação no produto industrial do país de 4% a 6,8%, favorecido em parte pela alta do preço do açúcar, enquanto a Bahia reduzia de 3,8% para 2,8% (Maria Brandão:1985). A estreita dependência com o setor açucareiro e o reduzido mercado de consumo, devido em parte, a presença de imensos latifúndios combinado à baixa remuneração dos trabalhadores, tanto do setor rural como urbano, dificultaram o fortalecimento da indústria pernambucana⁸. Os seus efeitos se evidenciaram, a partir de 1950, quando é rompido o isolamento entre as diferentes regiões do país.

manufatureira da produção e a fase agrícola, objetivava a construção de unidades industriais por grupos capitalistas europeus, com garantia dadas pelo governo brasileiro”.

⁷ FIPE - Um perfil Histórico.

⁸ A pobreza do agreste pernambucano, onde a pequena propriedade prevaleceu, também, não foi capaz de sustentar a industrialização do estado

Capítulo 1

A racionalização das cidades brasileiras -nos primeiros decênios do século XX

Interessa-nos decifrar a lógica de organização dessas metrópoles que assumiram uma posição de destaque, ao longo do século XX. Acreditamos que a cidade vista como um todo, permite-nos entrever como as sucessivas situações geográficas aqui entendidas como “um conjunto de eventos geografizados, porque tornados materialidade e norma” (Maria Laura Silveira:1999a:22) foram se inscrevendo sobre um espaço já estruturado, e compreender como ocorreu o entrelaçamento das diferentes variáveis que deu origem ao atual processo de periferização. Mas como nos adverte Milton Santos (1996c) uma situação somente será apreendida através do movimento da história. Reconhecemos no período Técnico dois grandes subperíodos que marcam a complexização das cidades brasileiras. O primeiro iniciando-se no último quartel do século XIX e estendendo-se até o final de 1920 foi marcado pelas transformações de subespaços do território brasileiro. O meio natural se modifica com a adição dos novos aportes técnicos, que chegam “em pedaços, não existindo uma coesão interna que animasse a sua implantação, obedecendo muito mais a uma vontade longínqua”. As cidades passam a acolher esses novos suportes técnicos, gerando toda uma nova vida de relações e criando um novo espaço de fluxos. O segundo subperíodo iniciado em 1930 e indo até meados do século XX, foi assinalado pelas maiores intervenções do Estado brasileiro nas questões relativas à moradia, ao mercado de trabalho, nas políticas industriais entre outros, modificando as estruturas das futuras metrópoles do país.

As cidades tornar-se-iam o símbolo da racionalização que se operava no território brasileiro. Condensadoras das múltiplas modernizações do período, passaram por profundas alterações que se traduziram no seu crescimento e complexização. A imagem da cidade colonial não condizia mais com os desejos das elites do país, que idealizavam

uma cidade moderna, civilizada, onde se apoiariam diversas atividades econômicas, tornando-as, portanto, objeto de constante valorização dos capitais comerciais, industriais, financeiros, imobiliários, entre outros.

Desse modo, o crescimento de algumas cidades brasileiras, em fins do século passado, pode ser visto como o resultado da própria evolução econômica, social, demográfica e espacial ligada, por um lado, ao desenvolvimento das relações com os países industriais e, de outro lado, às mudanças internas advindas da implantação dos novos sistemas técnicos, das regulamentações para o uso do espaço urbano, da ideologia dominante, dos conflitos de classes inerentes a uma sociedade desigual, e do papel que o governo desempenhou, seja ao criar as condições de participação do país na nova ordem que se delineava, seja ao privilegiar os interesses dos grupos mais poderosos.

No recenseamento de 1872, eram três as cidades com mais de 100.000 habitantes, Rio de Janeiro, Salvador e Recife tinham respectivamente 274.972, 129.109 e 116.671 residentes. Nesta data, São Paulo, com apenas 31.385 habitantes ocupava o 10º lugar entre as cidades mais populosas do país. No Censo Nacional de 1900, porém, a capital paulista concentrava a segunda maior população, com 239.820 habitantes, superada apenas pelo Rio de Janeiro com 811.443 habitantes. Salvador, nesta data ocupava, então, o 3º lugar com 205.813 habitantes e Recife a 4ª posição com 113.106 habitantes (Anuário Estatístico do Brasil - IBGE:1980).

Em Salvador as mudanças ocorridas, desde os últimos anos do século passado, realizaram-se sob uma estrutura herdada de três séculos, na maior parte das quais a mais antiga cidade brasileira desempenhou o papel de capital do país⁹. A inserção da Bahia no cenário da economia mundial, em fins do século XIX, ocorreu graças à produção de cacau. A economia regional acabou por favorecer Salvador que se tornou o principal porto de exportação desse produto como também assistiu ao crescimento de suas funções

⁹ Milton Santos (1958a:142) reconhece três grandes períodos que marcaram o desenvolvimento de Salvador. O primeiro período começou com a chegada do governador-geral em 1549 e acabou no fim do século 16. O segundo período começa no início do século 17, estendendo a cidade seus limites, sem nenhum plano de conjunto. As propriedades dos conventos, por exemplo, foram responsáveis pelo desenvolvimento linear. O terceiro período apontado pelo autor começa no atual século, coincidindo com

comerciais. O acúmulo de riquezas e os progressos técnicos do período mudaram a fisionomia da capital baiana. Os transportes modernos introduzidos ainda na primeira década do século XX, romperam os limites da antiga cidade, quando as pessoas com maiores posses começaram a se mudar para os bairros exteriores, distantes do centro. A maior circulação na área central provocada pela chegada dos primeiros automóveis (1901) e dos bondes elétricos (1904) levou ao alargamento das ruas e à abertura de novas praças. É importante notar, entretanto, que, nos anos posteriores, o tecido urbano de Salvador expandiu-se muito pouco, mantendo-se a cidade mais ou menos dentro dos limites do centro tradicional, definidos desde fins do século passado. Os palacetes e sobradões envelhecidos perderam, a exemplo de outras cidades brasileiras, o papel de residência da gente rica, passando a abrigar as populações empobrecidas ou mesmo novas atividades comerciais. Para Milton Santos (1959a:44), a fraqueza da indústria foi incapaz de criar grandes bairros, contribuindo ainda para que Salvador perdesse, já nas primeiras décadas do atual século, o posto de segunda cidade brasileira quanto à população, lugar que conservara até 1890. Praticamente, todas as funções de Salvador concentram-se no centro da cidade. A cidade crescia em ritmos mais lentos, diferentemente do que acontecia nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

No caso de Porto Alegre, sua função comercial é reativada, a partir dos anos setenta do último século, quando a rede ferroviária se estende em direção às áreas de colonização alemã, primeiramente e, mais tarde, italianas, fazendo da capital do Rio Grande do Sul o principal centro de comercialização dos produtos agrícolas dessas colônias¹⁰. Os progressos materiais acompanharam a retomada da função comercial e a cidade começou a exibir toda a sua pujança econômica. Os serviços urbanos se multiplicaram havendo a canalização das águas, em 1867. O primeiro gasômetro é construído em 1874 e os serviços telefônicos, provenientes de capitais do próprio estado, datam de 1884 (Paul Singer:1968:162). A cidade é ainda contemplada com a abertura de

a ampliação das funções urbanas e a introdução dos transportes modernos estendendo-se até 1940.

¹⁰ Em 1901 a cidade possuía 297 casas de importação e exportação e 1.100 de varejo num total de 1.397 estabelecimentos comerciais na área urbana (Lima:1912:09 citado em Gisela Copstein:1986:02).

cursos superiores. A Escola de Farmácia foi criada em 1875 e a Escola de Engenharia em 1896. No ano de 1898 foi fundada a Escola de Agronomia e Veterinária e, em 1900 a Escola de Direito (Gisela Copstein:1986:26).

A instalação dos bondes a tração animal, em 1873, permite o alargamento de seus limites, quando os pequenos arraiais que circundavam a cidade foram absorvidos, ocorrendo a gradativa separação das funções entre os lugares de moradia e trabalho ¹¹. A inauguração dos bondes elétricos, em 1908, facilitou o movimento pelas encostas das colinas, permitindo que novos bairros aparecessem com a incorporação das antigas chácaras. Como nos lembra Pedro Geiger (1963:293) a respeito de Porto Alegre “observa-se a retirada da gente abastada do centro para os bairros que a época eram considerados distantes, fenômeno comum na evolução das grandes cidades”.

Ainda em Porto Alegre a diversificação das funções urbanas foi seguida pelo crescimento da população. Em 1872, eram 43.998 habitantes contra 73.474, em 1900, chegando a 179.263 habitantes, em 1920 (Anuário Estatístico do Brasil - IBGE:1980). O desenvolvimento da atividade industrial, em princípios do século XX, fez surgir uma zona industrial responsável pela refuncionalização dos bairros residenciais de Navegantes, Floresta e São João, afastando “as casas dos operários para as periferias”. A multiplicação dos imóveis na zona urbana traduz o crescimento da cidade: 5.996 em 1890; 12.283 em 1900; 16.000 em 1910; 25.000 em 1920 (Jean Roche:1995:40-42). A reserva de lotes para uma futura valorização marcou o crescimento da capital gaúcha como nos relata Gisela Copstein (1986:24). A autora ao analisar a planta da cidade de Porto Alegre de 1896 constata que “entre a rua do Azenha e o arroio do Dilúvio localizava-se o arraial de São Miguel correspondendo a parte do atual Bairro do Partenon. O centro da planta mostrava o vazio da Redenção ladeado pela Avenida João Pessoa já ocupada, um embrião de loteamento em torno da Escola Militar e o Bom Filho já edificadas até proximidades da Rua Ramiro Barcelos”.

¹¹ A cidade estava assim estruturada: um núcleo denso no centro, uma área de transição limitada pelas ruas Ramiro Barcelos, Venâncio Aires e a margem do Rio Guaíba e uma área suburbana com a presença de chácaras estendendo-se para Santa Tereza, Teresópolis, Glória, Partenon e Navegantes.

O mercado regional cumpria um papel determinante para o desenvolvimento industrial de Porto Alegre. Em 1916, em relação ao Rio Grande do Sul, a capital gaúcha respondia por 40% da produção metalúrgica e 28% da industrialização do fumo. Das 4 principais fábricas de papel, 3 estavam aí localizadas, o mesmo ocorrendo com as 4 maiores fábricas de móveis. Em 1920, Porto Alegre liderava a produção industrial do Estado (Paul Singer:1968:174).

Enquanto que Porto Alegre diversificava suas funções urbanas ligadas ao mercado interno, a cidade de Belém, localizada na região amazônica, teve um período de expansão e riqueza oriundo das exportações de borracha para o mercado mundial. Os investimentos nacionais e estrangeiros vinculados ao comércio e transportes deste produto geraram novas funções para essa cidade, promovendo o crescimento da população de Belém. Em 1872, eram 61.997 habitantes passando para 96.560 habitantes, em 1900 (Anuário Estatístico do Brasil - IBGE:1980). O aumento da população urbana coincidiu com o declínio das atividades agrícolas, provocando uma crise de abastecimento de alimentos na capital paraense. A facilidade de comunicação com a cidade de Belém e sua região age como estímulo para que o governo implante diversos núcleos de colonização ao longo da Estrada de Ferro de Bragança com imigrantes nordestinos, cujas atividades estavam subordinadas às necessidades citadinas. Diversos núcleos urbanos originam-se como Benevides, Ananindeua, Castanhal, Inhangapi, Igarapé-Açu e Capanema (Roberto Lobato Côrrea:1987:51).

O acúmulo de riquezas e a diversificação das funções econômicas revelam-se em um novo arranjo espacial da cidade. Belém moderniza-se com a construção do Teatro da Paz (1878), das linhas telegráficas por cabos submarinos controladas pela *The Amazon Telegraph Company* e, posteriormente pela *Western Company*. O Arquivo e Biblioteca Pública foram inaugurados em 1894. A implantação dos serviços de iluminação a gás, de transportes - os bondes elétricos - , sob responsabilidade da *Pará Electric Railways and Lighting Companh Ltda* data de 1905. O prefeito Antônio Lemes (1897-1905) privilegia

frações da cidades, justamente aquelas que abrigavam os poderosos seringalistas-aviadores¹², e os lugares que eram sede do grande comércio aviador e de exportação (Roberto Lobato Côrrea:1987:53), ao mesmo tempo que promovia a erradicação das classes mais pobres para áreas mais distantes do centro e desprovidas dos serviços de saneamento e dos melhoramentos urbanos.

Em 1890, a cidade de Belém concentrava nove agências bancárias, inclusive do Banco do Brasil e do banco inglês *The London and Brazilian Bank Limited* e alguns bancos locais. Além das funções comerciais e financeiras, a função portuária de Belém tornou imperiosa a necessidade de modernização do seu porto. Se fazia mister a construção de um novo cais, bem como de armazéns e depósitos. A companhia *Port of Pará* se incumbirá da construção e exploração dos serviços portuários. Grandes obras de engenharia mudaram a fisionomia do antigo porto localizado no bairro do Reduto. Os aterros realizados recuperaram parte das áreas baixas, criando-se uma faixa de terra espaçosa que inclui a área do atual cais. O desvio da foz do igarapé das Almas e o desaparecimento dos trapiches, da indústria e das companhias de navegação fizeram parte desta remodelação (Saint Clair Trindad Júnior:1993:197-110). O fim das obras de modernização do porto, em 1913, coincidiu com o declínio das exportações de borracha. O Reduto perde sua função de bairro mercado com a decadência da atividade portuária, restando antigos prédios de comércio situados no trecho mais próximo da orla, testemunhando a febre gomífera, porém, este bairro acabará por ampliar sua função industrial. A mudança no contexto mundial provocou a refuncionalização deste bairro,

¹² A intensificação das relações entre os núcleos de povoamento, resultado da circulação mais intensa de mercadorias, tem como mecanismo a organização espacial do sistema de aviamento, que segundo Roberto Lobato Côrrea (1987:52) traduz o próprio funcionamento da rede urbana. Nas palavras de Oliveira (citado em Lobato:1987:52) “No topo, ficavam as grandes casas aviadoras e exportadoras, que funcionavam como financiadoras, abastecedoras e intermediárias, fornecendo os bens de consumo e instrumentos de trabalhos necessários à exploração dos seringais e cauchais a um aviador menor, que podia ser o dono de um estabelecimento comercial em povoados próximos dos seringais. Este, cobrando juros, aviava o seringalista, que, por sua vez, através do regime de barracão (local onde os produtos eram armazenados e onde era marcada a dívida do extrator que ali, compulsoriamente, se abastecia, aviava o coletor e, depois disso, a cadeia se invertia, começando o processo de entrega da borracha, até chegar ao mercado internacional: o extrator entregava o produto coletado ao seringalista, que o entregava ao comerciante e este à casa exportadora em Belém e Manaus. A partir daí a goma elástica chegava ao seu destino na Inglaterra, Estados Unidos e outros países”.

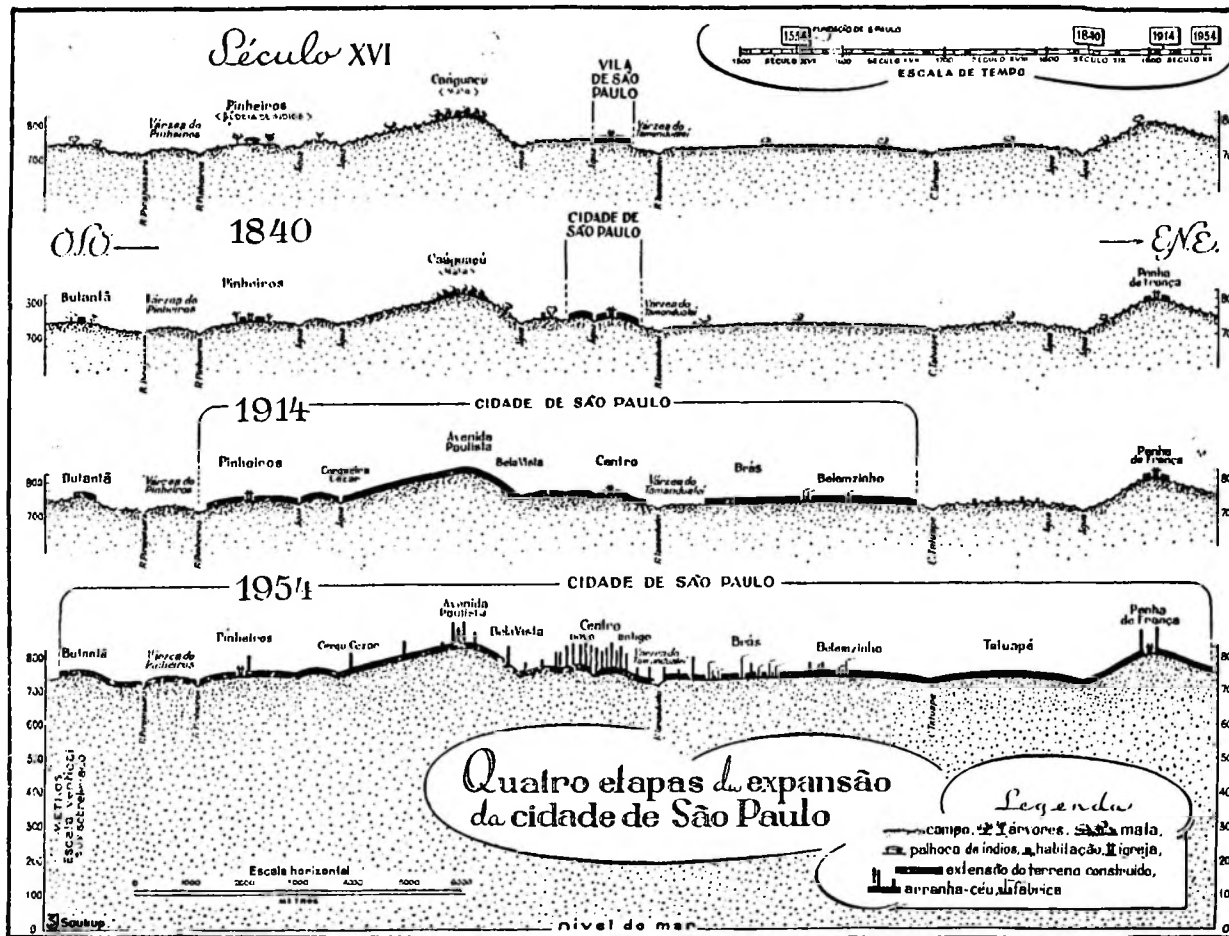
fazendo com que ganhassem um novo conteúdo animados pela nova divisão territorial do trabalho.

A atividade industrial de Belém iniciou-se na última década do século XIX com capitais provenientes, primeiramente, do comércio de borracha, em sua fase áurea (1890-1910). A partir do enfraquecimento da comercialização deste produto, houve um redirecionamento dos investimentos para alguns ramos fabris. É importante notar, que a indústria de Belém se beneficiou da distância que a separava dos centros mais dinâmicos do centro-sul. Esta situação será rompida principalmente com a integração nacional empreendida pelo governo federal, no pós-segunda guerra mundial (Saint Clair Trindad Júnior:1993:130).

Além das mudanças no uso do território a imigração (Pedro Geiger:1963) também favoreceu o crescimento das cidades brasileiras¹³. A chegada dos imigrantes – uma nova variável – que se introduz na vida nacional - mudará as relações preexistentes. A surpreendente aceleração demográfica de São Paulo, na virada do século, está relacionada ao grande afluxo de imigrantes, sobretudo italianos que vinham trabalhar nas lavouras de café, substituindo a mão-de-obra escrava¹⁴. Todavia, uma parte substancial dos imigrantes regressará à capital, devido, em boa parte, as dificuldades de acesso à propriedade fundiária. Tais dificuldades tiveram origem em 1850, quando um poderoso instrumento jurídico foi criado para garantir que apenas alguns poucos notáveis pudessem se tornar proprietários de terras.

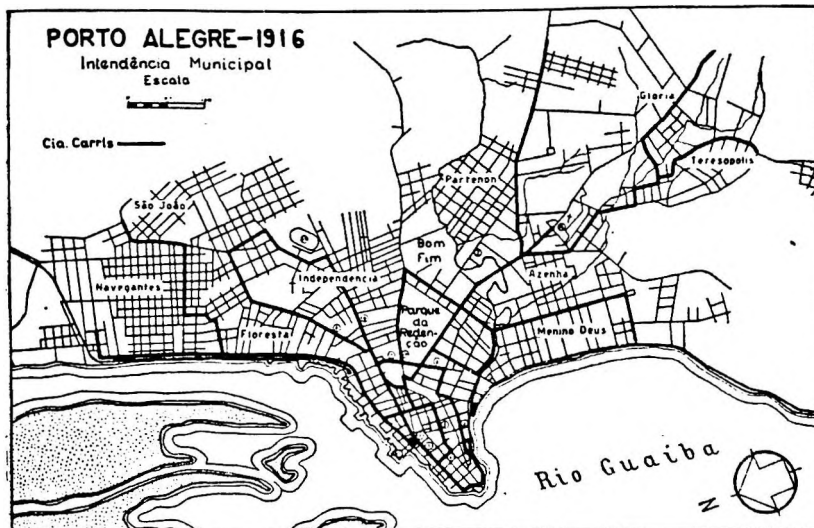
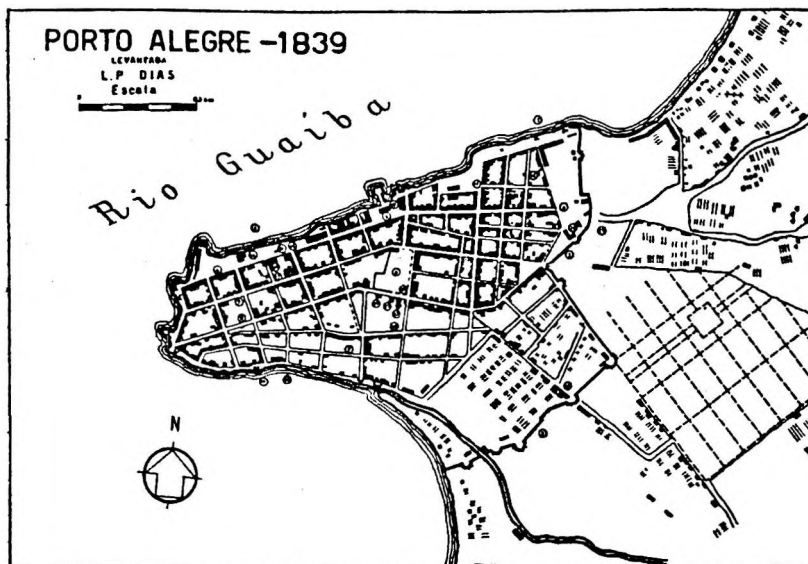
¹³ Em 1872, 30% da população da cidade do Rio de Janeiro eram estrangeiros. Em Porto Alegre e Curitiba os percentuais eram de 12% e 11% respectivamente. São Paulo possuía 8%, Salvador 7,5% e Belém 7% (Pedro Geiger:1963:93). Em 1893, de acordo com Raquel Rolnik (1997:73) dos 120.755 habitantes de São Paulo, 54,6% eram estrangeiros.

¹⁴ A expansão da cafeicultura, no estado de São Paulo, no último decênio do século XIX, coincide com a escassez de mão-de-obra provocada pelo fim da escravidão. Para solucionar o problema, a poderosa classe dos cafeicultores, pressiona o governo da província paulista a subsidiar a vinda de estrangeiros para trabalhar nesta cultura (Caio Prado Júnior:1985:226).



Expansão linear da cidade de São Paulo, em quatro séculos.

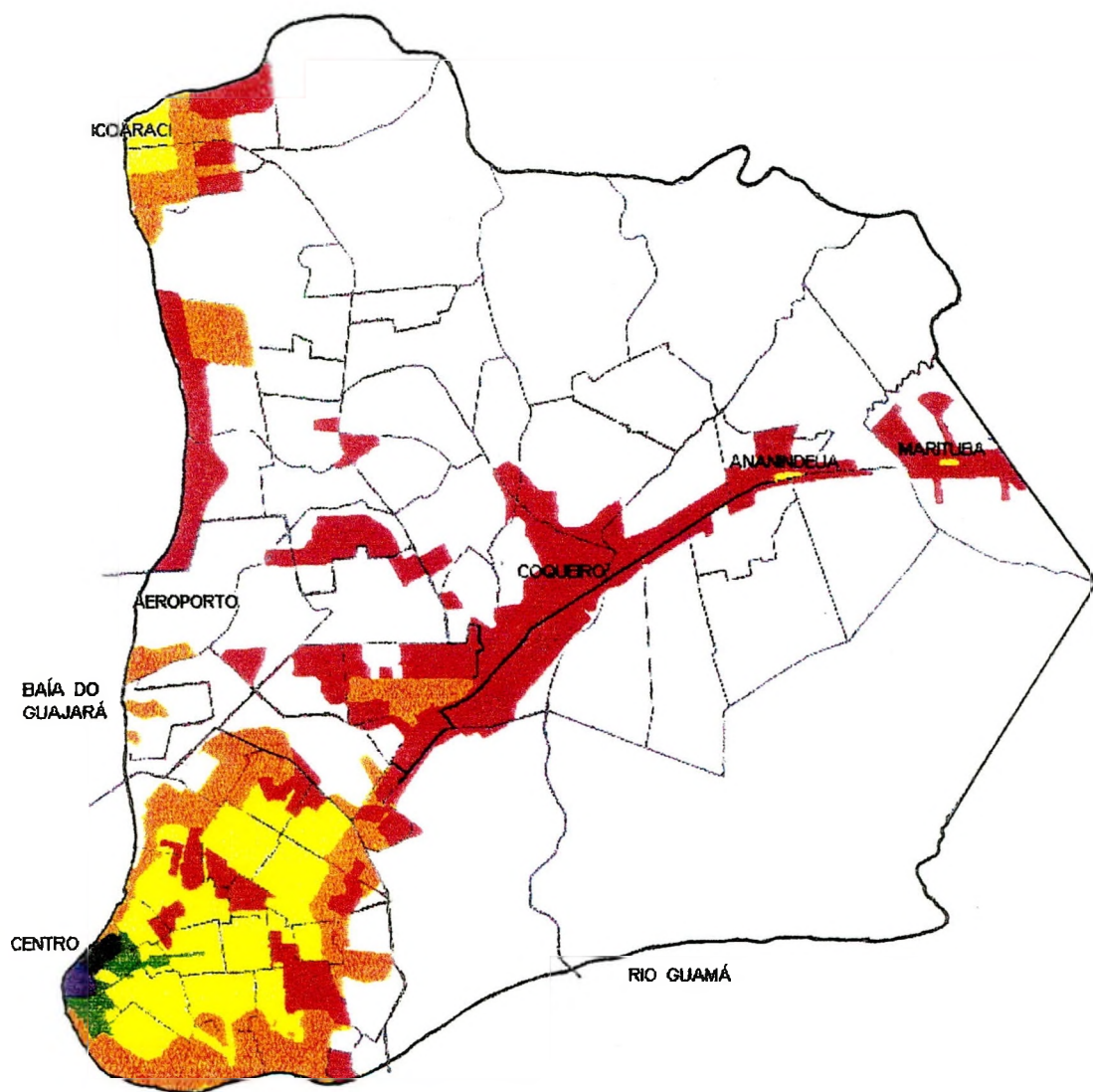
(De "A Cidade de São Paulo", vol. I, 1958) - André de Aguiar - 1961.



DUAS ETAPAS DO CRESCIMENTO DE PORTO ALEGRE




Ao passo que, na primeira metade do século XIX, a cidade quase se limitava ao promontório de sua origem, já no primeiro quartel do século XX a área urbana expandira-se bastante ao longo do Guaíba (do bairro de Navegantes ao do Menino Deus), avançando também para o interior, sobretudo no rumo de SE (Mapas extraídos do "Boletim do D.A.E.R.", XVII, n. 62-63, Porto Alegre, março-junho de 1954).

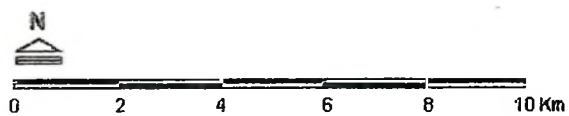
Fonte: Jean Bodin - 1955.



- EVOLUÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO DE BELÉM
(1616 - 1980)

LEGENDA

ANOS	
	1616 - 1627
	1627 - 1676
	1781 - 1644
	1905 - 1944
	1960 - 1970
	1970 - 1980



FONTE: JICA, 1991
ORG: SCTJ

A institucionalização da Lei de Terras, em 1850, é o marco para compreendermos as transformações no uso do território brasileiro quando a terra se torna mercadoria em nossa sociedade, substituindo o escravo, possibilitando outrossim reconhecer o seu papel na estruturação do espaço e, em especial, no processo de urbanização. A conformação do território normado tem como consequência a geografização de novas formas que, por sua vez, geram novos arranjos espaciais. A aquisição legal de terras, no Brasil, após a promulgação dessa lei, legitimou¹⁵ o mercado de compra e venda de bens imóveis no país, ao mesmo tempo, que restringiu o “direito de alguns ao espaço”.

As pressões internacionais para a extinção da escravidão culminaram com a proibição do tráfico de escravos, em 1850, ano em que é assinado o decreto que restringe o acesso à terra no Brasil. Com esta lei, o trabalhador cativo é substituído pela terra cativa¹⁶, e nas palavras de Ricardo Castillo (1993:33) “a renda capitalizada do escravo dá lugar a renda capitalizada da terra num regime de trabalho livre, garantia mesmo da sujeição do trabalho ao capital através do impedimento do acesso à terra por parte dos trabalhadores”.

A mercantilização e a especulação fundiária alimentaram e, ainda, alimentam as transformações das cidades no Brasil. As normas jurídicas de aquisição de terras criadas para uma situação específica, que era justamente garantir a passagem do trabalho escravo para o trabalho assalariado atendendo, portanto, às necessidades de outro momento histórico, trouxeram importantes consequências para o uso do território e, em particular, nas cidades, em fins do século XIX, não deixando de influenciar o presente e de alguma maneira também o futuro das aglomerações urbanas do país. Como nos lembra Ricardo Castillo (1993:139) “a especulação, seja ela qual for, se realiza por meio

¹⁵ Analisando a cidade de São Paulo, Ricardo Castillo (1993:21) mostra que, antes de 1850, já havia a prática de compra e venda de terras. No entanto, com a promulgação dessa lei é que se efetivará o processo de mercantilização e especulação fundiária.

¹⁶ José de Souza Martins (1986).

de uma escassez criada para elevar artificialmente o preço da mercadoria”. Portanto, a terra um bem abundante em nossa sociedade, tornar-se-ia uma mercadoria escassa, a partir de 1850, e essa escassez produzida através de uma ação normada entra em cena como um elemento estruturador do espaço sustentando o lucrativo mercado de terras (idem:1993). As cidades assumiriam, desde então, um papel cada vez mais importante para esse emergente mercado, graças ao acúmulo de funções, aos novos avanços técnicos, como por exemplo, no setor de transportes que exerceu um importante papel na incorporação de grandes dimensões de terras ao mercado urbano e o próprio crescimento da população, atributos que exacerbaram sua raridade levando, ao longo dos anos, a uma contínua valorização.

Em São Paulo, nas últimas décadas do século passado, entra em cena a figura do empreendedor imobiliário responsável pelo retalhamento e loteamento de grandes glebas de terras. Nas áreas próximas ao centro antigas chácaras loteadas deram origem a bairros destinados às elites urbanas, como Campos Eliseos (1880/1890), Higienópolis (1890), Avenida Paulista (1890). O setor privado impunha normas específicas para a construção dos bairros elegantes da cidade¹⁷. O Código de Posturas¹⁸ (1886) buscava disciplinar a ocupação e, principalmente, a abertura dos loteamentos e novos logradouros no município paulista. As restrições criadas por esse código acabaram estimulando os loteamentos periféricos, que não obedeciam necessariamente as normas municipais. A subdivisão dos lotes, nas zonas periféricas, em parcelas menores que aquelas previstas pela legislação vigente garantia um maior lucro aos loteadores. A desobediência as normas somado à ampliação dos meios de transportes são fatores importantes para compreendermos o crescimento das cidades.

¹⁷ “Os loteadores do novos bairros para as elites se adiantavam ao poder público propondo leis especiais para a implantação de casas com recuos laterais e na frente, formando “jardins” até então inexistentes na cidade colonial” (Marta Grostein:1987:66).

¹⁸ O Código de Posturas Municipal (1886) estabelecia diretrizes com o objetivo de configurar um padrão de ocupação urbano para o município de São Paulo. A abertura de arruamentos deveria seguir um sistema de “malha viária tipo xadrez”, em que as vias deveriam ser retas, com largura mínima de 16 m. As praças e largos, por sua vez, deveriam ser quadrados, quando o terreno permitisse. A abertura de ruas e as edificações deveriam ser aprovadas pela Câmara Municipal (Marta Grostein 1987:59).

2.1 O novo sistema de circulação e a valorização fundiária

A sucessão dos sistemas de transportes e a valorização crescente das terras urbanas repercutiram diretamente na complexização da configuração espacial das cidades brasileiras.

Os primeiros bondes elétricos foram considerados um dos símbolos do ingresso das cidades na modernidade. Conforme Josef Barat (1991:78) “Rio de Janeiro, São Paulo, Belém, Salvador, Recife, Porto Alegre, Santos, Niterói e Campinas eram cidades muito bem servidas pelo transporte sobre trilhos e tiveram os seus processos de urbanização moderna ligados à atuação das empresas concessionárias de serviços públicos, em especial as de transportes”.

Em várias cidades as linhas de tração animal foram, aos poucos, sendo substituídas pelas linhas eletrificadas. A chegada deste sistema mudou o quadro de circulação nos centros urbanos e exerceu um importante papel na ampliação urbana e no mercado de terras nas primeiras décadas do atual século. Podemos dizer que a consolidação dos negócios imobiliários esteve intimamente relacionada com a revolução no setor de transportes urbanos. A reserva de terras para fins especulativos, ao longo dos caminhos dos bondes e trens, foi uma prática adotada por diferentes atores. A concessionárias que monopolizavam os serviços dos bondes em São Paulo, por exemplo, a tinham como um poderoso instrumento especulativo (Nicolau Sevencko:1992:109). Os bondes provocavam o crescimento frenético da cidade de São Paulo, e segundo Jorge Americano (1962:49) “essa teia deixava vazios de permeio, com grandes glebas que, se edificadas, poderiam aproveitar do transporte, ainda que um pouco distante”. Alcântara Machado chamou a atenção para esse problema quando escreveu que a municipalidade entre os anos de 1911 e 1913, mostrava-se impressionada com a maneira como São Paulo espalhava-se e dispersava-se em todas as direções multiplicando o número de bairros, que apareciam de improviso a grandes distâncias do centro, quando nas

vizinhanças da área central havia largos espaços desocupados (Ernani Bruno:1984:1050). O agravamento da crise da cafeicultura, nos primeiros anos do atual século, estimulou a diversificação dos empreendimentos econômicos e os imóveis se tornaram uma opção de investimentos. A Light beneficiou-se duplamente, pois controlava as áreas que seriam servidas pelos bondes, além de ser responsável pela instalação de infra-estruturas urbanas. A companhia pôde, durante muito tempo, manipular o mercado de valorização do solo urbano, obtendo vantagens econômicas e políticas.

Conforme Maurício de Abreu (1987:43-44), na cidade do Rio de Janeiro os bondes tiveram uma influência direta tanto no padrão de ocupação de grande parte da cidade¹⁹ como também sobre o padrão de acumulação do capital que aí circulava. Os investidores nacionais aplicavam parte de seu capital na aquisição de imóveis nas áreas servidas pelas linhas de bondes. Os investidores estrangeiros²⁰ controlavam as decisões sobre as áreas que seriam servidas por bondes e pelos serviços públicos de infra-estrutura urbana; enfim, decidiam quais lugares seriam valorizados dentro da cidade. A união destes interesses chegou a criar novos bairros, garantindo os lucros futuros.

Os transportes também exerceram um papel-chave no alargamento dos limites da cidade do Recife. Os bondes de tração animal interligaram os diversos núcleos urbanos que se formaram em torno das terras parceladas dos engenhos de açúcar. A primeira linha, de 1867, unia Recife a Apicucos, estendendo-se, mais tarde, para Encarnação, Canangá e Monteiro. Em 1913, quando os bondes elétricos começaram a rodar, a cidade havia conhecido uma significativa expansão. A especulação era denunciada nos anúncios de venda de terrenos nos quais se podia ler “onde vai passar o trem” (Waldemar Steil:1984:287). Este fato ilustra a indissociabilidade dos objetos e ações. Os meios de transportes urbanos não cumprem apenas com um papel de circulação entre os lugares,

¹⁹ No bairro de Vila Isabel o binômio bonde/loteamento é exemplar. Destinado às famílias ricas da capital nacional, o loteamento, criado em 1873, nas palavras de Maurício de Abreu (1987:44) “se destacava dos demais que se faziam na cidade por suas ruas largas, a exemplo das cidades européias, dentre as quais se destacava o Boulevard vinte e Oito de Setembro”.

²⁰ A exploração de diversos serviços públicos, como por exemplo, no setor de transportes era realizado por

mas possibilitam a valorização dos mesmos. O espaço geográfico é, assim, modificado permanentemente pelo acréscimo dessas próteses, permitindo que ações diversas incidam sobre esses lugares.

Com relação a mercantilização fundiária é importante destacar que muitas das terras que eram incorporadas ao mercado urbano em Recife, não sofriam um processo de parcelamento e venda, não participavam plenamente do mercado capitalista de terras urbanas como no caso, por exemplo das chácaras paulistas, uma vez que, ao dividirem os antigos engenhos, os proprietários alugavam essas glebas de terras, o que lhes possibilitava viverem na cidade com os rendimentos obtidos dessa renda fundiária, como observa Tamara Egler (1992). Uma das principais conseqüências dessa prática é que as populações mais pobres, justamente as que viviam nos mocambos, isto é, moradias precariamente construídas sobre os manguezais, as beiras de riachos e áreas pantanosas, nas áreas mais degradadas da cidade, tinham que pagar um aluguel ao proprietário das terras, onerando ainda mais os seus exíguos rendimentos. A especulação dos mocambos foi alimentada pela escassez de moradias e pelo aumento da população da cidade. Até mesmo os terrenos públicos, como os pertencentes à Marinha, fizeram parte desse negócio. Como nos narra a autora (1992:30), “valendo-se do seu poder econômico e político, muitos componentes das classes dominantes obtiveram junto a instituição o direito de ocupar e utilizar tais terras para negócios imobiliários. Localizados nas áreas centrais e ocupando grandes extensões, os mocambos aí construídos auferiram grandes lucros aos que dominavam essa área”. A apropriação privada de um bem público e a cobrança de aluguéis fizeram a fortuna de alguns poucos, durante as três primeiras décadas do atual século, na cidade do Recife.

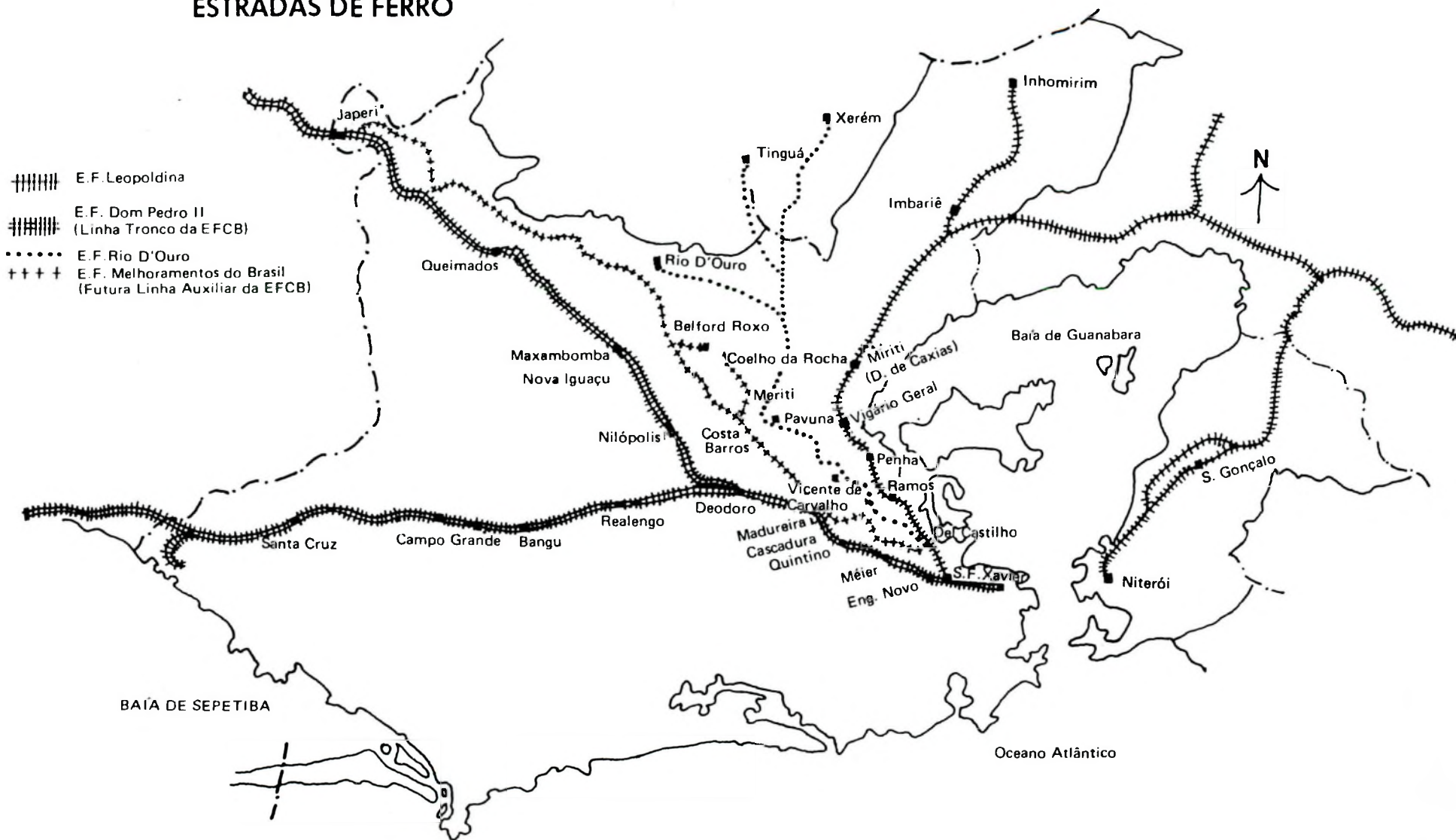
Já em São Paulo, as ferrovias possibilitaram o aparecimento dos subúrbios populares como os bairros do Brás, do Bom Retiro, Barra Funda e Ipiranga, quase todos abrigando uma população operária. O crescimento urbano se deu sobre as áreas rurais, contíguas à cidade, que passaram a ser integradas pelos caminhos de ferro. No Bairro do

Brás, o loteamento das chácaras para a implantação das indústrias e residências originou um dos primeiros subúrbios populares “onde se constituiu um forte e emergente mercado de imóveis para os armazéns, manufaturas, casas e cômodos de aluguel” (Raquel Rolnik:1997:115). A abertura de lotes irregulares tornava as regiões, ao longo das ferrovias, atrativas para os investimentos imobiliários e industriais.

No Rio de Janeiro, nas últimas décadas do século XIX, as ferrovias também foram responsáveis pela expansão urbana, graças à formação de vários vilarejos, que deram início a bairros suburbanos, que passaram a ser reconhecidos pelas linhas férreas que os serviam - subúrbios da Estrada de Ferro Dom Pedro II (1858), a Estrada de Ferro Rio D'Ouro (1883), Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil (1893). A proliferação das linhas suburbanas promovia a expansão da cidade em direção ao Recôncavo da Guanabara, em virtude das facilidades de aquisição de terrenos, fazendo surgir subúrbios industriais como Irajá e Inhaúma. O parcelamento das terras próximas às estações ferroviárias, realizadas pelos proprietários ou por pequenas companhias loteadoras, originou um processo de crescimento radial, que se intensificaria cada vez mais com o passar dos anos (Maurício de Abreu:1987:50).

No entanto, neste período, mesmo exercendo um papel fundamental na ampliação das cidades, os bondes e trens não criaram um padrão periférico de ocupação, pois suas linhas e trilhos não alcançavam grandes distâncias do centro, levando a um crescimento mais próximo das áreas centrais das cidades, nas quais se reuniam o grosso dos trabalhadores urbanos e das atividades econômicas, sociais e culturais.

— ÁREA METROPOLITANA (ÁREA CONURBADA) DO RIO DE JANEIRO: LOCALIZAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO



Maurício de Abreu - 1987

2.2 As intervenções nas áreas centrais

Podemos constatar, na tabela abaixo, a valorização desigual dos terrenos no interior da cidade de São Paulo, entre os anos de 1916 e 1924 e o papel exercido pelas infra-estruturas urbanas no preço desses imóveis. As benfeitorias incidiam diretamente sobre o valor dos terrenos.

TABELA 3 - MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - VALOR MÉDIO VENAL DO TERRENO

REGIÃO	VALOR		
	1916	1924 (SEM INFRA- ESTRUTURA)	1924 (COM INFRA- ESTRUTURA)
TRIÂNGULO	1.000\$000		3.000\$000
ZONA CENTRAL	165\$000	300\$000	600\$000
ZONA URBANA	23\$000	30\$000	100\$000
ZONA SUBURBANA	3\$000	5\$000	15\$000
ZONA RURAL	\$100	\$100	1\$000

Fonte: Relatório Anual do prefeito Firmino de Moraes Pinto, 1924. In: Raquel Rolnik. 1997:2

Se considerarmos a valorização das áreas centrais, melhor servidas por infra-estruturas urbanas, poderemos compreender a disputa que havia pela ocupação dessa parcela da cidade. A impossibilidade das populações mais pobres de adquirir terras nas áreas centrais, somado ao próprio aumento da população e ao divórcio das funções, fizeram crescer a demanda por moradias, favorecendo à expansão progressiva dos cortiços, que passaram a ser parte integrante da paisagem urbana de diversas cidades brasileiras, tais como São Paulo, Recife, Rio de Janeiro e Salvador. A migração das famílias abastadas para os novos bairros fez com que os antigos casarões abandonados, próximos ao centro, ganhassem uma nova função, já em fins do século XIX, quando se transformaram em moradias para uma crescente parcela da população pobre das cidades que buscava, assim, resolver os seus problemas de habitação²¹.

²¹ Um relatório oficial apresentado à Câmara Municipal de São Paulo, apontava a existência, em fins do século XIX, de seis tipos diferentes de cortiços. Lúcio Kowarick e Clara Ant (1994:76) concluíram que não só casarões e outras modalidades de edificações foram readaptadas para este “fabuloso negócio”, como também se construíram casas com o propósito de abrigar o maior número de pessoas que, sob o mesmo teto, muitas vezes provenientes de várias famílias, se amontoavam em flagrante promiscuidade.

O acesso mais fácil aos serviços urbanos, a maior disponibilidade de trabalho e a economia de gastos em transportes, levaram muitas famílias a permanecerem nos centros, mesmo tendo que enfrentar péssimas condições de moradia. No entanto, as populações que moravam nos cortiços eram alvo de constantes intervenções do setor público, que as consideravam como um foco permanente de doenças e de degradação. O preconceito aliado aos interesses imobiliários se alteraram, em diferentes épocas e cidades brasileiras, para erradicá-los da paisagem urbana.

Na cidade de São Paulo²² a proibição de cortiços na área central aparece no Código de Posturas Municipal (1886) e, mais tarde, no Código Sanitário (1896). Havia uma diretriz claramente política que procurava, através das normas criadas tanto pelo poder municipal, como estadual, eliminar os cortiços conduzindo, por um lado, à reorganização do centro urbano e criando, dessa maneira, eixos de valorização nessa área e nas regiões adjacentes. O desejo de ostentar os novos símbolos de modernidade e os novos valores nos quais a aristocracia cafeeira pudesse se reconhecer guiou, outrossim, a remodelação empreendida pelo poder público. Por outro lado, com o aumento dos aluguéis provocado pela extinção dos cortiços os pobres foram expulsos para as áreas periféricas da cidade. Como já vimos, os lotes irregulares, com valores menores, proliferaram nas áreas mais afastadas, servidas pelos transportes urbanos (trens e bondes). O Código Sanitário (1896) propunha, ainda, a construção de vilas operárias junto às fábricas, em locais distantes do centro, numa tentativa de solucionar os problemas habitacionais, mas que demonstrava claramente a intenção do governo de afastar o nascente operariado dessa área mais valorizada da cidade. Nos primeiros 20 anos deste século, alguns industriais construíram vilas operárias (Eva Blay: 1985) junto às estações ferroviárias, incentivados pelo poder público. Em algumas dessas vilas as casas eram alugadas aos trabalhadores – que eram duplamente subordinados a fábrica, pois dela dependiam seu emprego e sua moradia.

²² “Estima-se que a terça parte das habitações existentes em São Paulo era composta por cortiços. Como, em geral, cada unidade abrigava grande quantidade de pessoas, pode-se inferir que a maioria dos habitantes de São Paulo do início do século vivia neste tipo de moradia” (L.Kowarick e C.Ant:1994:74).

A execução de diversas obras na área central da cidade, nas primeiras décadas do século XX, visava não apenas garantir a fluidez entre os bairros, mas sobretudo, criar eixos de valorização. Contudo, tais intervenções como nos assevera Denise Gomes (1996:78-79) iam ao encontro dos interesses particulares dos grandes proprietários dessa região que disputavam quais trechos deveriam receber as melhorias urbanas, pois não admitiam ver suas propriedades desapropriadas ou desvalorizadas. Para conciliar posições tão díspares, a prefeitura de São Paulo, na década de 1910, convidou o urbanista francês *Bouvard* para criar um projeto de grandes eixos viários, que não viesse ferir, em especial, os interesses dos maiores proprietários de bens imóveis. O alargamento da Rua Liberó Badaró e da Avenida São João, a reurbanização do Vale do Anhangabaú, as construções do Parque D. Pedro sobre a várzea do Carmo e da Praça Buenos Aires fizeram parte deste plano e criaram uma nova estética para a cidade de São Paulo, dando lugar aos estilos universalmente consagrados, ou seja, de acordo com os moldes europeus que a cidade procurava imitar. *Bouvard* como mentor do projeto, não pôde, no entanto, se furtar aos fabulosos lucros que tais mudanças trariam a determinados trechos da cidade. Uniu-se, assim, ao empreendedor imobiliário, o francês *Edouard Fontaine de Lavelaye*, que juntamente com outros 12 sócios fundaram a *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Co Ltd*, grande empresa imobiliária que adquiriu 12 milhões de metros quadrados de terras na cidade de São Paulo (cerca de 1/3 da terra urbana), dando origem aos bairros jardins, destinados à elite paulistana. (Denise Gomes:1996).

No Rio de Janeiro, o presidente da República Rodrigues Alves (1902-1906) e o prefeito Francisco Pereira Passos (1902-1906) travam, no início do século, uma batalha contra os cortiços, que ocupavam áreas valorizadas do centro da cidade. A especulação alimentou a repartição dos antigos casarões coloniais que foram convertidos em moradia para uma população que crescia velozmente, transformando “a região central num torvelinho humano, que pululava penoso e irrequieto desde as primeiras horas da manhã, na luta por oportunidades cada vez mais escassas de sustento” (Nicolau

Sevencko:1984:58). O prefeito Pereira Passos comandou a reforma urbana na cidade carioca. A demolição de antigos prédios, a eliminação de becos e vielas, o alargamento e asfaltamento das ruas, a abertura de avenidas ligando a área central à zona sul fizeram parte do Plano de Embelezamento e Saneamento da cidade. Como em São Paulo, o poder público com tal intervenção alcançava ao mesmo tempo a valorização das áreas centrais e a expulsão das populações pobres para as periferias ou para os bairros mais distantes e degradados, ou ainda, para os morros que circundavam a cidade.

Não obstante, o presidente da República, Rodrigues Alves, instituiu a obrigatoriedade da vacinação contra a varíola que assolava a população da cidade do Rio de Janeiro. As péssimas condições de moradia, higiene e alimentação fizeram das populações pobres um dos principais alvos das campanhas do médico sanitarista Osvaldo Cruz, que buscava eliminar os focos da doença. A falta de informações sobre a doença, somada à violência com que eram tratados pelos funcionários desencadeou, em 1904, a Revolta da Vacina (Nicolau Sevencko:1984). O episódio da Revolta acelerou as mudanças empreendidas pelo prefeito Pereira Passos na capital federal.

Os sucessores do prefeito Passos aprofundaram a estratificação sócio-espacial que já era característica da cidade desde o século XIX, contribuindo assim para a consolidação de uma estrutura núcleo/periferia que perdura até hoje, segundo Maurício de Abreu (1987:73). As maiores intervenções foram realizadas pelo prefeito André Gustavo de Frontin (1919), que num curto intervalo de tempo, alargou as avenidas Atlântica e Niemeyer, construiu a Avenida Meridional (atual Delfim Neto) e Rio Comprido (atual Paulo de Frontin). O prefeito Carlos Sampaio (1920-1922), com a mesma conduta dos seus antecessores, extinguiu os bairros proletários do Castelo e Misericórdia localizados na área central dando ainda continuidade à abertura de novas avenidas como Portugal, Maracanã, Rui Barbosa. A preocupação com os interesses dos grandes incorporadores foi contemplado com a integração da Lagoa Rodrigo de Freitas, último reduto da zona sul, região nobre da cidade, a ser ocupado. Obras de saneamento e aterro foram realizadas

pelo poder público, valorizando os terrenos aí localizados, concretizando o binômio valorização-expulsão. Primeiramente, as populações operárias foram expulsas dessa área, e mais tarde, as grandes indústrias têxteis que haviam se instalado no último quartel do século XIX, atraídas pelos baixos preços dos terrenos, tiveram o mesmo destino. (Maurício de Abreu:1987).

A segregação sócio-espacial tornou-se mais nítida nas cidades brasileiras, na medida em que os investimentos públicos foram sendo, em grande parte, destinados às zonas privilegiadas da cidade. Ricardo Castillo (1993:139) nos revela os procedimentos realizados no planejamento municipal de São Paulo, no início do século XX, que evidenciam esta situação: “Os planos de embelezamento e remodelação do centro ocorriam paralelamente à abertura de arruamentos na periferia, totalmente desprovidos de infra-estrutura e fora dos padrões mínimos. Os loteamentos de alto padrão apresentavam, muitas vezes, normas de uso e ocupação do solo, com infra-estrutura negociadas com o poder público. Os lotes populares apresentavam dimensões reduzidas”.

As intervenções nas cidades brasileiras foram guiadas, não raro, por políticas sanitaristas que também cumpriram um papel significativo na geografia que se desenhou nessas cidades. A formação dos bairros higiênicos, de um lado, e dos bairros insalubres, de outro, se inscreve nas práticas adotadas pelo poder público, que através de suas normas, inicia, outrossim, o processo de fragmentação das cidades.

Desse modo é que a exclusão social e geográfica das modernizações brasileiras marca a tendência ao processo de periferização que se consolidará a partir da segunda metade do século XX.

Capítulo 3.

Inovações tecnológicas e novos usos da cidade

Os centros urbanos das cidades com maior expressão econômica transformaram-se radicalmente com a intensificação da vida de relações. A separação das funções ampliou as áreas centrais, criando núcleos representativos de diversas atividades, tais como bancárias, comerciais, de serviços, industriais, entre outras. Além da concentração de recursos e funções os centros passaram, ainda, a receber, diariamente, um grande fluxo de pessoas, devido à convergência dos meios de transportes. A frota de automóveis cresce, sobretudo, após a primeira guerra mundial, disputando com os bondes, carroças e pedestres espaço nas estreitas ruas dessas áreas centrais, exigindo que suas estruturas se modificassem, adaptando-se às novas necessidades e, especialmente, ostentando os novos valores atribuídos às cidades modernas.

As inovações tecnológicas no setor de construção civil permitiram que intervenções de vulto pudessem ser realizadas nas cidades, como a construção de extensas avenidas. O domínio de novas técnicas de edificação, a chegada dos elevadores elétricos, nos primeiros decênios do atual século, alteraram substancialmente o espaço urbano. Como afirma Maria Adélia de Souza (1994:61) o concreto armado revolucionou a paisagem urbana. A verticalização das cidades brasileiras, como São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, esteve intimamente relacionada ao uso de novas técnicas de construção. Para Milton Santos (1958a:152) “os arranha céus são o símbolo das atividades que foram capazes de criarem um quadro. É por esta última razão que aparecem no estágio atual, quando é maior a atividade financeira e comercial da cidade”. A concentração de recursos econômicos e o acúmulo de equipamentos urbanos valorizaram, sobremaneira, as áreas centrais, justificando-se os investimentos nessas novas edificações. Conforme, ainda, Maria Adélia de Souza (1994) o primeiro prédio, em São Paulo, data de 1912; um conjunto de escritórios e estabelecimentos comerciais,

situado no núcleo central, na Ladeira Dr. Falcão, esquina com a Rua Liberó Badaró. O Hospital Santa Catarina (1918) “recebe o primeiro elevador elétrico da cidade, instalado pela empresa Pirie, Villares & Cia. Ltda”. Na década de 1920, foram construídos o Edifício Sampaio Moreira e o Prédio Martinelli (1929). Segundo a mesma autora (1994:98), os edifícios de escritórios são raros e as construções eram, principalmente, voltadas para moradia. “Até o final da Segunda Guerra Mundial (1945), portanto, a verticalização se desenvolve de maneira vagarosa, entravada, evidentemente, pela dificuldade de obtenção de insumos para a construção, muitos dos quais eram importados. Depois de 1945, a curva de verticalização apresenta-se em alta constante”.

A materialidade que se sobrepõe a cidades brasileiras, especialmente no pós-primeira guerra, evidencia as novas orientações para o crescimento das futuras metrópoles.

3.1. As alterações do sistema de transportes e a nova geografia urbana

O alargamento de ruas, a construção de viadutos, avenidas e o surgimento de diversos prédios representativos das novas funções ocorreram graças às ações do poder público e privado, nas diferentes cidades do país. Em Salvador, várias ruas foram ampliadas, tais como Misericórdia, Chile, Ajuda e Avenida Sete (Milton Santos:1958a).

Na década de 1930, o prefeito de São Paulo, Prestes Maia, inicia o plano de Avenidas, optando pelo crescimento dos transportes rodoviários em detrimento dos transportes sobre trilhos, dando continuidade à política principiada por Washington Luís, em 1915, quando foi prefeito da capital paulista. O crescimento das linhas de ônibus possibilitou trajetos mais flexíveis. Este período coincide com a intensificação das migrações em direção à capital, explicado, em parte, pelo desenvolvimento industrial. As intervenções realizadas exerceram um forte impacto sobre o preço dos aluguéis, uma vez

que, os imóveis próximos a essa região assistiram a uma rápida valorização, tornando-os, cada vez mais proibitivos às camadas mais pobres que eram obrigadas a solucionar seus problemas de moradia nas áreas periféricas. Como enfatiza Nabil Bonduki (1983:155) “o Plano de Avenidas, além de estruturar o sistema viário para permitir o tráfego motorizado, também se situa na perspectiva de renovação e ampliação do centro comercial, incentivando o mercado imobiliário e a verticalização, processos que agem no sentido de expulsar a população de baixa renda, que podia ainda habitar próximo ao centro”.

No Rio de Janeiro, o governo federal ao construir a Avenida Presidente Vargas, no início da década de 1940, com recursos do Banco do Brasil, concretiza uma das principais metas do Plano Agache²³, a de expulsar as populações pobres das áreas centrais (Maurício de Abreu:1987:113).

Os planos de intervenção realizados, nas primeiras décadas do atual século, mostram, então, uma tendência que se intensificará, posteriormente, quando se formam as metrópoles corporativas, onde as modernizações se dão seletivamente, privilegiando determinados lugares e classes sociais.

3.2 - As normatizações do Estado Brasileiro - repercussões para o crescimento urbano

O fim da Primeira República (1889-1930) inaugura um novo período na história territorial do país. A Revolução de 1930 que conduziu a ascensão de Getúlio Vargas ao poder foi o resultado de uma aliança formada por setores das classes médias urbanas, que desde a década de 20²⁴ vinham manifestando sua insatisfação em relação ao

²³ O Plano elaborado durante a administração do Prefeito Dr. Antonio Prado Júnior (1927) pretendia ordenar e embelezar a cidade segundo critérios funcionais e de estratificação social do espaço. O centro da cidade seria subdividido em áreas funcionalmente distintas, formando-se um centro de negócios, um centro bancário e um centro administrativo

²⁴ Segundo Ítalo Tronca (1982) as classes médias irão pressionar no sentido de remover a oligarquia do poder. “Liderados pelo seu segmento mais radical, os “tenentes”, desencadeiam um ciclo de movimentos armados, cujo início é a revolta do Forte de Copacabana (1922), sucedendo-lhe a chamada Revolução de

domínio exercido pela oligarquia rural, com alguns setores agrários que mantinham uma posição divergente no interior do próprio sistema oligárquico²⁵. O clima de tensão social se estendia também aos proletários, especialmente o operariado urbano que desencadeou entre 1917 e 1920 diversos movimentos grevistas nas principais capitais industriais do país como São Paulo e Rio de Janeiro, e que foram fortemente reprimidos pelo governo. Conforme Francisco C. Weffort (1978:63) os maiores beneficiários das mudanças políticas empreendidas depois de 1930, quando ocorre a quebra do monopólio exercido pelas oligarquias agrárias no poder, foram os setores ligados à produção industrial. Concomitante à crise política, a depreciação do preço do café, principal produto de exportação da economia brasileira, provocado pela crise mundial de 1929, e os problemas internos de superprodução desse produto acabaram por estimular os investimentos voltados para o mercado interno. Como nos assevera Antônio Carlos Bernardo (1982:95) a burguesia industrial no Brasil surge como decorrência das modificações da própria conjuntura internacional aliada a fatores internos. Para Celso Furtado (1984:197) cria-se uma situação praticamente nova na economia brasileira, ligada ao dinamismo do mercado interno que se torna preponderante na formação de capital²⁶. As mudanças políticas somadas à queda das barreiras alfandegárias entre os Estados e a própria expansão geográfica do mercado favoreceram, sobremaneira, a industrialização da capital paulista.

É importante ressaltar que a era Vargas foi marcada por uma nova orientação por parte do Estado que passou a intervir nas questões trabalhistas, principal baluarte

São Paulo (1924), que culmina com a formação da Coluna Prestes-Miguel Costa (1924-1927).

²⁵ “É já um consenso entre os estudiosos da história brasileira, que a Revolução de 1930 foi a “revolução burguesa”, que ela tenha partido e se viabilizado pela ruptura do pacto oligárquico, exatamente tendo como centros deflagradores e seus agentes principais as oligarquias da “região” Extremo- Sul - Rio Grande do Sul -, Minas Gerais, uma periferia da “região” do café, e de oligarquias de Estado como a Paraíba e Pernambuco, indica apenas que os interesses econômicos dessas “regiões” e sua expansão viam-se sistematicamente coartadas pela política econômica do café, cujo valor se realizava externamente, em contraposição à produção de valor das outras “regiões”, cuja realização era de caráter interno” (Francisco de Oliveira:1977:73).

²⁶ Conforme Celso Furtado(1984:200) “a produção industrial cresceu em cerca de 50 por cento entre 1929 e 1937 e a produção primária para o mercado interno cresceu mais de 40 por cento, no mesmo período. Dessa forma, não obstante a depressão imposta de fora, a renda nacional aumentou em 120 por cento entre dois anos, o que representa um instrumento per capita de 7 por cento. Este aumento não é de nenhuma forma desprezível, se se tem em conta que nos EUA, no mesmo período, decresceu a renda per capita sensivelmente”. Francisco Weffort (1978:46) enfatiza que o dinamismo interno torna a economia

político junto às populações urbanas. A criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, em novembro de 1930, inaugura um novo período nas relações trabalhistas, que buscava, nesse momento, não apenas coibir as ações sindicais como também criar normas para o mercado de trabalho urbano. A legislação do trabalho punha em prática reivindicações que desde o início do século eram pleiteadas pelas organizações e sindicatos dos trabalhadores, tais como, a lei de férias, a redução da jornada de trabalho, a regulamentação do trabalho da mulher e do menor, a estabilidade no emprego, institucionalização do salário mínimo. Para Francisco de Oliveira (1987:16-17) as leis trabalhistas fizeram parte de um conjunto de medidas destinadas a instaurar um novo modo de acumulação. “Para tanto, a população em geral, e especialmente a população que afluía às cidades, necessitava ser transformada em “exército de reserva”. Outro aspecto salientado pelo autor (1987:42) diz respeito ao salário mínimo, que se transformou na obrigação máxima das empresas. Quando ocorre a institucionalização do salário, os custos de reprodução da mão-de-obra deixam de fazer parte dos encargos da empresa. Com isso o empresariado e o próprio Estado eximem-se das questões relativas à moradia, alimentação, transportes que recaíam, a partir desse momento, diretamente sobre os trabalhadores, que deveriam prover todas as suas necessidades com esse mínimo.

Mesmo que restrita a um pequeno número de trabalhadores, as normatizações nas relações trabalhistas colaboraram na intensificação das migrações em direção às cidades, especialmente daquelas com maior expressão econômica, como São Paulo e Rio de Janeiro, onde as possibilidades de trabalho se multiplicavam ligadas ao aprofundamento da divisão territorial do trabalho, intensificando a urbanização dessas frações do território. Podemos dizer que, enquanto São Paulo crescia sob os auspícios dos investimentos privados, a capital do Rio de Janeiro sediava diversas empresas públicas. Assim, também, contribuíram para ampliar a urbanização os crescentes investimentos públicos realizados pelo governo federal e estadual, após 1930. A expansão do setor público que ocorreu graças a sua modernização, em especial, na década de 1940, se

refletiu no aumento das classes médias urbanas. O governo federal investiu na expansão dos Institutos de Previdência, das Universidades, das empresas estatais de infra-estrutura. Em 1949, existiam cerca de 30 companhias federais, das quais 12 nos setores de eletricidade e de transportes, 5 no setor financeiro e 5 industriais. De 1950 a 1960 foram criadas mais 15 companhias federais, entre as quais o BNDE (1952) e a Petrobrás(1953). O Rio de Janeiro sediava diversas dessas empresas públicas, tais como a Companhia Siderúrgica Nacional (1941), o Vale do Rio Doce (1942) e a Hidrelétrica do São Francisco (1945). No interior do Estado do Rio de Janeiro foram instaladas a Usina de Volta Redonda (1941), a Fábrica Nacional de Motores (1943) e a Fábrica Nacional de Alcalis (1943) (Pedro Geiger:1985:03). Em 1949, o número de empresas estaduais era cerca de 34, das quais 12 pertenciam ao setor financeiro e 10 ao setor de transportes. De 1950 a 1960 foram criadas mais 49 (Pedro Geiger:1985:06).

O aumento das classes médias urbanas, entre as décadas de 1930 e 1940, se refletiu favoravelmente para o crescimento da indústria que ampliou o seu mercado de consumo. Conforme nos assinala Pedro Geiger (1985:05) “a expansão do número de assalariados do setor industrial seria insuficiente para o alargamento do mercado necessário à industrialização”. De um lado, esta política deliberada, tanto por parte do governo federal como das instâncias estaduais, logrou instituir um importante mercado de consumo, mormente, para a indústria paulista. De outro lado, a presença de uma classe média mais numerosa, nessas duas cidades, formada pelos pequenos comerciantes, funcionários públicos, artesãos, militares, entre outros, alimentou o surgimento de atividades que absorviam parte dos migrantes que se dirigiam para esses centros urbanos, como, por exemplo, nos serviços domésticos.

Vale lembrar que este incremento populacional foi se dando concomitante às transformações das cidades, especialmente de suas áreas centrais, que conheciam, como já enfatizamos, um processo de valorização com as sucessivas intervenções do setor

público. Ora, essas mudanças se refletiam no aumento do preço dos terrenos e dos aluguéis fazendo dos bairros centrais lugares proibitivos para as populações mais pobres.

A previdência social e as questões relativas à habitação também sofreram intervenções do Estado. A criação dos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs) estendeu a cobertura previdenciária às classes assalariadas urbanas com os recursos sendo administrados pelo governo. Em relação ao setor habitacional, a intervenção do Estado se deu pelo menos em três níveis, como nos lembra Nabil Bonduki (1994:118): “1. a criação das Carteiras Prediais dos Institutos de Aposentadoria e Previdência, em 1938, que deu início a produção direta ou financiamento de unidades habitacionais por órgãos estatais, tendência reforçada em 1945 pela criação da Fundação da Casa Popular (FCP); 2. o decreto da Lei do Inquilinato, em 1942, congelando e controlando os aluguéis e dando início à regulamentação das condições de locação, até então deixadas à livre negociação entre proprietários e inquilinos; 3. O Decreto-lei 58 de 1938, que regulamentou os loteamentos populares, garantindo a aquisição de terrenos à prestação”.

A construção de um número irrisório de unidades habitacionais repercutiu mais em ganhos políticos para o governo do que para solucionar os problemas de moradia da população. Tanto as classes populares como as classes médias que moravam, principalmente, em imóveis alugados foram afetadas pelo congelamento dos aluguéis (decreto de 1942). Ao favorecer os locatários, o Estado acabou tornando esse tipo de negócio em uma atividade pouco rentável, estimulando a venda dos imóveis e as ações de despejo por parte dos proprietários que buscavam fixar preços mais elevados para os futuros inquilinos.

Ora, a escassez de moradias e o aumento do preço dos imóveis alugados prejudicaram, especialmente, aqueles com menor poder aquisitivo, que não possuíam condições de arcar com esse encargo. A favelização e a ocupação de terrenos distantes do centro, desprovidos de infra-estrutura urbana, foram as soluções encontradas por uma

parte dos trabalhadores em diferentes cidades, como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, entre outras (Nabil Bonduki:1994).

A valorização dos imóveis nas áreas centrais levou também a uma verdadeira guerra contra as populações encortiçadas. Em Salvador, na década de 1940, é firmado um contrato entre a prefeitura e o escritório do engenheiro sanitarista Mário Leal Ferreira, procurando incentivar a retirada dessas populações dos bairros centrais, além de disciplinar os setores de residência para onde deveriam doravante se dirigir (Maria A. Brandão:1980:130).

Em São Paulo, ao mesmo tempo que os aluguéis deixam de ser uma atividade lucrativa, surge a figura do incorporador que produzirá imóveis residenciais, especialmente na forma de edifícios. A combinação de diversos fatores impulsionou o crescimento das propriedades privadas destinadas, sobretudo, às classes médias urbanas. As oscilações nos preços dos aluguéis e o crescente deficit habitacional fortaleceram, outrossim, a ideologia de aquisição da casa própria. (Nabil Bonduki:1983). A pressão da elevação dos aluguéis e o crescente uso de ônibus que concedem trajetos mais flexíveis, na década de 1940, quando o sistema sobre trilhos começa a entrar em decadência, conduziram ao crescimento da ocupação das periferias da cidade paulista.

Podemos salientar que as mudanças políticas empreendidas pelo governo Vargas impulsionaram o crescimento das cidades brasileiras. Como já vimos, a legislação trabalhista urbana, as intervenções no setor habitacional, o impulso dado às atividades industriais, a modernização do setor público somado aos crescentes progressos técnicos conduziram a uma acelerada transformação das cidades, em especial, naquelas onde o dinamismo econômico era mais intenso.

PARTE II

*A DIFUSÃO DO MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL
E A CONSOLIDAÇÃO DA URBANIZAÇÃO BRASILEIRA*

“Em nome do pragmatismo - palavra obscena - os cientistas esqueceram seu dever para com a sociedade. “Para muitos economistas”, diz Boulding, “o próprio termo ciência moral’ parecerá uma contradição”. O mesmo é válido para muitos geógrafos. Quando Boulding fala da “ética heróica”, poder-se-ia acrescentar que se tornará igualmente urgente encontrar homens de boa fé para uma “geografia heróica”, baseada numa “ética heróica”. Esta ética nos permitirá reconhecer o espaço como o reino de todos os homens e não como o campo de exercício do capitalismo. Isto significa que deve-se estar preocupado com o espaço social, o espaço de todos, e não com o espaço de empresas, o espaço de alguns, erroneamente chamado de “espaço econômico” Milton Santos:1979.

“Viver é sentir-se fatalmente forçado a exercitar a liberdade, a decidir o que vamos ser neste mundo. Nem um só instante se deixa descansar nossa atividade de decisão. Inclusive quando desesperados nos abandonamos ao que queira vir, decidimos não decidir”. É pois falso dizer que na vida “decidem as circunstâncias”. Pelo contrário: as circunstâncias são o dilema, sempre novo, ante o qual temos de nos decidir. Mas quem decide é o nosso caráter.” Ortega y Gasset:1971.

A ocupação do território brasileiro ocorrerá extensiva e intensamente, no pós-segunda guerra mundial. Naquele momento, ganha maior expressão o ideário desenvolvimentista que norteará as modernizações do país. A crença num futuro promissor, capaz de superar o subdesenvolvimento, apoiava-se principalmente em uma concepção política que privilegiava o progresso técnico-científico. Recebendo, em particular, as influências da CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina - os países latino-americanos deveriam, nesta ótica, adotar uma política econômica que viabilizasse o seu desenvolvimento industrial. Este projeto de modernidade tornou-se irrecusável para a nação, tendo como principal escopo alcançar um novo patamar de desenvolvimento econômico. Como nos lembra Ortega y Gasset (1971:69) “a palavra ‘moderno’ expressa, pois, a consciência de uma nova vida, superior à antiga, e ao mesmo tempo, o imperativo de estar à altura dos tempos”.

A sociedade brasileira era aos poucos imbuída pela crença no desenvolvimento industrial como um caminho possível para romper com o subdesenvolvimento. Criou-se uma psicoesfera²⁷ que dava sentido à expansão do meio técnico-científico. O projeto nacional apoiava-se na incorporação cada vez maior da ciência e da técnica, buscando uma racionalidade que mudaria o uso do território e, por conseguinte, o seu conteúdo.

Guido Mantega (1985) argumenta que, segundo o pensamento da Cepal, o atraso dos países latino-americanos em relação às nações desenvolvidas somente seria superado com uma política deliberada de industrialização²⁸. Desse modo, os países periféricos e, em particular, os latino-americanos, deixariam de participar da divisão internacional do trabalho como meros fornecedores de gêneros primários, situação que era extremamente desvantajosa, já que esses produtos não logravam a mesma valorização no mercado mundial como os industrializados. A tese dominante rezava que por não possuírem

²⁷ “A psicoesfera, reino das idéias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido, também faz parte desse meio ambiente, desse entorno da vida, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário”. (Milton Santos:1997:204).

²⁸ Conforme Guido Mantega (1985:39) “Trata-se de reverter o eixo básico da economia, até então voltada para fora, para o desenvolvimento voltado para dentro, ou seja, baseado na industrialização para o

recursos internos suficientes para serem investidos na indústria, a participação dos capitais estrangeiros nas nações subdesenvolvidas, não era vista como um obstáculo pela CEPAL²⁹. Dentro desta perspectiva é que podemos dizer que as idéias defendidas por esta comissão estavam de acordo com as novas necessidades de expansão do sistema capitalista. Nas palavras de Milton Santos (1979:08) “era preciso demonstrar que os países subdesenvolvidos eram incapazes de acumular internamente o capital para seus investimentos modernizantes e, portanto, provar a necessidade de lhes fornecer ‘ajuda’ ou de lhes emprestar dinheiro ou, ainda, de encorajar a entrada de capital privado”.

De modo geral, as políticas econômicas empreendidas pelo governo brasileiro, na década de 1950, foram consoantes com as diretrizes cepalinas. A retórica e as ações governamentais eram pautadas na necessidade de substituição de importações, justificando as políticas de incentivo à instalação de indústrias estrangeiras e os esforços para a construção e ampliação dos sistemas de engenharia. Esse movimento interno casava-se com um movimento mais amplo, no qual os grandes conglomerados estrangeiros adotaram uma estratégia de implantar suas filiais em nações do Terceiro Mundo, justamente naquelas onde pudessem auferir maiores lucros, dando início ao processo de globalização da economia.

Rio de Janeiro e, em especial São Paulo, acolheram velozmente as novidades do período, estruturando o nascente meio técnico-científico. O acúmulo das funções econômicas, políticas e populacionais logrou um papel de relevo nas mudanças empreendidas no uso do território. Na década de 1970, o título de metrópoles nacionais estava em consonância com o poder exercido pelas duas metrópoles.

mercado interno”.

²⁹ Segundo esta corrente de pensamento, era coerente a participação dos capitais estrangeiros nas economias internas dos países periféricos e, em particular, nas nações latino-americanas. Esses capitais serviriam como uma “poupança externa”, que permitiria aumentar a taxa de investimentos e, conseqüentemente, a renda nacional, pelo menos até que cada país atingisse o nível de poupança suficiente para prosseguir sozinho (Guido Mantega:1985:40).

Capítulo 4

As políticas territoriais – novas regulações para a internacionalização da economia

Nos anos 50, sob a égide do Estado, são estabelecidas, efetivamente, as primeiras políticas de planejamento econômico³⁰. Sinônimo de políticas territoriais, o planejamento gerou uma nova organização do território voltada, sobretudo, para atender ao mercado. A desigual distribuição das inovações é reveladora das alianças entre o Estado e o mercado, quando aquele interfere nitidamente a favor das grandes empresas. O território normado, neste período, edificou-se sustentado em um discurso e ações que entronizavam as intervenções técnico-científicas, aparecendo o planejamento como a expressão maior desta tendência.

A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1951/1953), segundo Guido Mantega (1985), alinhada com as orientações da CEPAL, defendia um conjunto de medidas visando promover a industrialização do país. Para alcançar este objetivo o Estado assumiu um importante papel como regulador da economia e como investidor naqueles setores considerados estratégicos tais como transportes, comunicação, energia elétrica, petróleo, siderurgia, buscando atrair os capitais estrangeiros em áreas que não poria em risco a soberania nacional, ao mesmo tempo que beneficiaria as empresas alienígenas reduzindo os custos para aquelas que viessem aqui se instalar. Coube ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, criado em 1952, financiar as novas bases materiais da nação.

Podemos dizer, no entanto, que a concretização dessa etapa da internacionalização do território brasileiro foi promovida no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960) que, através do Plano de Metas, edificou as bases materiais para a intensificação dos fluxos no território e para a diversificação do parque industrial brasileiro. A participação do capital estrangeiro foi respaldada na lei 2.145 de 1954 e na

³⁰ Como assevera Wilson Suzigan (1996:08) nas décadas de 1930 e 1940 foram realizadas no âmbito nacional as primeiras tentativas de planejamento de desenvolvimento industrial, mas que na prática

Instrução 113 da SUMOC (Superintendência da Moeda e do Crédito) de 1955. Ambas estabeleceram dispositivos pelos quais a CACEX³¹ (Carteira de Comércio Exterior) poderia conceder privilégios especiais para remessas de lucros e amortizações de capital (Guido Mantega:1985:74)³². Essas medidas normativas atraíram grandes corporações multinacionais, principalmente do setor automobilístico. A instalação da Willys Overland, Ford, Volkswagen, General Motors foi estimulada pelas ações do governo que, através de um decreto assinado por Juscelino Kubitschek, criou o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), cuja principal orientação era incentivar a produção de automóveis e caminhões com capitais privados especialmente, estrangeiros (Boris Fausto:1999:428). Internamente engendrou-se as condições para a internalização das variáveis externas ao país. Como nos lembra Milton Santos (1988a: 96) “nenhuma variável externa se integra numa situação, se esta não tem internamente as condições para poder aceitá-la. A presença local de certas condições aparece, pois, como indispensável à internalização de fatos externos”

As regulações promovidas pelo Estado permitiram que a participação dos capitais forâneos crescesse no setor industrial brasileiro. Durante a primeira metade do século os investimentos estrangeiros estiveram concentrados nos serviços de transportes, telefonia, eletricidade, navegação e, a partir de 1950, se dirigiram para o setor manufatureiro. Em 1961, segundo Octávio Ianni (1965:88) “a indústria de base” concentrava capitais provenientes da Alemanha Ocidental, Bélgica, França, Itália, Japão, Grã-Bretanha, Estados Unidos entre outros. A presença de capitais norte-americanos no setor manufatureiro, em 1960, era de 32% do total de investimentos estrangeiros no país.

surtiram pouco efeito. Os órgãos de planejamento criados neste período tinham características de centro de estudo e fóruns de debates, mais que de planejamento efetivo.

³¹ “A subida ao poder no Brasil em 1954 de setores sociais contrários ao desenvolvimento autônomo da nação, facilitou bastante (Instrução 113 da Sumoc) a invasão de investimentos em atividades industriais” (Armen Mamigonian:1976:97).

³² “A instrução 113 da SUMOC autorizava as empresas a importar equipamentos estrangeiros sem cobertura cambial, ou seja, sem depositar moeda estrangeira para pagamento dessas importações. A condição para gozar da regalia era possuir, no exterior, os equipamentos a serem transferidos para o Brasil ou recursos para pagá-los. As empresas estrangeiras, que podiam preencher esses requisitos com facilidade, ficaram em condições vantajosas para transferir equipamentos de suas matrizes para integrá-los a seu capital no Brasil” (Boris Fausto:1999:426).

TABELA 4 - BRASIL - TOTAL DOS INVESTIMENTOS NORTE-AMERICANOS DIRETOS

Anos	Todos os setores (em milhões de US\$)	Manufaturas (em milhões de US\$)	Proporção de manufaturas sobre o total (Em %)
1929	194	46	24
1946	323	126	39
1950	644	285	44
1959	839	438	52
1960	953	515	54

Fonte: Survey of Current Business, Office of Business Economics, U.S. Department of Commerce. Citado em Octávio Ianni. 1965:89.

Como ainda nos lembra Octávio Ianni (1965:90), a análise das relações do capital externo com a industrialização seriam incompletas se não considerássemos as saídas de capitais e a remuneração de serviços. A amortização, a remessa de lucros através dos *royalties* encaminham, até hoje, elevadas somas de capital para o exterior³³.

4.1 As modernizações seletivas no território brasileiro

Os grandes conglomerados multinacionais entram como uma variável externa ao país, graças a uma nova normatização. O acolhimento desta variável na formação socioespacial brasileira provocou profundas transformações no uso do território. Engendra-se uma nova situação geográfica (Santos: 1996c; Silveira:1999a) que pode ser apreendida na própria complexização da configuração territorial quando um conjunto de novos objetos técnicos passa a compor o espaço geográfico, permitindo as ações de diversos atores tais como empresas, instituições que, apresentando divergências ou convergências entre si, necessitam desse novo meio geográfico para que suas ações se concretizem efetivamente. Conforme Maria Laura Silveira (1999a:23) "é graças à materialidade que esses diversos agentes edificam e às suas formas de organização e de fazer que, a cada momento da história, podemos identificar os sistemas técnicos".

Dentro desta perspectiva é que se constitui, a partir da segunda metade do século XX, uma verdadeira adaptação do meio geográfico às novas necessidades de acumulação

³³ Entre 1994 e 1998, a remessa de dinheiro para o exterior triplicou passando de US\$ 2,5 bilhões para

capitalista, quando assistimos à aceleração da difusão dos objetos técnicos universais. Há uma tendência ao desaparecimento dos objetos técnicos locais ou regionais em benefício dos objetos técnicos universais, isto é, dos objetos que aparecem em diferentes parcelas do planeta formando um “continuum” mundial dessa nova tecnologia contemporânea, como por exemplo, as hidrelétricas, os aeroportos, os portos, as estradas de ferro e de rodagem, as indústrias, entre outros (André Fel:1978). É por intermédio desses objetos técnicos universais que as ações globais podem se concretizar. Entrementes, as forças que promovem as modernizações não alcançam toda a nação, dirigindo-se a algumas parcelas do país. Como observa Chesnais (1996:18) “não é todo o planeta que interessa ao capital, mas somente partes dele”.

O resultado dessa ação política foi a fragmentação do território e da sociedade. A seletividade dos investimentos se traduziu numa desigual distribuição dos sistemas de objetos e ações e levou a uma nova divisão social e territorial do trabalho. A construção e a localização desses novos sistemas foram e, ainda são, subordinados a interesses que, na maioria das vezes, escapa aos lugares e aos seus habitantes.

A integração dos diferentes subespaços do território tornou-se uma imposição para a unificação do mercado. As políticas territoriais empreendidas pelo governo conduziram à expansão dos novos aportes técnicos que passaram a condicionar as ações dos diferentes atores. Como enfatiza Madeleine Akrich (1987:49) “os objetos técnicos tem um conteúdo político no sentido em que constituem elementos ativos da organização das relações dos homens entre eles e com seu meio”.

A ampliação dos sistemas de engenharia, em especial dos transportes rodoviários, foi incentivada pela chegada das empresas automobilísticas³⁴. As conexões entre as diversas regiões criam toda uma vida de novas relações entre os lugares. Os investimentos públicos destinaram-se, ainda, ao reaparelhamento de ferrovias, à modernização dos portos e dos transportes aeroviários e à expansão da frota de cabotagem. As necessidades

US\$ 7,2 bilhões. (Folha de São Paulo, 03/10/1999).

³⁴ Como observa Fernando Homem de Melo e Eduardo G. da Fonseca (1981:112), a opção rodoviária que caracterizou a evolução do sistema nacional de transportes é anterior ao período de vigência do Plano de

crescentes de energia direcionaram parte dos investimentos para os setores de produção de eletricidade, produção e refinamento de petróleo e exploração do carvão mineral.

A expansão do meio técnico-científico tem na construção de Brasília um de seus símbolos mais expressivos. A nova capital do país, inaugurada em 1960, abriu novas perspectivas de ocupação do território brasileiro. Erigida no Centro-Oeste, Brasília articulou esta região e o Norte com o Sudeste através da construção da rodovia Belém-Brasília, representando um importante passo para o processo de integração do território. A incorporação dessas regiões ao principal centro industrial do país, apresentava-se extremamente vantajosa para as grandes empresas. Como assinala Ricardo Farret (1985:24), Brasília constituiu-se “num passo lógico dentro do processo de acumulação que impõe determinados padrões de divisão social e espacial do trabalho”.

Os recursos públicos gastos na instalação dos novos sistemas de objetos técnicos, somados às novas regulamentações orientaram os investimentos nacionais e estrangeiros. Para a região Sudeste foi destinado a maior parte dos investimentos como podemos verificar na tabela 5:

TABELA 5 - BRASIL - ALOCAÇÃO REGIONAL DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS ENTRE 1952 E 1965 - (% DOS INVESTIMENTOS FEITOS)

SETOR	REGIÃO SUDESTE (Em %)	DEMAIS REGIÕES (Em %)
Transporte	73.0	27.0
Energia	60.6	39.4
Manufatura	96.6	3.4
Agricultura	43.7	56.3
Fundos Especiais	79.0	21.0

Fonte: Dickenson (1974). Citado em Ricardo L. Farret (1985:23).

Essa política acabou por favorecer as indústrias estrangeiras que vinham se instalar no país, garantindo a realização de múltiplas ações que levaram à complexização do uso do território e, por conseguinte, do próprio mercado. A cidade de São Paulo e seu entorno acolheram boa parte dessas indústrias. A combinação das condições históricas pretéritas e presentes, naquele momento, exerceu um papel preponderante, tornando aquela porção do território atrativa. Marcos Xavier (1997:10) nos alerta para o fato que

a constituição de rodovias foi desigual no território, convergindo em direção ao principal polo de desenvolvimento representado pela capital paulista que possuía, ainda, uma maior disponibilidade de energia elétrica, a presença de uma sólida rede comercial e bancária e, sobretudo, uma importante atividade industrial desenvolvida nas décadas anteriores. De acordo com Armen Mamigonian (1976:98) a indústria automobilística pôde dispor das fábricas de auto-peças nascidas anteriormente para atender o mercado de reposição de carros importados, como G. Rabioglio (acumuladores Saturnia), S. Fumagalli (rodas e mancais para rolamentos), etc. Na década de 1950, forma-se um verdadeiro complexo industrial em São Paulo que reúne os grandes conglomerados estrangeiros e diversos ramos da indústria nacional: materiais de transportes (80% do Brasil), materiais elétricos e de comunicações (72,1%). Em 1940, a capital paulista respondia por 26,9% do valor da produção industrial do país, em 1950 era 31,1% passando em 1960 para 42,6% (Armen Mamigonian:1978:98). Os conglomerados multinacionais entram como uma variável externa escolhendo aqueles lugares que possam lhes oferecer as melhores oportunidades. Dentro desta perspectiva, as sucessivas modernizações que aconteceram, acabaram por privilegiar, ainda mais, o estado de São Paulo e a própria região Sudeste, o que se refletiu no aumento das disparidades regionais³⁵. A tendência da desigual difusão do meio técnico-científico se confirmará nos anos posteriores, sob a égide do Estado autoritário, conduzindo ao crescimento das metrópoles das regiões norte, nordeste, sudeste e sul do país, bem como das cidades pequenas e médias cidades brasileiras.

³⁵ Francisco de Oliveira (1987) advoga que o Estado brasileiro ao financiar o movimento de centralização da economia e, podemos acrescentar territorial, não apenas favorecia o Centro-Sul, mas principalmente a grande burguesia internacional

Capítulo 5

Tendências à dispersão: a complexização da divisão territorial do trabalho

A partir de 1964, já sob o regime autoritário, e com respaldo no planejamento cientificamente elaborado, cresce a intervenção do Estado na condução das políticas territoriais. Apoiada numa construção ideológica na qual o Estado aparecia como entidade neutra e, portanto, capaz de representar e harmonizar os diversos interesses da sociedade, a internacionalização do território se acentua, graças à expansão do meio técnico-científico que avança de maneira mais contínua na Região Sudeste. Esta difusão se fez com um movimento de dispersão dos vetores modernos.

No início dos anos 50, a indústria paulista estava concentrada prioritariamente no município de São Paulo. Já em meados da década de 60, cresce a atividade industrial nos municípios de São Bernardo e Santo André contíguos a São Paulo como também a participação do interior paulista, sobretudo no eixo São Paulo - Campinas, tornando-se, segundo Maria Adélia de Souza (1976), o mais importante núcleo de desenvolvimento industrial, excetuando-se a Região Metropolitana de São Paulo. A autora aponta um segundo eixo ligando São Paulo - Sorocaba e identifica ainda o Vale do Paraíba, na Rodovia Presidente Dutra, como sendo um dos grandes núcleos de urbanização e industrialização do país, unindo os dois principais pólos nacionais, São Paulo e Rio de Janeiro. Mesmo ocorrendo a dispersão das atividades, São Paulo mantinha a primazia do comando de uma expressiva parcela do território nacional. Como mostra Armen Mamigonian (1976:98), em 1962, a indústria paulista por intermédio de suas filiais localizadas fora da aglomeração paulistana controlava 133 mil assalariados. Cerca de 99.600 assalariados estavam no próprio estado de São Paulo e na sua região de influência regional, ou seja, o sul de Minas Gerais, o centro e norte do Paraná e possuindo, ainda, um reduzido número de assalariados na região Nordeste e Amazônica.

Nos anos de 1970, a Região Sudeste era responsável por 80,97% do Valor de Transformação Industrial do país. Por sua vez, o Estado de São Paulo respondia por 58,92%, enquanto que o Rio de Janeiro participava com 15,70% do total nacional. A Região Sul apresentava a segunda maior concentração de estabelecimentos e pessoal ocupado, sendo que as demais regiões apresentavam uma participação bem menos expressiva, como observamos na tabela 6.

TABELA 6 - BRASIL E GRANDES REGIÕES - 1970 - INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO

Grandes Regiões	Estabelecimentos		Pessoas Ocupadas		Valor De Transformação Industrial	
	Nº	%	Nº	%	EM US\$	%
NORTE	1.442	2.06	35.262	1.46	90.293.635	0.79
NORDESTE	8.352	11.95	297.906	12.30	666.043.678	5.81
SUDESTE	43.544	62.32	1.719.885	71.02	9.282.962.000	80.97
<i>SÃO PAULO</i>	<i>28.545</i>	<i>40.85</i>	<i>1.234.337</i>	<i>50.97</i>	<i>6.697.157.895</i>	<i>*58.92</i>
<i>RIO DE JANEIRO</i>	<i>8.639</i>	<i>12.36</i>	<i>318.645</i>	<i>13.16</i>	<i>1.800.393.099</i>	<i>*15.70</i>
SUL	14.534	20.80	358.100	14.79	1.343.666.303	11.72
CENTRO-OESTE	1.999	2.86	10.592	0.44	51.239.012	0.71
BRASIL	69.871	100	2.421.745	100	11.464.204.629	100

FONTE: Fonte: Censo Industrial 1970, 1980. MTB - Relatório RAIS, 1990 -1994. * Em relação ao total do país.

Porém, a concorrência exercida pelos grupos estrangeiros estava provocando a desnacionalização da indústria brasileira em diversos ramos³⁶. As grandes corporações internacionais absorveram indústrias do setor de eletrodomésticos, automobilísticos, químico. Os grupos estrangeiros localizados, como já vimos, principalmente em São Paulo, passaram a controlar através de suas filiais expressivas parcelas do território, interferindo na sua organização e reorganização.

Enquanto que no Sudeste a difusão do meio técnico-científico se dava de maneira mais contínua, em outras frações do território surgiram os primeiros pontos e manchas. Dessa forma é que, no início da década de 1950, é instalado o segundo polo petroquímico do país, próximo à cidade de Salvador. A chegada desse complexo conjunto de objetos técnicos desencadeou intensas mudanças na economia do Recôncavo. Como

³⁶De acordo com Armen Mamigonian (1976:98) inúmeras empresas paulistas foram absorvidas pelas grandes corporações internacionais como a Walita (Phillips), DKM-Vemag (Volkswagen), Sofunge (Mercedes-Benz), Gessy (Unilever). No setor de eletrodomésticos as indústrias brasileiras sofreram concorrência das empresas GM, GE, Philips; no setor de turbinas (Voith-República Federal Alemã), elevadores (Otis-EUA). A participação de capitais estrangeiros também cresce como na Duratex (20% da

ênfatiza Maria de Azevedo Brandão (1985), Salvador ganhara em sua região imediata, com as atividades da Companhia Petróleo Brasileiro - PETROBRÁS, cerca de 13 mil empregos e "uma máquina assombrosa para sua experiência de então: a Refinaria Landulfo Alves". A criação da SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), em 1959, durante o governo de Juscelino Kubitschek, conduziu à concentração industrial na capital baiana que absorveu, entre 1965 e 1970, 43,43% dos investimentos do estado. No decorrer da década de 1960, com a difusão do meio técnico-científico em direção aos municípios vizinhos a Salvador, inicia-se a dispersão das atividades industriais com a inauguração do Centro Industrial de Aratu (CIA). Investimentos em estradas, portos, comunicação, condutos e infra-estruturas industriais foram concebidos pelo poder público para facilitar as implantações industriais (Milton Santos:1987b:11). Os incentivos federais e estaduais dirigiram-se aos setores industriais mais dinâmicos e que naquele momento eram quase inteiramente novos à região. Entre 1963 e 1973, 75% dos empregos e 91% do valor dos investimentos da SUDENE foi destinado a esses setores, enquanto que as indústrias tradicionais como têxteis, bebidas, madeira, mobiliária não lograram a mesma atenção. A seletividade dos investimentos públicos gerou uma nova divisão territorial do trabalho tanto ao nível regional como intrametropolitano.

Em Pernambuco, a cidade do Recife passa a concentrar uma população cada vez maior, a partir de 1950, quando aumenta o êxodo rural na Zona da Mata Nordestina. Uma parte da população oriunda dessa região foi absorvida pelos municípios industriais de Jaboatão, Moreno e Paulista, próximos a Recife (Paul Singer:1977:336).

Na cidade de Porto Alegre, com a difusão do meio técnico-científico, a atividade industrial extravasa os limites da cidade transformando os municípios vizinhos de Guaíba, Canoas, Esteio, Sapucais, em subúrbios industriais, "em relação aos quais há perfeita continuidade urbana, o que nos permite falar em uma Grande Porto Alegre" (Paul Singer:1977:184). O mesmo fenômeno de ocupação do espaço metropolitano pode

Ligth), Metalúrgica Dedini (20% da Kawasaki e C. Itoh).

ser verificado em Curitiba com o crescimento dos municípios de Araucária, Rio Branco do Sul, cujos nexos estão relacionados com a atividade industrial (Clóvis Ultramari e Rosa Moura:1994).

A difusão do meio técnico-científico propiciou, outrossim, mudanças no sistema bancário do país. Para Roberto Lobato Côrrea (1989) a aceleração do desenvolvimento capitalista no Brasil constituiu o fator fundamental da expansão do sistema bancário. A partir da reforma financeira de 1964-1967, como enfatiza o autor, houve um processo de concentração-dispersão desse sistema. Conforme Roberto Lobato Côrrea (1989:23), no início da década de 1960, a atividade bancária era eminentemente regional, isto é, os bancos atuavam, sobretudo, na hinterlândia da cidade que se localizava sua sede. Desse modo, em 1961, das 1.580 unidades bancárias (sede + agências) do Estado de São Paulo, 1.273 localizavam-se na metrópole paulista. O autor reconhece 77 centros de gestão, sendo que a principal praça financeira do país, nesta data, era a cidade do Rio de Janeiro que possuía 101 bancos dos 333 existentes no país, seguida por São Paulo, com 74. Belo Horizonte ocupava o 3º lugar com 14 bancos e Porto Alegre o 4º com 10 bancos. Recife, Salvador e Fortaleza na 5ª posição, cada uma das cidades com 9 bancos. Este quadro começa a sofrer alterações graças à integração dos meios de transportes e comunicações, favorecendo as instituições financeiras paulistas que começam a concorrer com os bancos regionais. A incorporação dos bancos menores, a realocização das sedes para a cidade de São Paulo com uma importante atividade industrial e, principalmente, a criação de novas agências levaram à concentração do sistema financeiro (idem:1989:28). Esta concentração esta intimamente relacionada, por um lado, com o dinamismo da atividade industrial paulista que se associa com o capital financeiro e, de outro lado, com a difusão do meio técnico-científico que autoriza a dispersão das atividades econômicas no país. Os suportes informacionais acrescentados ao território (redes de telefonia, fax, telex, entre outros) e os investimentos no sistema de transportes agilizaram os fluxos de informações permitindo uma ligação em tempo real das redes verticais no território. Dessa forma, a

rede de agências que se formava era comandada pelos bancos localizados na cidade de São Paulo e que passaram a ter uma abrangência nacional, ampliando sua base de ação e concorrendo diretamente com os bancos locais. Em 1985, São Paulo detém a primazia do setor financeiro nacional, desbancando o Rio de Janeiro.

5.1 A ampliação dos contextos acelera a urbanização do país

É importante ressaltar que cada uma dessas inovações exigiu mudanças profundas no uso do território. Assim, o crescimento da frota de automóveis e caminhões foi acompanhado pelo aumento das rodovias, pela criação de uma rede de postos de abastecimento de combustíveis, pelas necessidades crescentes de derivados de petróleo (diesel, gasolina, por exemplo), pela pavimentação das vias, etc. A produção de petróleo, por sua vez, se realizou mediante a adoção de toda uma nova tecnologia que inclui a prospecção, a construção de plataformas, de oleodutos, além de investimentos em pesquisa. As necessidades crescentes de energia elétrica destinaram grandes somas na construção de barragens, de grandes usinas hidroelétricas, na ampliação das redes de distribuição e na sua estandardização que permite o transporte de eletricidade a grandes distâncias. A geografia transformada dos lugares ilustra a dependência que se cria entre os diversos conjuntos técnicos, que possibilitam a dispersão das atividades. O alargamento dos contextos³⁷ ocorre graças as essas novas camadas técnicas, que, de um lado, levam a intensificação da divisão territorial do trabalho e, de outro lado, ao se sobreporem ao território, permitem a concretização da globalização da economia.

Os impactos dessas modernizações se refletiram na evolução dos índices de urbanização. Em 1950, essa taxa era de 36,15% sobre o total da população do país. Em

³⁷ “De um lado, a divisão do trabalho se amplia abrangendo muito mais espaços, e, de outro lado, ela se aprofunda interessando a um número muito maior de pontos, de lugares, de pessoas e de empresas em todos os países. Na medida em que se multiplicam as interdependências e cresce o número de atores envolvidos no processo, podemos dizer que não apenas se alarga a dimensão dos contextos como aumenta a sua espessura” (Milton Santos:1997:203).

1960, representava 44,67% e em 1970, alcançava o percentual de 55,92%. Em apenas 20 anos, a população urbana superava a rural. Todavia, esses índices não foram uniformes para as diferentes regiões do país, como podemos observar na tabela:

TABELA 7 - BRASIL E GRANDES REGIÕES - TAXAS DE URBANIZAÇÃO

Brasil e Grandes Regiões	1950	1960	1970
Norte	29,60%	35,50%	42,60%
Nordeste	26,40%	34,20%	41,50%
Sudeste	47,50%	57,40%	72,80%
Sul	29,50%	37,60%	44,60%
Centro-Oeste	25,90%	37,20%	50,90%
Brasil	36,50%	44,67%	55,92%

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil - IBGE: 1950,1960,1970.

No Sudeste onde as modernizações se instalaram com maior força, este índice alcançou, em 1970, 72,80% acima do índice nacional, enquanto que nas demais regiões a evolução da taxa de urbanização foi mais lenta.

Destarte, as heranças do passado de cada região conjugadas com a situação do presente, isto é, com a atual divisão territorial do trabalho, acabam por exercer um papel fundamental, retardando ou acelerando o processo de urbanização. No Sudeste, a presença de uma divisão do trabalho mais intensa, nos anos 50, somada à chegada dos novos vetores tanto internos como externos, acabou por aprofundar mais ainda a divisão territorial do trabalho, daí a acelerada urbanização dessa região. Na região Sul, mesclam-se áreas de povoamento mais antigo, com áreas de ocupação recente, refletindo-se num ritmo mais lento de urbanização. Já nas áreas pouco povoadas do Norte e Centro-Oeste, onde os obstáculos eram praticamente ausentes, cria-se uma materialidade contemporânea à expansão do meio técnico-científico, que terá fortes impactos nesses índices de urbanização, sobretudo na região Centro-Oeste, onde as taxas evoluíram de 25,90% para 50,90%. No Nordeste este processo ocorreu mais lentamente, graças a uma estrutura agrária mais rígida e toda uma organização regional que não permitiu que o novo se instalasse imediatamente (Milton Santos: 1993a). A mera leitura das estatísticas se mostra incapaz de revelar as particularidades desse processo em cada região

institucional do país, daí a importância de conhecermos a divisão territorial do trabalho e sua evolução ao longo de cada período.

A urbanização foi, ainda, impulsionada pelas modernizações do campo, que se mostrou bastante receptivo em relação aos novos conteúdos técnico-científicos. A produção agrícola tornou-se cada vez mais racional com o uso crescente de adubos químicos, fertilizantes e maquinários estando essas alterações em consonância com os interesses das grandes corporações multinacionais e nacionais, quando o campo converte-se em um mercado significativo para os produtos industriais. A agricultura, no período contemporâneo, como observa Andre Fel (1978), não vive apenas das sementes, mas sobretudo da indústria e acrescentaríamos, outrossim, do desenvolvimento científico. A manutenção de uma estrutura agrária concentradora de terras, o emprego crescente desses novos insumos aliados à integração dos meios de transportes e de comunicação acabaram por estimular o êxodo rural, aumentando os deslocamentos para as cidades. Tomando-se o índice 100, podemos constatar a evolução do consumo de bens industriais pela agricultura:

TABELA 8 -BRASIL -ÍNDICES SIMPLES DA UTILIZAÇÃO DE INSUMOS BÁSICOS PELA AGRICULTURA (BASE 1966 - 100)

Ano	Tratores	Fertilizantes	Defensivos
1967	110	159	126
1970	146	356	195
1975	287	648	374

Fonte: A. Mesquita, Alguns Indicadores sobre a Evolução da Economia Global e do Setor Agrícola do Brasil. Brasília, SUPLAN/MA. Mimeo. Conforme Octávio Ianni, op.cit. p. 53.1979.

A partir de meados da década de 1950, o aumento do índice de urbanização, nas diferentes regiões do país, foi comandado por uma mesma lógica, graças à ampliação das redes de transportes e comunicação permitindo a integração de parcelas cada vez maiores do território brasileiro. O crescimento do percentual da população morando em aglomerações com mais de 20.000 habitantes (tabela 9) e a evolução do número de cidades com mais de 100.000 habitantes (tabela 10) mostram a magnitude que esse

fenômeno alcança no país. A evolução do índice de urbanização é ditada “pela divisão territorial do trabalho em escala nacional”, mas que incide diferentemente em cada fração do território (Milton Santos:1993a:61).

**TABELA 9 - BRASIL E GRANDES REGIÕES
PORCENTAGEM DA POPULAÇÃO MORANDO EM CIDADES COM MAIS DE 20.000**

Brasil e Grandes Regiões	Cidades com mais de 20.000 habitantes		
	1950	1960	1970
Norte	56,1%	54,4%	59,7%
Nordeste	44,6%	45,8%	53,2%
Sudeste	65,8%	69,0%	72,5%
Sul	47,6%	54,8%	58,0%
Centro-Oeste	9,9%	41,7%	50,0%
Brasil	57,1%	60,1%	70,4%

Fonte: Anuário Estatístico Brasil - IBGE: 1950,1960 e1970.

**TABELA 10 - BRASIL E GRANDES REGIÕES
NÚMERO DE CIDADES COM MAIS DE 100.000 HABITANTES**

Brasil e Grandes Regiões	Cidades com mais de 100.000 habitantes		
	1950	1960	1970
Norte	02	02	02
Nordeste	05	11	14
Sudeste	07	16	37
Sul	02	03	09
Centro-Oeste	-	01	03
Brasil	16	33	65

Fonte: Censo Demográfico 1950, 1960 e 1970.

A busca por uma maior fluidez do território brasileiro conduziu à difusão das atuais modernizações tecnológicas e organizacionais, especialmente a partir da década de 70, com a densificação dos sistemas de transportes e comunicação. As mudanças do território beneficiaram, mormente, as grandes firmas que passaram a ter um suporte técnico que permite que suas ações alcancem distintos lugares simultaneamente. As condições para uma verdadeira integração territorial tornaram-se, então, propícias, levando a uma modificação substancial dos fluxos econômicos e demográficos e conferindo um novo valor aos lugares.

As mudanças tecnológicas mais recentes ocorrem graças à difusão da informática e da eletrônica e às incidências do mercado global, permitindo um maior controle a distância dos processos produtivos. Isso favorece a dispersão industrial, como veremos

mais adiante, com a instalação de indústrias em diversos pontos do país. A intensificação dos fluxos de informação sustenta essa dispersão.

Concomitantemente à expansão industrial temos a diversificação da produção no país. Os segmentos modernos da economia e a crescente especialização criam novas necessidades que buscam atender às diferentes demandas. Esse movimento é ainda acompanhado pela ampliação das classes médias, que passam a participar ativamente dos novos consumos imateriais como lazer, saúde, educação.

Todo esse processo de transformações tem múltiplas implicações na urbanização do país, tais como, o ritmo de crescimento mais lento das cidades milionárias e, por outro lado, o crescimento das cidades médias e locais. A densidade econômica do território leva à crescente especialização das cidades que têm um papel cada vez mais ativo no país.

Podemos dizer que entre as décadas de 1950 e 1970 o país conheceu uma urbanização da sociedade e, nas décadas posteriores, graças aos novos aportes de ciência, tecnologia e informação, assistimos a uma urbanização do território. Como adverte Denise Elias (1997), desde 1970, a urbanização deixa de ser apenas litorânea e se interioriza.

Entre 1980 e 1996, os índices de urbanização no Brasil passaram de 67,70% para 78,40%. Mesmo apresentando uma taxa superior em relação ao índice nacional notamos que na Região Sudeste, onde a densidade do meio técnico científico é maior, o crescimento se deu num ritmo mais lento. Já nas demais regiões do país, a difusão desse meio se intensificará, neste período, coincidindo com a elevação mais rápida das taxas de urbanização.

TABELA 11 - BRASIL E GRANDES REGIÕES - TAXAS DE URBANIZAÇÃO - (EM %)

Brasil e Grandes Regiões	1980	1991	1996
Norte	50,20	57,80	62,30
Nordeste	50,70	60,60	65,20
Sudeste	82,80	88,0	89,30
Sul	62,70	74,10	77,20
Centro-Oeste	70,70	81,80	84,80
Brasil	67,70	75,50	78,40

Fonte: Anuário Estatístico IBGE: 1980e 1991. Contagem da População 1996.

A tendência ao crescimento dos municípios com mais de 20.000 e 100.000 habitantes se acentua nas duas últimas décadas, sustentado pela expansão do meio técnico-científico. Em 1996, a porcentagem de população morando em municípios com mais de 20.000 habitantes ultrapassa 70%, em todas as regiões brasileiras. O maior índice foi o do Sudeste, aproximando-se dos 90%. Como mostra Milton Santos (1993a), a tendência que se verifica em algumas metrópoles brasileiras é que essas apresentam taxas de crescimento econômico proporcionalmente menor que suas regiões de influência. Paralelo ao crescimento cumulativo das maiores cidades do país, estaria havendo um fenômeno de desmetropolização, graças à desagregação das atividades econômicas e da população. Desse modo, reconhece o autor (1993a:53) que ao lado da metropolização novas aglomerações chegam às categorias de cidade grande e de cidade intermediária. Daí o acelerado crescimento dos municípios de 20.000 e 100.000 habitantes a partir dos anos 1980.

TABELA 12 - BRASIL E GRANDES REGIÕES - PORCENTAGEM DA POPULAÇÃO DAS CIDADES COM MAIS DE 20.000 HABITANTES SOBRE A POPULAÇÃO TOTAL

Brasil e Grandes Regiões	Cidades com mais de 20.000 habitantes		
	1980	1991	1996
Norte	62,3	73,2	74,8
Nordeste	54,9	59,6	70,4
Sudeste	60,3	75,3	88,1
Sul	64,1	68,0	77,3
Centro-Oeste	54,0	69,3	75,7
Brasil	66,0	70,0	80,7

Fonte: Anuário Estatístico IBGE: 1980 e 1991. Contagem da População 1996.

Notamos que, do total do país, o Sudeste concentra a metade das aglomerações com mais de 100.000 habitantes, ou seja, 104 cidades. O Nordeste, que ocupa a segunda posição, possui apenas 44 cidades. No entanto, a região com maior crescimento foi o Centro-Oeste que passou de 6 para 12 cidades. A distribuição das atividades produtivas entre as cidades dessas regiões foi possível devido à difusão mais intensa dos sistemas de transportes e dos meios de comunicação permitindo uma maior fluidez, tendo como

conseqüência “uma acessibilidade (física e financeira) maior dos indivíduos”. A tendência à divisão social e territorial do trabalho se aprofunda nesta porção do território, impulsionada por uma produção e consumos mais intenso geradores de riqueza que repercutirá no próprio aumento do movimento de urbanização (Milton Santos:1993a:53).

TABELA 13 - BRASIL E GRANDES REGIÕES
NÚMERO DE CIDADES COM MAIS DE 100.000 HABITANTES

Brasil e Grandes Regiões	Cidades com mais de 100.000 habitantes		
	1980	1991	1996
Norte	8	12	13
Nordeste	29	39	44
Sudeste	66	90	104
Sul	24	36	36
Centro-Oeste	6	11	12
Brasil	133	188	208

Fonte: Censo Demográfico 1980 e 1991. Contagem da População 1996.

Na região Amazônica, como revela Saint-Clair C. Trindad Jr.(1998b:77), o crescimento das cidades médias só adquire importância na rede urbana após as mudanças ocorridas a partir da década de sessenta, ligado ao fenômeno migratório inter-regional e também aos investimentos na economia da fronteira, que possibilitou a pulverização e dispersão de pólos de crescimento econômico em vários pontos do território amazônico. A particularidade do crescimento das cidades médias na Amazônia está relacionada a precária qualidade de vida de seus habitantes, apresentando um grande número de desempregados, de trabalhadores desqualificados e um empobrecimento acentuado de sua população, diferentemente das regiões sudeste e sul do país, onde esse nível de cidade reclama hoje muito mais trabalho qualificado. A implantação das *company towns* (referem-se à cidades implantadas para satisfazer às necessidades dos grandes empreendimentos econômicos na região, das quais são exemplos o núcleo urbano de Carajás (Projeto Carajás), Vila dos Cabanos (Projeto Albrás/Alunorte), Monte Dourado (Projeto Jari), Porto Trombetas (Mineração Rio do

Norte) levou, de um lado, a desarticulação da produção local e, de outro lado, guardou uma estreita dependência com Belém caracterizando-se como um desdobramento do processo de metropolização, o que reforça o papel metropolitano de Belém no contexto regional, papel esse que tem conduzido a um processo de empobrecimento e expropriação da força de trabalho regional “culminando com aquilo que poderíamos chamar de uma verdadeira “metropolização da pobreza” (Saint-Clair C.Trindade Jr.:1998b:86).

Podemos dizer que o Brasil conheceu, no atual período, uma urbanização corporativa, quando o Estado assume um papel ativo na produção do território em favor dos grandes conglomerados nacionais e estrangeiras e de uma reduzida parcela da população do país. A concentração das modernizações, dos recursos econômicos e financeiros, de população impulsionou o processo de metropolização nos decênios de 1950 a 1970. Por outro lado, a difusão do meio técnico-científico-informacional, nas décadas posteriores, cria especializações no território que demandam um maior grau de urbanização. A conseqüência mais flagrante desse movimento de fundo do território, no qual há uma desigual difusão das inovações, foi a complexização do processo de urbanização, impulsionado pela dispersão das atividades econômicas e que resultou na intensificação da metropolização, além do crescimento das cidades de todos os tamanhos.

5.2 Mudanças territoriais: metropolização

Em meio ao processo de urbanização, no pós-1950, se dá a metropolização com a concentração demográfica e econômica nas principais áreas urbanas do país. Esta concentração nas grandes cidades foi acompanhada pelo processo de conurbação entre os municípios vizinhos, com a extroversão de atividades econômicas e população, obra da própria difusão do meio técnico-científico. Essa coalescência de diversos municípios em diferentes frações do território levou à criação, na década de 1970, de nove regiões

metropolitanas: Belém (PA), Fortaleza (CE), Recife (PE), Salvador (BA), Belo Horizonte (MG), Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP), Curitiba (PR) e Porto Alegre (RS)³⁸.

Entre as décadas de 1950 e 1970, podemos verificar que o crescimento das populações nas atuais áreas metropolitanas foi superior à população total do país. Em 1950, as regiões metropolitanas concentravam 17,64% da população total do país e, em 1970, esse índice se eleva para 25,09%, ou seja, 1/4 da população do país passou a residir nessas áreas, alcançando 28,38% em 1980.

TABELA 14 - BRASIL E REGIÕES METROPOLITANAS - TOTAL DA POPULAÇÃO (EM NÚMEROS ABSOLUTOS E RELATIVOS)

	1950		1970		1980	
Brasil	51.944.397	100%	94.508.583	100%	121.150.573	100
Regiões Metropolitanas	9.167.702	17,64%	23.717.028	25,09%	34.389.262	28,38%

Fonte: IBGE: Censo Demográfico de 1950, 1970 e 1980

A população do país, entre as décadas de 1950 e 1980, cresceu 2,33 vezes, enquanto que as regiões metropolitanas apresentaram um aumento de 3,75 vezes.

Na década de 1980, a população das regiões metropolitanas continua a crescer mais depressa que o total da população do Brasil. No decênio de 1970-1980, a população do país aumentou 28,19%, passando de 94.508.583 para 121.150.573 habitantes. As regiões metropolitanas conheceram um aumento da ordem de 44,99%, elevando-se de 23.717.128 para 34.389.262 habitantes. A população da região metropolitana de São Paulo chega, em 1980, a 12.588.725 habitantes, mantendo o segundo lugar o Rio de Janeiro com 8.772.265 habitantes. Conforme François E.J. Bremaeker (1997:84) a taxa de crescimento de São Paulo foi de 4,46% ao ano, enquanto que o Rio de Janeiro apresentou uma taxa de 2,44%, a mais baixa taxa de crescimento anual entre as Regiões metropolitanas. Salvador (5,87%), Curitiba (5,78%) e Belo Horizonte (4,64%), tiveram um ritmo superior ao de São Paulo (4,46%).

³⁸“As atuais Regiões Metropolitanas têm como pontos comuns dois elementos essenciais: a) são formadas por mais de um município, com o município núcleo – que lhe dá o nome – representando uma área bem maior que as demais; b) são objeto de programas especiais, levados adiante por organismos regionais especialmente criados, com a utilização de normas e de recursos em boa parte federais” (Milton Santos:1993a:75-76).

TABELA 15
BRASIL E REGIÕES METROPOLITANAS - TAXA DE CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO

	1980		1991		1996	
Brasil	121.150.573	100	146.917.459	100%	157.079.573	100%
Regiões Metropolitanas	34.389.262	28,38	42.734.132	29,30%	47.298.604	30,11%

Fonte: IBGE: Censo Demográfico de 1980, 1991. Contagem da População 1996.

Entre 1980 e 1996, o ritmo de crescimento da população brasileira como um todo e das regiões metropolitanas é mais lento. A população do país cresce 29,65% contra 37,53% das regiões metropolitanas.

Dentro deste contexto, o processo de urbanização passou por profundas mudanças. A rede urbana é hoje mais complexa respondendo a relações específicas que propiciaram as novas condições de realização da vida econômica e social, decorrência da própria expansão do meio técnico-científico-informacional. De um lado, temos o desenvolvimento da produção material que modifica as estruturas industriais, de circulação e o próprio consumo e, de outro lado, a dispersão das atividades econômicas no território. Muitas cidades cresceram em decorrência de uma produção especializada que atende aos novos consumos produtivos do país. O aumento das cidades médias e maiores e, principalmente das metrópoles acompanha esse movimento de urbanização.

É importante enfatizar que a urbanização corporativa, por sua vez, engendra a periferização, na medida em que os recursos públicos e privados são desviados para as atividades modernas. Com o crescimento acelerado das populações urbanas é possível observar o uso corporativo do território que produziu uma urbanização correlata. Nas grandes cidades, observatório privilegiado das opções políticas e econômicas, se aglutinam todos os tipos de capitais, de técnicas, de trabalho e de pessoas, as ações do poder público são voltadas principalmente para atender aos reclamos das classes de maior poder aquisitivo e das atividades econômicas hegemônicas. Os vultosos investimentos públicos na criação de espaços especializados para o exercício das

atividades modernas, a segmentação do mercado somado a ausência de uma difusão igualitária dos equipamentos sociais (escolas, hospitais, postos de saúde, meios de transportes coletivos, moradias) são algumas das variáveis que buscamos estudar nos capítulos a seguir para compreendermos o processo de metropolização-periferização.

(figura 1) **BRASIL**
Principais rodovias pavimentadas - 1958



Fonte: Shiffer, Sueli - As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista: 1955 - 1980, São Paulo, 1989

(figura 2) **BRASIL**
Principais rodovias pavimentadas -
1964

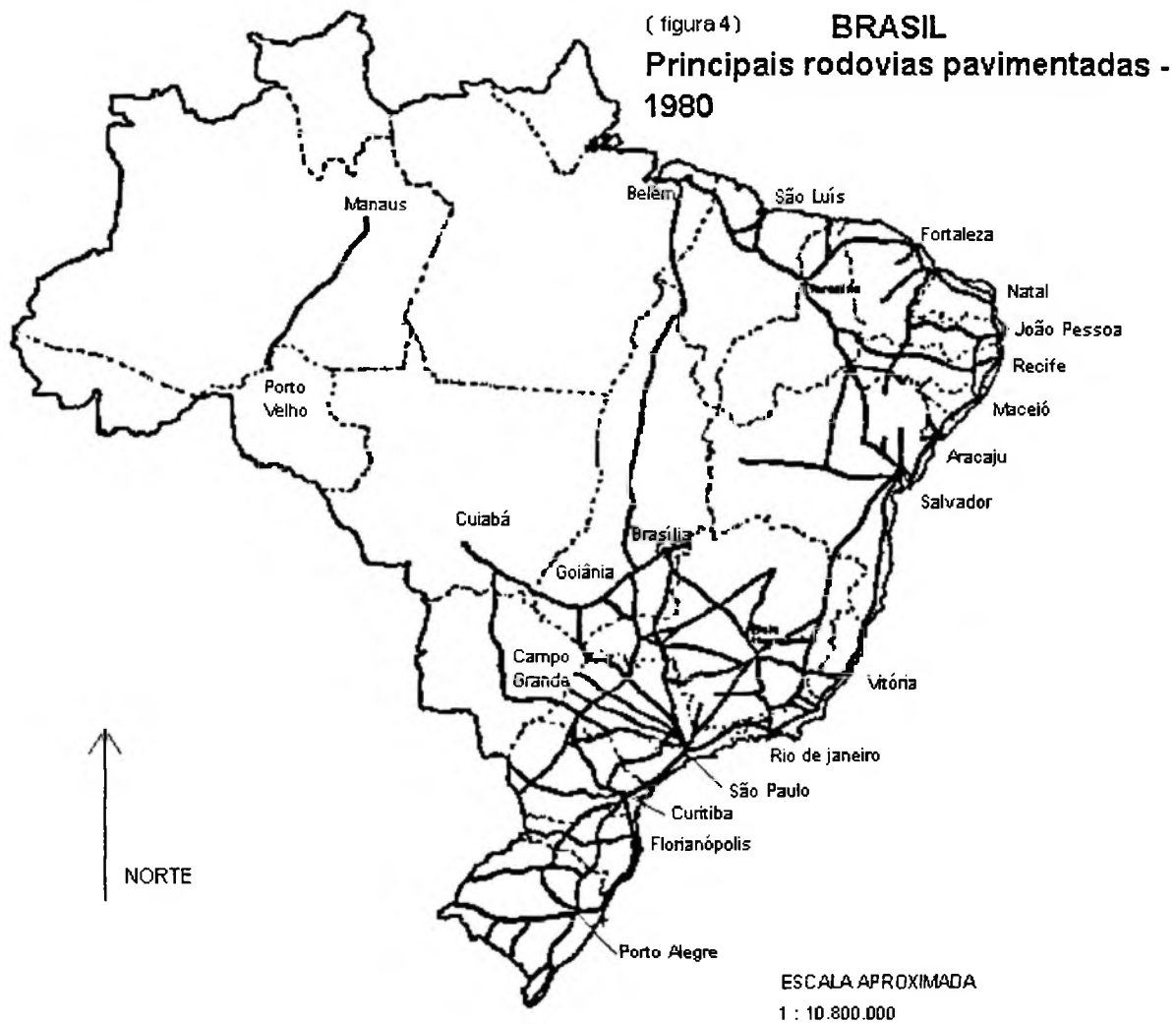


Fonte: Shiffer, Sueli - As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista: 1955 - 1980, São Paulo, 1989

(figura 3) **BRASIL**
Principais rodovias pavimentadas -
1970

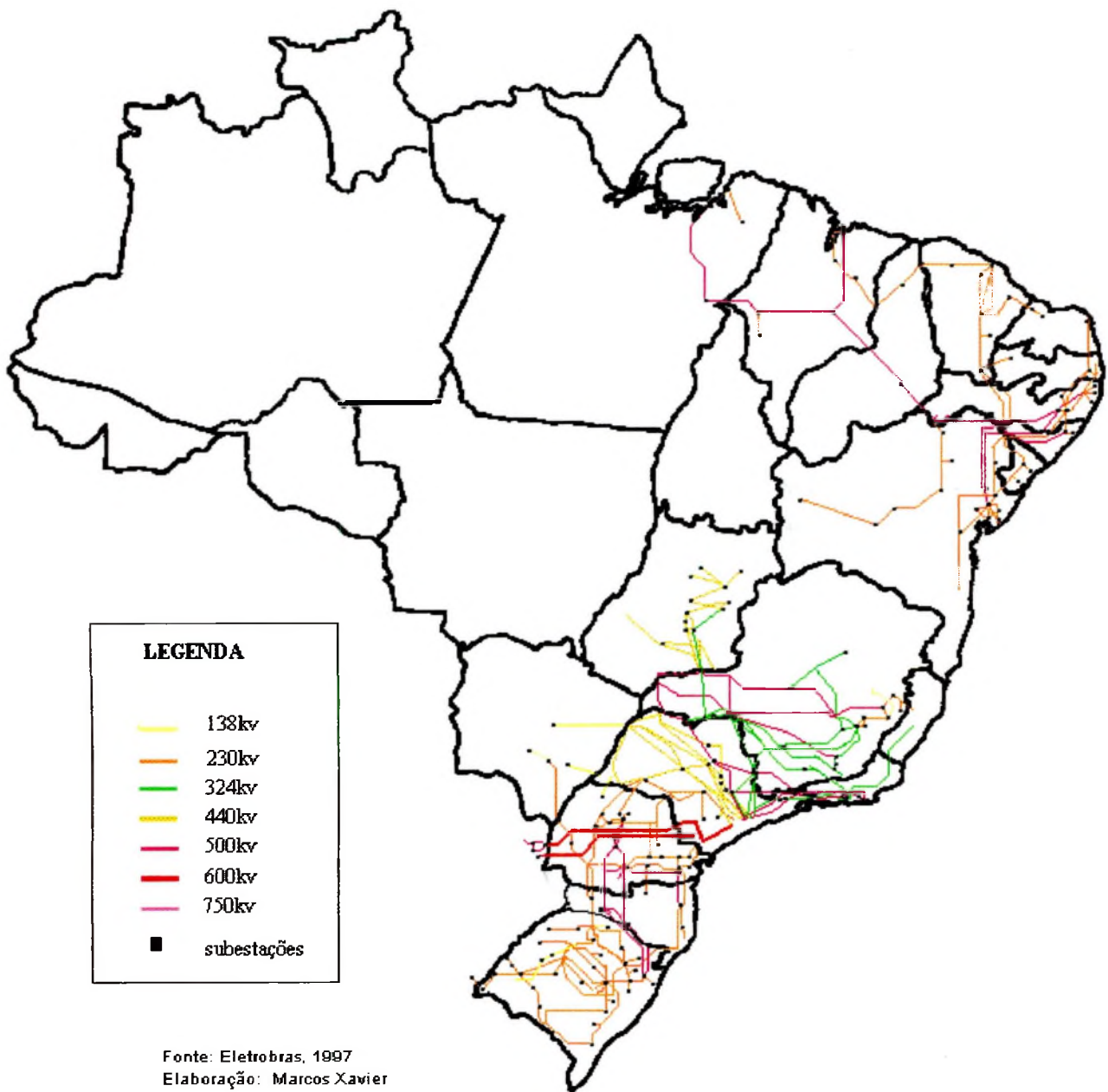


Fonte: Shiffer, Sueli - As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista: 1955 - 1980, São Paulo, 1989



Fonte: Shiffer, Sueli - As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista: 1955 - 1980, São Paulo, 1989

REDES DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉTRICA - 1997



PARTE III

PERIFERIZAÇÃO E SEGMENTAÇÃO DO MERCADO

“Os objetos, força inanimada, não são outra coisa que o veículo das relações entre os homens. Estas, que contêm o dinamismo da vida e a força da mudança, são humanas, sempre serão relações essencialmente humanas. A alienação que testemunham e provocam não pode ser eterna, nem mesmo duradoura, a menos que os homens todos se houvessem petrificado, transformados inapelavelmente em coisas, e isso para toda a eternidade.” Milton Santos: 1996.

“Um modelo econômico, tomado isoladamente, e por melhor que ele pareça, não bastará para que os grandes problemas da nação sejam solucionados. A sociedade é mais que a economia. Um modelo que apenas se ocupe da produção em si mesma (ainda que as diversas instâncias produtivas estejam incluídas: circulação, distribuição, consumo), nem mesmo para a economia será operacional. A sociedade também é ideologia, cultura, religião, instituições e organizações formais e informais, território, todas essas entidades sendo forças ativas. O econômico pode parecer independente em seu movimento, mas não o é. A interferência das demais entidades que formam o corpo da nação corrige ou deforma ou, simplesmente, modifica as intenções do planejamento econômico, sobrepondo-lhe a realidade social.” Milton Santos: 1996.

Na segunda metade do século XX, a integração dos meios de transportes e comunicação e a difusão da informação e de novas formas de consumo, que se impõe com força no país, geraram dois movimentos no território: primeiro de concentração e, a seguir, de dispersão definindo-se uma nova organização espacial (Milton Santos:1977:36). O mito do desenvolvimento econômico (Celso Furtado:1974), do pós-segunda guerra mundial, amplamente apoiado na revolução do consumo, orientou novas formas de produção e de comércio. As metrópoles dos países subdesenvolvidos nascidas neste contexto, assumiram um papel cada vez mais relevante ao reunir uma variada quantidade de atividades econômicas e de população.

A atração que as metrópoles dos países pobres exercem sobre milhares de pessoas pode ser compreendida através da própria segmentação do mercado que, agindo como um verdadeiro freio, atenua os explosivos problemas socioespaciais que se avolumam numa sociedade que não satisfaz às necessidades mínimas de trabalho, moradia, educação, saúde, lazer de boa parte de seus habitantes. A seletividade espacial provocada pelas modernizações desiguais é correlata à seletividade social.

Milton Santos (1979a) mostra a presença de dois circuitos diferenciados de produção, distribuição e consumo de bens e serviços nas cidades dos países do Terceiro Mundo, expressão da própria segmentação econômica. Para interpretarmos o funcionamento dos dois circuitos devemos considerar a metrópole como um todo, o que nos permite reconhecer duas áreas de mercado diferenciadas e ao mesmo tempo complementares. Trata-se, pois, da coexistência de dois circuitos da economia que funcionam simultaneamente dando o dinamismo econômico tão variado das cidades dos países pobres. Esta análise, entretanto, busca não perder de vista as condições gerais da organização econômica e política da totalidade do país, bem como o papel das relações internacionais que influenciam os dois circuitos da economia urbana.

O Circuito Superior está diretamente ligado à modernização tecnológica e organizacional, abarcando as atividades modernas, como as grandes empresas nacionais e estrangeiras, o comércio moderno, o setor bancário, os setores atacadistas e caminhoneiros e poderíamos incluir, hoje, o setor quaternário (marketing, consultorias, propaganda) atuando nas áreas da cidade criadas especialmente para o exercício destas atividades. Essas modernizações geram uma quantidade limitada de empregos beneficiando, portanto, um número reduzido de pessoas. Por outro lado, o Circuito Inferior é formado pelo pequeno comércio e serviços em pequena escala, abrigando, ainda, as indústrias menos modernas e capitalizadas e que se tem proliferado nas grandes cidades, devido à expansão do consumo das classes médias e das pobres (Milton Santos:1990b:186). Sua importância reside na grande capacidade de geração de trabalho. Graças ao fracionamento das atividades, multiplicam-se os serviços, criando-se uma complexa cadeia de outras atividades³⁹.

Em Salvador, na década de 1970, Clovis Cavalcante e Renato Duarte (1980), pesquisando as atividades de pequena escala que compõem o Circuito Inferior da Economia, mostraram a divisão do trabalho neste circuito.

QUADRO 1 - MUNICÍPIO DE SALVADOR - 1978
DIVISÃO DO TRABALHO NO CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA POR SUBSETORES
E RAMOS DE ATIVIDADE

Comércio	Comestíveis; Armarinho; Ferragens e Material de Construção; Farmácia; Móveis; Sapataria; Bebidas; Tecidos e retalhos; Confeccões; Balas e Similares, Artigos regionais e Artesanato; Cerâmica em Geral; Variado; Outros.
Serviços	Ensino; Fotografia; Reparo de Eletrodomésticos; Conserto de automóveis; Conserto de automóveis e outros veículos; Conserto de relógios; Consertos de calçados; Alfaiataria e costura; Serviço de torneiro e ferreiro; Barbearia e salão de beleza; Serviço de lanche; Limpeza; Jardinagem; Serviços pessoais; Variado; Outros
Transportes	Transporte de mercadorias; Pequenas entregas; Transporte de pessoas; Transporte de pessoas e mercadorias
Indústria	Alimentos; Vestuário; Metalúrgica; Móveis; Calçados; Bebidas; Fumo; Grades e bascul antes; Variados; Outros
Construção	Construção de casas rústicas; Pintura e conserto de imóveis; Construção de casas de qualidade variada.

Fonte: Cavalcanti, Clovis e Duarte, Renato
 Organização própria

³⁹ A presença de costureiras, oficinas mecânicas, a prática da auto-construção entre outras atividades, leva à proliferação dos armarinhos, lojas de auto-peças, materiais de construção. Cria-se uma teia de atividades de pequenas dimensões essenciais na geração de trabalho.

De um lado, como os progressos técnicos nos diversos ramos e setores do Circuito Superior não se difundem simultaneamente, acabam ocorrendo relações de complementaridades entre os dois circuitos, com a constante adaptação do circuito inferior às inovações e às novas exigências do superior. De outro lado, a criação desses dois subsistemas diferenciados de consumo tem alimentado a economia urbana, já que a flexibilidade produzida no circuito inferior oferece facilidades para a distribuição de mercadorias tanto tradicionais como modernas, permitindo a ampliação do consumo⁴⁰, tanto das camadas pobres como das classes médias urbanas. A cooptação ao mercado⁴¹, sobretudo das classes menos favorecidas, torna-se um dos laços mais fortes de solidariedade existentes entre os dois circuitos, e no qual contradições e complementaridades fazem parte de uma mesma lógica, gerada *pela seletividade socioespacial*.

⁴⁰ As tubainas, refrigerantes que se mantiveram no mercado graças ao consumo das classes de menor poder aquisitivo, simbolizam a flexibilidade do circuito inferior da economia. A venda desse produto a preços mais baixos que os refrigerantes oligopolizados (Coca-Cola, Pepsi) permitiu sua comercialização nas áreas mais pobres como as periferias urbanas.

⁴¹ A implantação do Plano Real e a redução da inflação, nos anos 90, contribuíram para aumentar o consumo de cerca de 12 milhões de famílias com renda entre 2 e 5 salários mínimos (O Estado de São Paulo:12/06/1996). Na Região Metropolitana de Salvador houve uma difusão dos eletrodomésticos tradicionais nos domicílios com renda até 2 salários mínimos. Fogões (18.3%), ferro elétrico (11.2%), geladeira (10.8%), liquidificador (9.3%), T.V. preto e branco (7.2%), ventilador(8.0%) (Bahia - Análise de Dados. Salvador. V.9, nº 2, setembro de 1999).

Capítulo 6

O papel do meio ambiente construído na formação do circuito inferior

O circuito inferior substitui capital intensivo por trabalho intensivo e este fato é essencial para entendermos o processo de involução metropolitana, isto é, o aumento desmesurado e constante do número de pobres e trabalhadores mal pagos nas metrópoles, com a correspondente degradação da condição de vida (Milton Santos:1990b:184). Graças ao dinamismo econômico dessas grandes cidades é que se abre um leque de opções de trabalho, pouco exigentes em relação ao grau de escolaridade, especialização ou em relação ao capital empregado e que não haveria se somente existissem as empresas modernas. Entretanto, se faz mister considerar o papel fundamental exercido pelo meio ambiente construído na produção da economia.

Em determinados subespaços das metrópoles engendram-se arranjos espaciais particulares que autorizam o exercício das atividades ligadas ao circuito superior da economia. Um novo conjunto de objetos e ações construídos com um maior grau de ciência, tecnologia e informação é o próprio retrato das ações hegemônicas que presidiu sua criação. Esses novos sistemas que se sobrepõem em frações da cidade são atravessados pelos tempos hegemônicos. No entanto, a metrópole corporativa também abriga os tempos mais lentos, hegemônicos, pois nem todos os espaços são atingidos pela modernizações impostas pelos nexos técnico-científicos-informacionais. A impossibilidade de ampliar os espaços modernos de uma só vez é dado pela própria materialidade construída, fruto das divisões sociais e territoriais pretéritas, tornando-se um obstáculo à difusão das modernizações. Daí advém a grande riqueza das metrópoles que cria oportunidades de sobrevivência para as camadas da população mais pobres. De um lado, os lugares não atingidos pelas modernizações ou precocemente envelhecidos oferecem as condições para que pequenas firmas e comércios sejam criados e, por outro

lado, essas atividades se beneficiam das infra-estruturas (rodovias, avenidas, etc) criadas em função do circuito superior da economia e que têm um impacto importante sobre a redução dos custos de distribuição e de circulação. Conforme Adriana Bernardes (1996a:17), as pequenas empresas nos ramos mais tradicionais (vestuário, calçados, gráficas) concentram-se na área central do município paulista. As ruas congestionadas tendem a afastar as grandes empresas, “na medida em que estas demandam, entre outros, aqueles elementos que permitem maior fluidez”, exigindo um suporte mais sofisticado no território.

A reunião de homens, de firmas, de empresas, de instituições e de capitais diversos originou nas metrópoles um mercado de dimensões relativamente grandes, e este é mais um elemento que se soma, abrindo oportunidades para a existência das pequenas firmas. O Circuito Inferior, desse modo, cresce à sombra do Circuito Superior, ora como subordinado, ora complementando ou mesmo relativamente independente deste circuito⁴².

Este dado é fundamental para a análise do trabalho particularmente nas regiões metropolitanas. As firmas menores são responsáveis pela geração de um grande número de postos de trabalho em virtude do próprio nível organizacional e tecnológico dessas empresas. Como nos assevera Adriana Bernardes (1996a:16), em 1992, no Brasil, 90% das pequenas empresas não eram informatizadas, 80% não usavam técnicas avançadas de venda e marketing, 61% não avaliavam produtividade e 43% não planejavam suas vendas. Em contrapartida, as grandes empresas nacionais e estrangeiras tendem a incorporar os novos progressos técnicos e as novas formas organizacionais de trabalho que são, geralmente, poupadoras de mão-de-obra⁴³.

⁴² O processo de globalização é gerador de pobreza e a pobreza é, segundo Milton Santos(s/data), a garantia de que as atividades de pequena escala como, por exemplo, as micro e pequenas empresas vão continuar a existir nas grandes cidades.

⁴³ No setor bancário, as fusões e incorporações, a automação bancária e a própria terceirização levaram a uma redução de cerca de 500 mil postos de trabalho em bancos de todo o país entre 1989 e 1995. Segundo o sindicato dos bancários de Campinas, no final de 1994, havia cerca de 179 mil pontos de atendimento eletrônico em todo o país, entre caixas automáticos e os terminais pessoais, contra 175 mil guichês de caixas nos bancos. (Folha de São Paulo:15/10/1995). O DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos) revelou que na linha de produção de prensas automatizadas da Fábrica de Volkswagen, em Taubaté, 26 operadores produziam 600 peças por turno, em 1994. A

Em 1996, as pequenas e médias indústrias de transformação da Região Metropolitana de São Paulo somavam 500.070 estabelecimentos, respondendo por 2.554.669 empregos. Deste total, 73,38% dos estabelecimentos e 77% dos empregos encontravam-se no município de São Paulo (Base de Informações Municipais - IBGE: 1998). Tais percentuais nos dão uma idéia da importância das pequenas e médias indústrias para a economia da cidade. Em Belém, as indústrias consideradas micro e pequenas eram 65 mil, em 1997, respondendo por 48% do PIB e por 59% dos empregos (Gazeta Mercantil: 07/08/1996). Segundo o SEBRAE (Serviço de Apoio à Pequena e Média Empresa) do Pará, essas empresas são individuais ou familiares (empregando até 3 pessoas). Estima-se que cerca de 200 mil pessoas na Região Metropolitana de Belém trabalham e vivem destas atividades. (O Liberal – Belém, 06/07/1997).

Analisando a questão do trabalho nas nove regiões metropolitanas do país, entre 1960 e 1980, Milton Santos (1994a) constatou que boa parte da população economicamente ativa foi absorvida pelo setor secundário e que o emprego neste setor cresceu mais rapidamente que a população dessas regiões, contrariando, dessa maneira, as explicações consagradas que defendem que a população nas grandes cidades do 3º Mundo cresce mais rapidamente que o emprego e o setor terciário é o responsável pela geração de postos de trabalho, levando-o a concluir que as pequenas e médias empresas, devido ao seu próprio nível organizacional e tecnológico, se tornaram importantes empregadoras (1994a). Segundo dados da FIESP (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo), enquanto a grande indústria, segundo o SIMPI (Sindicato da Micro e Pequena Indústria do Estado de São Paulo) extinguiu 363 mil postos de trabalho, no pós-Real, a pequena indústria criou 61,6 mil novos empregos no mesmo período (Gazeta Mercantil: 16/07/1997).

Como podemos observar na tabela abaixo, entre 1960 e 1980, o setor secundário cresceu mais rapidamente que a população das nove regiões metropolitanas e também

implantação de novos métodos e equipamentos elevou a produção para 1,5 mil peças por turno, em 1995, contando com apenas 04 operadores (Isto É Senhor: 04/10/1995).

empregou mais pessoas que o setor terciário. As únicas exceções foram São Paulo e Salvador onde a população metropolitana cresceu mais que o setor terciário.

**TABELA 16 - BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - (1960 -1980)
CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO PRESENTE E DA POPULAÇÃO EMPREGADA
NOS SETORES SECUNDÁRIOS E TERCIÁRIOS - (1960 - ÍNDICE 100)**

Regiões Metropolitanas	População metropolitana	Setor secundário	Setor terciário
São Paulo	2,65	3,69	2,62
Rio de Janeiro	1,82	2,71	1,93
Belo Horizonte	2,88	5,12	2,92
Porto Alegre	2,20	4,64	2,55
Recife	1,93	3,03	2,11
Salvador	2,42	4,79	2,38
Curitiba	2,96	7,46	15,29
Fortaleza	2,69	4,55	3,03
Belém	2,40	4,04	2,62

Fonte: Santos, Milton (1994a).

No conjunto das nove regiões metropolitanas a população fabril cresce bem mais depressa que a população total, com 264% e 126% respectivamente, como podemos verificar na tabela 17:

TABELA 17 - BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - 1960-1980 - CRESCIMENTO COMPARADO DA POPULAÇÃO E DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA (PEA) NA INDÚSTRIA - (EM %)

Regiões Metropolitanas	População metropolitana	Setor secundário
São Paulo	165	269
Rio de Janeiro	82	171
Belo Horizonte	188	412
Porto Alegre	120	364
Recife	93	203
Salvador	142	379
Curitiba	196	646
Fortaleza	169	355
Belém	140	304
Total	126	264

Milton Santos (1990b).

Entretanto, quando analisamos o crescimento da PEA industrial e terciária, entre 1980 e 1992, constatamos que o setor terciário cresceu mais que a população das regiões metropolitanas, ultrapassando também a população empregada no setor secundário, mudando em parte o quadro que vigorou nas décadas de 1960 a 1980. Tomando as

regiões isoladamente, podemos observar que nas regiões de Curitiba e Belém o crescimento da população foi superior ao incremento da PEA industrial e da PEA terciária. A absorção da PEA industrial decresceu nas regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e, sobretudo em Belém, onde tivemos um maior recuo do emprego industrial e um crescimento lento da PEA terciária tornando, portanto, mais agudos os problemas de emprego para a população dessa área metropolitana. Em Fortaleza, a PEA industrial cresceu mais que população, mas o setor terciário cresceu mais rapidamente 79,05% contra 55,45% do secundário.

TABELA 18 - BRASIL - CRESCIMENTO COMPARADO DA POPULAÇÃO METROPOLITANA (1980-1991) E DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA NO SETOR SECUNDÁRIO E NO TERCIÁRIO (1980-1992) - EM %

Regiões Metropolitanas	População metropolitana	Setor secundário	Setor terciário
São Paulo	22,46	-6,15	39,06
Rio de Janeiro	11,67	-6,50	24,05
Belo Horizonte	32,53	25,07	52,00
Porto Alegre	33,56	33,13	44,86
Recife	27,46	-0,37	47,78
Salvador	36,37	19,95	72,46
Curitiba	95,01	41,48	65,81
Fortaleza	45,79	55,45	79,05

Fonte: Censo Demográfico FIBGE 1991. PNDA. 1992.

Essas mudanças no mercado de trabalho metropolitano nos remetem a uma breve referência às décadas de 1970 e 1980, marcadas pela expansão do meio técnico-científico-informacional e que resultaram, entre outros fenômenos, num processo mais intenso de dispersão industrial, no aumento da precarização do trabalho e no surgimento de novas formas de consumo materiais e imateriais.

A diminuição da PEA industrial nas regiões metropolitanas pode estar vinculada ao próprio movimento de dispersão da indústria que vinha se acentuando desde a década de 1970, intensificando-se nos anos 80. Os programas de incentivo no âmbito federal, nacional e municipal, no decorrer desta década, reorganizaram a base da distribuição territorial da indústria no país. A integração das redes de comunicações, de geração de energia e distribuição, dos meios de comunicação, a recuperação da malha viária estimularam a migração das indústrias, possibilitada pela difusão do meio técnico-

científico-informacional, que passou a abranger uma área mais extensa no país. Podemos reconhecer, hoje, no Brasil (Milton Santos:1993a:40) “uma área contínua onde uma divisão do trabalho mais intensa que no resto do país garante a presença conjunta das variáveis mais modernas - uma modernização generalizada - ao passo que no resto do país a modernização é mais seletiva, mesmo naquelas manchas e pontos mais extensos e numerosos, onde estão presentes os grandes capitais, tecnologias de ponta e modelos elaborados de organização”⁴⁴. O movimento de dispersão industrial gerou, outrossim, o crescimento das cidades locais e médias e fez surgir, especialmente, nesta área da Região Concentrada cidades milionárias, tal como Campinas.

Os nexos dessa difusão estão relacionados com as ações políticas empreendidas pelo governo federal, na década de 1970, norteadas pelos Planos de Desenvolvimento Nacional (PNDs) e pelos planos regionais, elaborados durante o regime militar, e que tinham como principal escopo transformar o país em uma grande potência econômica, dando continuidade ao programa iniciado por Juscelino Kubitschek, no início da década de 1950, bem como pelas políticas executadas pelos governos estaduais e municipais para atrair investimentos para seus territórios.

Entretanto, foi a partir do II PND (1974), instituído no governo do general Ernesto Geisel (1974-1979), que um amplo programa conduziu à modernização dos equipamentos do território e do parque industrial brasileiro. Em diferentes regiões do país surgiram pólos de desenvolvimento resultantes das articulações que o Estado promoveu, conduzindo a uma nova fase de investimentos públicos e privados nas indústrias de insumos básicos (siderurgia, metalurgia, química, petroquímica, fertilizantes, cimento, celulose e papel), bens de capital (material de transporte e máquinas) e equipamentos públicos em infra-estrutura (energia, transportes e comunicações) (Wilson Suzigan:1988:09). A instalação do Complexo Petroquímico de Camaçari, próximo a Salvador, o Complexo Siderúrgico de Itaquí no Maranhão, o

⁴⁴ É a esta porção do território que Milton Santos e Ana Clara Torres Ribeiro (1993a:39) denominaram de Região Concentrada onde a densidade do meio técnico-científico-informacional é maior. Tal área abrange, grosso modo, os estados do Sul e Sudeste do país, além de parcelas consideráveis de Goiás, Mato Grosso e

Complexo Energético de Itaipu, no Paraná, a Zona Franca de Manaus, o Projeto Grande Carajás e a instalação do complexo eletrometalúrgico de Tucuruí no Pará, selam esta política empreendida pelo governo federal. Para Antônio Barros de Castro (1985), a marcha forçada da economia brasileira propiciada pelo II PND era marcada pela consciência de que o mundo se encontrava mergulhado em grave crise⁴⁵. Dentro desta perspectiva é que o governo brasileiro optou pelo fortalecimento de um projeto nacional capaz de gerar um dinamismo interno, impulsionando o desenvolvimento econômico.

Através do Banco de Desenvolvimento Econômico e dos Bancos Regionais, delineou-se uma política de investimentos públicos que visava financiar os grandes grupos nacionais e estrangeiros. Além dos empréstimos a juros subsidiados para as grandes empresas, os bancos públicos financiaram a instalação dos novos sistemas de engenharia, ampliaram as redes de comunicação, enfim, criaram as condições necessárias para a intensificação dos fluxos mundiais, tornando o território brasileiro “um espaço nacional da economia internacional”(Milton Santos:1996c:194).

Simultaneamente às políticas federais, os governos estaduais e municipais realizaram investimentos na recuperação da malha viária, concederam isenções de impostos, doaram ou concederam terrenos a preços subsidiados e executaram obras de infra-estrutura (saneamento básico, asfaltamento das vias, etc), além de construírem distritos industriais, estimulando a migração das empresas. As modernizações foram favorecidas, no decorrer da década de 1970, por uma conjuntura internacional extremamente propícia que facilitou, sobremaneira, o acesso fácil ao crédito externo, permitindo aprofundar a inserção do país ao processo de globalização.

Vários núcleos de desenvolvimento foram criados no interior do Estado de São Paulo, entre 1970 e 1980, tais como os pólos de refino de petróleo e petroquímico, nas cidades de Paulínia e São José dos Campos, a implantação do complexo aeronáutico para fins civis e militares e indústrias de material bélico no Vale do Paraíba, a consolidação do

Bahia.

⁴⁵ O choque do petróleo de 1973 e a elevação do preço das matérias-primas no mercado internacional favoreceram a participação ainda maior do governo brasileiro na economia consolidada, sobretudo, após

parque petroquímico e siderúrgico de Cosipa em Cubatão, os pólos tecnológicos no setor de telecomunicações e microeletrônica na cidade de Campinas, além do desenvolvimento do Programa Proálcool, a partir de 1975, fortemente concentrado nas regiões de Campinas e de Ribeirão Preto (Barjas Negri:1988:24).

Em Minas Gerais, na década de 1970, o governo estadual, em consonância com a política federal, investe no desenvolvimento de distritos industriais, cujo principal objetivo era estimular a formação de um pólo econômico ao redor do mais importante centro populacional do estado – a cidade de Belo Horizonte. Dos municípios que compõem a região metropolitana de Belo Horizonte, Betim, Vespasiano, Santa Luzia, Contagem e o próprio município núcleo foram contemplados com os CDI-MG (Centro de Desenvolvimento Industrial de Minas Gerais). Do total de investimentos, 72,60% foram drenados para Betim que se constituiu num espaço privilegiado para receber as futuras indústrias do estado. A instalação da indústria automobilística da FIAT, empresa multinacional italiana, foi precedida por uma série de acordos com o governo estadual que se comprometeu a executar obras de infra-estrutura como “sistema de água e esgoto industrial, sanitário e pluvial, pavimentação, rede de energia elétrica e sistema de comunicação”, além de conceder isenção de impostos, estímulos financeiros, participação acionária no capital da empresa (Maria Lúcia Estrada Rodrigues:1983:96-97), vaticinando uma guerra dos lugares (Milton Santos:1994b) que se agravará nas décadas posteriores. Segundo Maria Lúcia E. Rodrigues o grande fluxo de pessoas para o município de Betim esteve ligado à expansão industrial e à multiplicação de atividades propiciadas pelos novos setores. Entre 1970 e 1980, a população de Betim cresceu cerca de 122%. Este acelerado crescimento populacional determinou a desagregação de antigas áreas agrárias, levou à criação de um novo centro melhor servido de infra-estruturas e promoveu, sobretudo, a ocupação periférica desse município.

Todavia, como já ressaltamos, essa difusão não foi uniforme, sendo mais acentuada na Região Concentrada, onde há uma densidade maior desse novo meio

geográfico. Por isso, cremos que nas áreas metropolitanas da região nordeste do país, a crise econômica do início dos anos 80, provocada pelas sucessivas crises do petróleo (1973 e 1979) e o crescente endividamento externo, acabaram exercendo um impacto mais forte desacelerando a expansão econômica⁴⁶, o que se refletiu principalmente no decréscimo do emprego industrial nessas regiões metropolitanas. Considerando-se o Brasil como um todo, podemos observar que na indústria de transformação as taxas de crescimento apresentaram-se bem mais modestas entre 1980 e 1990, quando comparadas com o decênio 1970-1980, como podemos verificar na tabela 19:

TABELA 19 - BRASIL E GRANDES REGIÕES - TAXAS DE CRESCIMENTO NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO - PERÍODO DE 1970/1980 E 1980/1990

Regiões	Estabelecimentos		Pessoal Ocupado		Valor Da Transformação Industrial	
	1980/1970	1990/1980	1980/1970	1990/1980	1980/1970	1990/1980
NORTE	174,20%	-51,25%	253.85%	24,78%	1.860.28%	40,20%
NORDESTE	393,16%	-63,13%	115.23%	3,38%	756.64%	26,11%
SUDESTE	125,93%	8,97%	77.41%	12,63%	473.28%	27,38%
SUL	193,64%	3,03%	151.72%	179,61%	767.88%	31,20%
CENTRO-OESTE	503,12%	-35,77%	710.60%	50,77%	1.368.52%	187,07%
BRASIL	184,25%	-11,84%	98.39%	43,78%	537.70%	29,04%

Fonte: Censo Industrial, 1970, 1980. MTB - Relatório RAIS, 1990.

A tendência de aumento da PEA terciária, tanto em relação à população como a PEA industrial nas regiões metropolitanas, se confirmará na década de 1990, como observamos na tabela abaixo. A PEA industrial diminui em praticamente todas as regiões metropolitanas, com exceção de Curitiba e Belo Horizonte que crescem 9.95% e 3.64% respectivamente.

⁴⁶ Segundo Wilson Suzigan (1988:12) o resultado foi a pior recessão da história da industrialização brasileira. Em três anos (1981-1983), a produção industrial caiu cerca de 17%, os níveis de investimentos foram reduzidos à metade, o nível de emprego na indústria caiu 20% (com a perda de 940 mil empregos).

TABELA 20 - BRASIL - CRESCIMENTO COMPARADO DA POPULAÇÃO METROPOLITANA (1991-1996) E DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA NO SETOR SECUNDÁRIO E NO TERCIÁRIO (1992-1996)

Regiões Metropolitanas	População metropolitana	Setor secundário	Setor terciário
São Paulo	7,37%	-6,34%	25,06%
Rio de Janeiro	3,84%	-6,32%	15,61%
Belo Horizonte	10,68%	3,64%	25,85%
Porto Alegre	7,27%	-9,71%	23,35%
Recife	7,42%	12,18%	21,14%
Salvador	8,51%	-6,01%	21,92%
Curitiba	21,21%	9,95%	26,82%
Fortaleza	12,08%	-0,83%	13,95%
Belém	10,68%	-13,45%	12,52%
Total	10,68%	-4,45%	21,33%

Fonte: Censo Demográfico FIBGE- 1991. PNDA 1992.

Na década de 1990, sob a égide da competitividade, o governo brasileiro promove a abertura do mercado e conseqüentemente do próprio território respaldado na adoção de uma política neoliberal, abandonando, dessa maneira, as orientações da consolidação de um Projeto Nacional que havia guiado as ações dos governos, desde a década de 1930. Evidencia-se a densificação dos espaços tecnicamente e cientificamente elaborados para receber as atividades hegemônicas. A informatização do espaço se aprofunda, permitindo uma dissociação ainda maior entre os processos de produção e de comando. A ampliação dos contextos é favorecida pela universalização acelerada dos novos objetos técnicos que se estendem no meio geográfico, multiplicando as oportunidades de ação, em especial, dos capitais hegemônicos em diferentes lugares do território. As ordens emitidas por esses universais chegam aos lugares simultaneamente, graças aos novos meios de transmissão da informação. A remodelação espacial ocorre em consonância com os imperativos desses novos signos que apresentam uma natureza específica e nascem com uma intencionalidade que busca a “exatidão funcional”.⁴⁷ Para sua plena realização, esse

⁴⁷ As redes de informação possibilitam um comando unificado de parcelas do território desenhadas para recebê-los. Por exemplo, a indústria de automóveis FIAT através do sistema TPC – TI (*transmission control production*), mantém nove escritórios de atendimento ao consumidor interligados ao seu computador central (mainframe). Instalados em Belo Horizonte (MG), São Paulo (dois na capital – SP), Bauru (SP), Rio de Janeiro (RJ), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Brasília (DF) e Curitiba (PR). Conectando, ainda, a fábrica aos fornecedores e às 380 concessionárias, permitindo um controle a distância de todas as operações realizadas no país (Gazeta Mercantil:19/10/1999). Os investimentos do governo de Minas Gerais na ampliação das redes de cabos de fibra ótica e telefonia foram fundamentais para viabilizar os negócios da montadora (Gazeta Mercantil: 30/11/1999).

sistema tende à unificação. Hoje, é possível conhecer as relações que se estabelecem entre cada lugar e cada outro, em função das ações hegemônicas. O lugar, local privilegiado dessa ação, assiste, então, a dois processos concomitantes: de um lado, a sua mundialização e, de outro lado, a uma crescente especificidade, tornando-se, ao mesmo tempo, único e mundial. Esta racionalidade é alcançada pela competitividade e pela velocidade – palavras-chave para compreendermos as transformações do período. A participação dos lugares na lógica global é garantida pela maior capacidade de produzir, transmitir e receber informações. O uso do território é modificado graças à formação dessas novas redes - as verticalidades - que incluem tanto materialidade como ação, possibilitando a realização de uma produção, circulação e informação mundializadas, pois transmitem aos lugares uma racionalidade a serviço de uma produção hegemônica. Mas, as redes, como nos ensina Milton Santos (1996c), se dissolvem nos lugares, formando as horizontalidades, isto é, o domínio da contiguidade, de um cotidiano compartilhado por todos os homens e firmas. As metrópoles seriam os lugares onde se manifestariam mais intensamente as verticalidades e as horizontalidades do período, dada a própria densidade técnica, o tamanho da população, a concentração de recursos econômicos.

6.1 A guerra dos lugares – as novas estratégias das empresas

Dentro desse contexto, as empresas foram amplamente favorecidas quando se acirra a disputa entre os diversos estados e municípios brasileiros que, por intermédio de um conjunto normativo, busca atrair investimentos industriais para os seus territórios⁴⁸. Para Ricardo Castillo (1997:81), a solidariedade institucional “que nasce da coesão política estabelecida em território circunscrito e delimitado por fronteiras políticas, onde

⁴⁸ A crise dos anos 80 alimenta a disputa dos estados para atrair investimentos e aumentar a oferta de empregos.

tem vigência um conjunto de normas e uma autonomia de ação, sustentada, em alguns casos, por um poder legislativo, um poder executivo e um poder judiciário” relaciona-se, ora com a solidariedade orgânica⁴⁹, resultado de uma ordem local onde se estabelece uma interação dos objetos contíguos, ora com a solidariedade organizacional, fruto de uma organização global onde um conjunto de objetos esparsos, interligados pela informação, são obedientes à lei da acumulação global. Conforme o autor (1997:79), o local também é institucional, sujeito às ações políticas de governos nas escalas do município, do Estado federado, do Estado-Nação. Desse modo, é que os estados aproveitando-se de uma relativa autonomia legislativa têm concedido um conjunto de vantagens para as empresas respaldados no discurso de geração de novas riquezas e, sobretudo, de novos empregos que beneficiaria a população dos seus estados e municípios. A estratégia da concorrência interestadual inclui a redução ou isenção de impostos, financiamentos a juros subsidiados pelas instituições estaduais, fundos de participação, doação de terrenos e a construção de infra-estruturas especializadas. Tais medidas têm resultado num crescente comprometimento do orçamento dos governos que deixam de arrecadar tributos necessários para manutenção e ampliação dos serviços essenciais para a população, como saúde, educação, lazer, entre outros (Ricardo Castillo:1997:83). Desse modo, a solidariedade institucional guarda, neste fim de século, vínculos muito mais estreitos com os interesses dos grandes grupos econômicos.

Esse movimento de dispersão, como já enfatizamos, não é aleatório, concentrando-se naqueles lugares que já contam com uma elevada densidade técnica ou que foram capazes de criar as melhores condições de atração. A Região Concentrada e, em particular o Estado de São Paulo, mantém a primazia em relação ao valor de Transformação Industrial como podemos observar na tabela seguinte:

⁴⁹ Milton Santos propõe os conceitos de solidariedade orgânica e solidariedade organizacional mostrando a oposição entre uma ordem local e uma ordem global (1994b).

TABELA 21- BRASIL E GRANDES REGIÕES - VALOR DA TRANSFORMAÇÃO INDUSTRIAL - 1980/1990 (EM %)

Brasil e Grandes Regiões	Valor de Transformação Industrial	
	1980	1990
Norte	2,42	2,63
Nordeste	7,80	7,72
R. Concentrada	89,77	89,65
Sudeste	72,79	71,14
<i>São Paulo</i>	53,52	52,83
<i>Rio de Janeiro</i>	10,62	7,77
Sul	15,95	16,22
Centro-Oeste	1,03	2,29
Brasil	100	100

Fonte: Censo Industrial 1980. MTB - Relatório, 1990.

A perpetuação de um modelo concentrador pode ser observado na tabela a seguir, que mostra a distribuição dos recursos do BNDES entre 1993 e 1997. Na região Concentrada, o Sudeste continua assenhorando-se da maior fração dos recursos dessa instituição pública, sendo seguido pelo Sul e Centro-Oeste.

TABELA 22 - BRASIL - DESEMBOLSO DO BNDES POR REGIÕES (EM MILHÕES DE DÓLARES E EM %)

	1993		1997	
		%		%
Norte	121.625	4	321.624	2
Nordeste	408.195	13	2.225.079	14
R. Concentrada	2.156.011	83	13.914.953	84
Sudeste	1.470.544	45	9.234.005	56
Sul	685.467	113	3.312.275	20
Centro-Oeste	538.317	17	1.368.673	8
Brasil	3.224.148	100	16.461.654	100

Gazeta Mercantil - Balanço Anual. Ano XXII - nº 22 - 30/06/1998

Cedendo às chantagens das empresas, o poder público de diferentes lugares investe na criação e renovação dos equipamentos não tendo, porém, nenhuma garantia da instalação desses novos empreendimentos. Tomando-se o caso particular do estado de São Paulo, verificamos que a dispersão industrial está circunscrita num raio de 150 quilômetros da capital, coincidindo com as áreas do interior onde a espessura do meio

técnico-científico-informacional é maior⁵⁰. As regiões localizadas próximo à capital paulista, como Campinas (incluindo Jundiaí, que tem recebido muitas indústrias), Sorocaba e São José dos Campos foram as que mais atraíram investimentos. A participação no valor adicionado industrial (o volume de riqueza produzida) diminuiu, entre 1980 e 1995, para a região metropolitana de São Paulo elevando-se, porém, nessas cidades do interior.

TABELA 23 - ESTADO DE SÃO PAULO - PARTICIPAÇÃO NO VALOR ADICIONADO INDUSTRIAL

Cidades	1980	1995
Campinas	15,16%	21,47%
Sorocaba	4,0%	5,29%
São José dos Campos	5,01%	8,75%
Santos	4,35%	3,22%
Grande São Paulo	64,3%	51,79%

Fonte: O Estado de São Paulo, 15 de Fevereiro de 1998.

No Estado do Ceará, por sua vez, o governo desenvolveu uma política de industrialização e interiorização, na atual década. Solidariedade organizacional e solidariedade institucional convergem pautadas num discurso do progresso material e social, reafirmando-se uma psicosfera que tende a aceitar as inovações como um caminho para se alcançar esse progresso. A construção do Porto de Pécem, no município de São Gonçalo do Amarante, que abrigará grandes armazéns, vias rodo-ferroviárias, além da construção de um gasoduto, linhas elétricas e de telefonia e obras urbanas, “cujo orçamento tem como fontes a União, Petrobrás, Chesf, Teleceará, Banco Mundial e Estado do Ceará” (Luiz Cruz:1997:105) faz parte deste projeto de refuncionalização do Estado cearense. A construção de um novo aeroporto e a ampliação da rede de telefonia e a instalação do sistema *roaming*, que permite a comunicação entre o Estado do Ceará e os países do Mercosul e Portugal, a preço de uma ligação local, são o retrato da formação desse meio técnico-científico-informacional que “responde às determinações das

⁵⁰ A transferência de muitas indústrias da região metropolitana de São Paulo para as cidades do interior do estado foi motivada pela escassez de terrenos e por seus elevados preços, pela existência de um maior controle ambiental, pela pressão dos sindicatos dos trabalhadores e, em especial, pelo término das isenções fiscais recebidas nas décadas de 1950 e 1960. Dessa maneira é que os tradicionais distritos industriais do ABC paulista (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano), na região metropolitana de São Paulo

investidas do capital hegemônico” no território cearense (Luiz Cruz Lima:1998:106). O deslocamento das indústrias para o estado do Ceará está relacionado, por um lado, aos incentivos fiscais concedidos pelo poder público e, de outro lado, ao empenho do governo em eliminar os direitos trabalhistas, incentivando o trabalho por cooperativas, sem vínculo empregatício, atividade que reunia em 1997, mais de 3 mil pessoas⁵¹.

Contudo, é importante notar que todos os incentivos generosamente oferecidos com o aval do poder público não foram acompanhados pelo crescimento do emprego industrial. Neste estado, o montante de investimentos públicos contrasta com os dados do Sistema Nacional de Emprego (SINE), que mostra um aumento do desemprego, que saltou de 9,2% para 11% entre 1995 e 1996 (Gazeta Mercantil:1997).

O mesmo podemos verificar em relação às montadoras de veículos, que na segunda metade da década de 1990, protagonizaram uma verdadeira guerra dos lugares (Milton Santos:1994b), acirrando a disputa entre os diversos estados da união, não obstante, a maioria dessas empresas tenha escolhido as cidades localizadas na Região Concentrada. A dispersão dos grandes grupos econômicos é circunscrita a esse substrato que acolheu sucessivas camadas técnicas. Mesmo no interior dessa região, há desiguais densidades técnicas, e as empresas aproximam o seu foco para aqueles lugares que melhor podem atender aos seus interesses.

perderam cerca de 13,6% de suas indústrias entre 1990 e 1995 (Folha de São Paulo: 09/10/1995).

⁵¹ Gazeta Mercantil 14/15 e 16/02/1997.

QUADRO 2 - BRASIL - INCENTIVOS CONCEDIDOS PELOS ESTADOS, EMPRESAS BENEFICIADAS E EMPREGOS DIRETOS E INDIRETOS GERADOS

Unidades da Federação	Empresas Beneficiadas	Incentivos dos governos estaduais	Empregos que as empresas se comprometem a gerar	
			diretos	indiretos
Goiás	Montadora Mitsubshi	O governo concederá R\$ 388 milhões para a empresa que poderá devolver o dinheiro no mesmo prazo que for utilizado, com juros de 2,4% ao ano. O Programa Fomentar prevê a redução de 70% do recolhimento do ICMS por 24 anos para as empresas que se instalarem no estado, beneficiando, portanto, a montadora	225	675
Paraná	Chrysler, Volkswagen/Audi e Renault ⁵²	Prorrogação do recolhimento de 100% do ICMS durante 4 anos. Após esse período, a empresa tem mais 4 anos para pagar mensalmente o montante devido, sem juros e com correção monetária.	Chrysler 400 VW/Audi 3 mil Renault * 2 mil	1,5 mil 10 mil 15 mil
Rio de Janeiro	Peugeot/Citröen	O Estado entrou com 32% de participação acionária do capital da empresa.	800	2.5mil
Rio de Janeiro (Resende)	Volkswagen (a empresa se instalou na cidade de Resende em 1996)	Suspensão do pagamento de 75% do ICMS por 5 anos e isenção das taxas e tributos municipais por 15 anos. O governo investiu US\$ 15 milhões em obras de infraestrutura	1.277	-
Bahia	Ford	O governo federal aprovou um empréstimo no valor de R\$ 691 milhões com dinheiro do BNDES e abriu mão de arrecadar R\$ 1,8 bilhão em impostos em 10 anos.	-	-

Fonte: Gazeta Mercantil: 29-30/08/1999. Folha de São Paulo 26/09/1999. Organização Própria.

Todavia, conforme o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social (BNDES) para cada R\$ 1 milhão dado as montadoras automobilísticas criam-se 85 empregos, incluindo-se vagas diretas e indiretas. Em 1995, segundo a Associação Nacional de Fabricantes de Veículos (Anfavea) a média anual de empregos diretos gerados no setor era de 121,4 mil postos. Em 1999 a média é de 93,4 mil empregos (Gazeta Mercantil:29-30/08/1999). Paradoxalmente, o BNDES tem patrocinado as grandes montadoras. O Estado, por intermédio de suas instituições financeiras, opera

⁵² A Renault, inaugurada em 1998, recebeu uma ajuda adicional do governo do estado do Paraná que entrou com uma participação acionária, comprometendo-se a investir R\$ 1 para cada R\$ 4 investido pela empresa. O Estado desde a instalação já havia desembolsado R\$ 132,6 milhões para os R\$ 336,8 milhões

corporativamente beneficiando os setores que tradicionalmente concentram maiores riquezas⁵³.

TABELA 24 - BRASIL - POTENCIAL DE EMPREGOS GERADOS PARA CADA R\$ 1 MILHÃO INVESTIDO

Setores	Vagas
Automobilístico	85
Agropecuário	202
Comércio	149
Madreira	163

Folha de São Paulo 26/09/1999

A contraface deste conjunto de ações políticas, no âmbito federal, estadual e municipal que tem privilegiado os setores hegemônicos da economia, é a exclusão da maioria da população e das atividades econômicas das modernizações do país.

Além de comprometer o orçamento público na formação das infra-estruturas reclamadas pelas atividades modernas, o Estado que assumiu, a partir da década de 1990, uma orientação deliberadamente neoliberal, age no sentido de solapar a regulamentação trabalhista criada na década de 1930. Tal situação é, ainda, agravada quando consideramos os rápidos avanços tecnológicos que tendem a eliminar inúmeros postos de trabalho. O desemprego, as formas precárias de inserção no mercado de trabalho e a baixa remuneração de grande parte dos trabalhadores se deve a omissão do Estado que não cria políticas que protejam os trabalhadores. Procuramos nos capítulos a seguir discutir as questões relativas ao trabalho e os nexos com o processo de periferização.

aplicados pela Renault.

⁵³ O BNDES destinou R\$ 1,026 bilhões, em 1999, para o setor automobilístico, o maior volume de empréstimos concedidos para um único setor com juros de 12,5% ao ano, enquanto que nos bancos privados as taxas estão por volta de 46% ao ano (Folha de São Paulo: 26/09/1999)

Capítulo 7

A Precarização do trabalho nas regiões metropolitanas do país

As redes de informação que se difundem velozmente pelo território passaram a interferir não apenas na produção, mas na própria organização do trabalho realizado agora sob uma base mais racional. As modernizações nos processos produtivos advinda do uso de novas tecnologias têm sido responsáveis pela queda do emprego industrial. Tal fato tem interferido na redução dos postos de trabalhos, já que as empresas procuram aumentar a produtividade e não gerar mais empregos. Isto tem repercutido em muitas cidades que perderam o *status* de geradoras de emprego, tais como Volta Redonda, Niterói, Petrópolis e Nova Iguaçu, no Rio de Janeiro; Cubatão, Mogi das Cruzes, Mauá, Itú e Sumaré, em São Paulo; Camaçari, na Bahia; e São Leopoldo e Canoas, no Rio Grande do Sul (Folha de São Paulo 08/11/1999).

Tal processo aliado à crescente terceirização tem levado, de modo geral, à migração do emprego industrial para o setor terciário nas áreas metropolitanas com a conseqüente diminuição dos ganhos⁵⁴, ao mesmo tempo que assistimos ao aumento da precarização nas relações de trabalho. Os índices de seguridade no trabalho caem em praticamente todas as regiões metropolitanas do país. A tabela 25 evidencia o declínio da participação relativa dos trabalhadores com carteira assinada, nas nove áreas metropolitanas, que passam de 61,50% para 50,39% entre 1981 e 1996, ao passo que os trabalhadores sem carteira de trabalho assinada tem sua participação aumentada de 21,14% em 1981 para 24,74% em 1985. Com relação ao trabalho por conta própria verifica-se a evolução dos índices, que cresce de 17,36%, em 1981, para 23,59% em 1996.

⁵⁴ Em São Paulo no mês de novembro de 1997 a média do salário pago no comércio e no setor de serviços foi menor do que na indústria. Na indústria o salário médio era de R\$ 936,00, no setor de serviços de R\$ 819,00 e no comércio de R\$ 635,00.

TABELA 25 - BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - PARTICIPAÇÃO RELATIVA DOS EMPREGADOS COM E SEM CARTEIRA DE TRABALHO ASSINADA E DOS TRABALHADORES POR CONTA PRÓPRIA

	1981		1985		1996	
	Empregados nas Regiões Metropolitanas	13.073.825	100%	15.845.568	100%	16.297.595
Com carteira assinada	8.040.692	61,50%	9.015.762	56,89%	8.212.745	50,39%
Sem carteira assinada	2.762.612	21,14%	3.918.965	24,74%	*	-
Por conta própria	2.270.521	17,36%	2.910.841	18,37%	3.845.223	23,59%

Fonte: Pesquisa Nacional por amostra de domicílios - PNAD: 1981,1985,1989 e 1996.

* Os empregados sem carteira de trabalho assinada não foram contabilizados, em

Confrontando as taxas de crescimento de trabalhadores com e sem carteira de trabalho, na tabela 26, foi possível apontar um aumento muito mais rápido dos trabalhadores sem registro, entre 1981 e 1985, com a correlata perda das garantias trabalhistas. Porto Alegre (69,10%), Belém (57,77%) e Fortaleza (50,78%) figuraram com os maiores índices. Por outro lado, a parcela dos trabalhadores por conta própria superou os índices daqueles com carteira assinada, exceto em Belém e Fortaleza. Na região metropolitana de Recife, no mesmo período, registrou-se o maior aumento dos autônomos: 62,50% contra apenas 7,98% dos trabalhadores com carteira assinada. Entre 1985 e 1996, em seis das nove regiões metropolitanas os trabalhadores com carteira assinada decresceram, sobressaindo a região metropolitana de Belém que contabilizou as maiores perdas para os trabalhadores (-40,45%). A expansão do trabalho autônomo deu-se paralelamente à redução de criação de empregos assalariados, uma tendência que se afirmará na década de 1990.

TABELA 26 - BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - TAXA DE CRESCIMENTO DOS EMPREGADOS COM E SEM CARTEIRA DE TRABALHO ASSINADA E DOS TRABALHADORES POR CONTA PRÓPRIA ENTRE 1981 E 1996

	1985/1981				1996/1985		
	C/carteira assinada	s/carteira assinada	Por conta própria	Empregadores	C/carteira assinada	Por conta própria	Empregadores
Belém	16.69%	57,77%	13,52%	102,56%	-40,45%	28,19%	46,05%
Fortaleza	14.55%	50,78%	12,39%	66,21%	17,92%	45,42%	64,65%
Recife	7.98%	18,08%	62,51%	17,80%	-5,05%	26,54%	73,69%
Salvador	20.20%	34,81%	37,26%	81,37%	-7,38%	33,06%	111,14%
Belo Horizonte	14.28%	32,98%	37,21%	119,98%	8,99%	37,69%	19,77%
Rio de Janeiro	5.32%	38,25%	28,42%	22,35%	-16,93%	11,12%	7,91%
São Paulo	15.32%	46,13%	21,01%	7,44%	-11,06%	43,87%	26,38%
Curitiba	13.22%	40,18%	39,55%	40,15%	8,23%	39,51%	106,70%
Porto Alegre	10.58%	69,10%	26,29%	29,57%	-6,51%	42,94%	52,75%

Fonte: Pesquisa Nacional por amostra de domicílios - PNAD: 1981,1985,1989 e 1996.

* Em 1996 os empregados sem carteira de trabalho assinada não foram contabilizados em 1996.

A tabela 26 permite observar que na maioria das regiões metropolitanas, entre 1981 e 1985, os empregadores cresceram mais rapidamente que os trabalhadores com e sem carteira assinada e por conta própria. No período de 1985 a 1996, há uma diminuição dos trabalhadores com carteira assinada nas seis das nove regiões metropolitanas e um aumento das taxas de crescimento dos empregadores e dos trabalhadores por conta própria. A proliferação dos empregadores pode estar vinculada à expansão dos pequenos negócios que têm, no geral, um curto período de vida, mas que participam intensamente na geração de postos de trabalho. Na década de 1990, afirma-se a tendência à terceirização que implica na substituição dos trabalhadores assalariados pelos fornecedores autônomos de serviços. Em Salvador, entre os ocupados que se declararam empregadores, o número de microempresários, empregador que trabalha sozinho, com sócios e familiares ou em empresas com até 49 funcionários cresceu de 1,5% para 4%, entre 1987 e 1997 (Claudia M. Fernandes e Thaiz S. Braga:1998:20).

A precarização das relações de trabalho pode ser também confirmada, na tabela 27, pelo declínio da participação relativa dos contribuintes para o Instituto da Previdência Social. A taxa dos contribuintes cai de 74,65% em 1981 para 61,21% em 1995.

TABELA 27 - BRASIL - PARTICIPAÇÃO RELATIVA DOS CONTRIBUÍNTES E NÃOCONTRIBUÍNTES NAS REGIÕES METROPOLITANAS ENTRE 1981 E 1995

	1981		1985		1995	
Contribuintes para o Instituto da Previdência nas Regiões Metropolitanas	13.754.586	100%	16.614.381	100%	19.592.612	100%
Contribuintes	10.267.902	74,65%	11.486.432	69,13%	11.992.931	61,21%
Não Contribuintes	3.486.684	25,34%	5.127.949	30,86%	7.599.681	38,78%

Fonte: Pesquisa Nacional por amostra de domicílios - PNAD: 1981,1985,1989 e 1996.

Os resultados, na tabela 28, apontam uma evolução dos não contribuintes em seis das nove regiões metropolitanas, ao passo que a participação relativa dos contribuintes diminui nas regiões de Belém, Rio de Janeiro e São Paulo, entre 1981 e 1995.

TABELA 28 - BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - PARTICIPAÇÃO RELATIVA DOS CONTRIBUÍNTES E NÃO CONTRIBUÍNTES 1981 - 1995

	1981		1995	
	Contribuintes	Não Contribuintes	Contribuintes	Não Contribuintes
Belém	1,75%	2,60%	1,36%	2,82%
Fortaleza	3,41%	6,56%	3,71%	8,27%
Recife	4,62%	8,43%	4,71%	7,96%
Salvador	4,52%	5,19%	5,05%	7,45%
Belo Horizonte	7,18%	7,21%	8,69%	7,97%
Rio de Janeiro	25,30%	27,16%	23,50%	20,31%
São Paulo	40,78%	33,64%	39,57%	32,58%
Curitiba	4,40%	4,29%	5,04%	5,56%
Porto Alegre	7,99%	4,87%	8,32%	7,03%

Fonte: Pesquisa Nacional por amostra de domicílios - PNAD: 1981,1985,1989 e 1996.

* Em 1996 os empregados sem carteira de trabalho assinada não foram contabilizados.

Por outro lado, na região metropolitana de São Paulo, entre 1989 e 1996, o emprego industrial decaiu para ambos os sexos, aumentando paralelamente no setor do comércio e dos serviços. Os dados da tabela 29 indicam um gradativo aumento do emprego doméstico feminino, sendo que em 1996, 18,3% das mulheres estavam empregadas neste setor superando os índices da indústria e do comércio. Segundo Felícia Madeira (1997), o aumento do contingente de empregados domésticos deve-se à ampliação da parcela diaristas.⁵⁵

⁵⁵ Gazeta Mercantil:04/03/1997.

TABELA 29 - REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - DISTRIBUIÇÃO DAS MULHERES E DOS HOMENS OCUPADOS SEGUNDO OS RAMOS DE ATIVIDADES - EM %

Setor e ramo de atividade	Região Metropolitana de São Paulo					
	Mulheres			Homens		
	1989	1992	1996	1989	1992	1996
	100	100	100	100	100	100
Indústria	26,8	20,4	17,4	36,8	30,5	26,3
Comércio	13,7	14,9	15,8	15,4	17,3	18,1
Serviços	43,1	46,2	47,5	40,2	45,8	49,3
Construção civil	0,6	0,6	0,5	6,0	5,0	4,7
Serviços domésticos	15,1	17,3	18,3	0,5	0,6	0,8
Demais	0,8	0,6	-1	1,0	0,8	0,7

Fonte: Seade/Dieese. Gazeta Mercantil, 04/03/1997.

Na década de 1990, as mulheres contribuíram com 47,4% do incremento da PEA, na região metropolitana de Salvador. Ângela Borges (1996:75), observa que o ingresso das mulheres no mercado de trabalho tem se dado em boa medida através de formas precárias e informais. Em 1989, as mulheres ocupavam apenas 37,6% dos empregos computados pela RAIS.

TABELA 30 - REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - RAZÃO DE SALÁRIO DE ADMISSÃO/SALÁRIO DE DESLIGAMENTO MASCULINO JANEIRO DE 1995 A JULHO DE 1996

	Número de Ocupados	
	menos de 50%	53
50% a menos de 70%	66	25,4%
70% a menos de 100%	87	33,4
100%	-	-
acima de 100%	54	20,8%
Total	260	100%

Fonte: MTB/FAT/CODEFAT - CAGED- MODULO II - Ângela Borges (1996).

Em relação aos salários a desvantagem da mão-de-obra feminina é ainda mais evidente. De Janeiro de 1995 a Julho de 1996, o salário médio de admissão das mulheres situou-se abaixo dos salários recebidos pelos homens. Assim, a substituição do trabalho masculino pelo feminino tem sido uma estratégia usada para diminuir os gastos com pagamento, trazendo um claro prejuízo para ambos os sexos. Os dados da tabela 31 revelam que em 20,4% das ocupações o salário médio de contratação feminina

correspondia a 50% do salário médio dos homens que foram desligados, em 25,4%, situa-se entre 50% e menos de 70% e, em 33% das ocupações as mulheres recebiam entre 70% e menos de 100%. Em apenas 20,8%, os salários pagos às mulheres eram superiores aos homens desligados da atividade profissional.

**TABELA 31 - REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA
FAIXA SALARIAL - HOMENS E MULHERES - JANEIRO DE 1995 A JULHO DE 1996**

Faixa Salarial	Mulheres	Homens
Até R\$ 120,00	63,4%	44,1%
Entre R\$ 121,00 a R\$ 300,00	25,7%	30,9%
Acima de R\$ 300,00	10,8%	25,0%
Total	100%	100%

Fonte: Wilson Menezes e José Carrera-Fernandez (1998)

Mesmo no mercado informal de trabalho, a incorporação do trabalho feminino enfrenta os problemas em relação à remuneração. Wilson Menezes e José Carrera-Fernandez (1998) analisando a remuneração dos trabalhadores informais na Região Metropolitana de Salvador, entre Outubro de 1996 e Novembro de 1997, mostraram que do total de mulheres trabalhando no setor terciário informal 63,4% ganhavam até R\$120,00 enquanto que 44,1% dos homens recebiam este valor. Na faixa intermediária (R\$121,00 a R\$300,00), o percentual era de 25,7% para as mulheres contra 30,9% dos homens e na faixa superior (acima de R\$300,00) as diferenças de ganho são ainda maiores, com apenas 10,8% das mulheres, ao passo que 25% dos homens encontravam-se nesta faixa.

Concomitante à precarização do trabalho (expansão dos assalariados sem registro, trabalho por conta própria), é também crescente o desemprego. Em 1983, o Brasil possuía 4,9% de desempregados, em 1990 a taxa era de 3,7% e, em 1993, alcançava 6,8% (PNAD 1983-1993). A forte recessão econômica, no início dos anos 1980, elevou os índices de desemprego no país. De 1986 a 1991, diversos planos de estabilização econômica (1986,1987,1989,1990 e 1991) tentaram conter a evolução das taxas de desemprego que permaneceu em patamares menores daqueles verificados na primeira

metade dos anos 1980. Esta situação se reverte na década de 1990, com a aceleração do desemprego que pode ser observado, na tabela 32, na Região Metropolitana de São Paulo.

TABELA 32 - REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - NÚMERO DE DESEMPREGADOS (ABSOLUTO E RELATIVOS) VÁRIOS ANOS

Anos	Desempregados (números absolutos)	Porcentagem
1984	825.000	12,4
1985	700.000	12,2
1986	710.000	9,6
1987	704.000	9,2
1988	766.000	9,7
1989	706.000	8,7
1990	899.000	11,9
1992	1.222.000	15,5
1993	1.098.000	13,8
1999	1.726.000	18,7

Fonte: SEADE - Pesquisa de Emprego/Desemprego. 1984/1993 e 1999.

A tendência ao aumento do desemprego é uma realidade nas áreas metropolitanas, tornando ainda mais agudos os problemas de exclusão social. Em 1995, do total de 590.500 pessoas que compunham a PEA na região metropolitana de Belém, 66.100 estavam desempregadas, ou seja, 11,25% (Saint-Clair:1998:84). Entre as Regiões Metropolitanas em que a pesquisa emprego e desemprego é realizada (PED)⁵⁶ observa-se que Salvador apresenta as maiores taxas de desempregados, seguido por Recife e São Paulo.

TABELA 33 - BRASIL - TAXAS DE DESEMPREGO NAS REGIÕES METROPOLITANAS - 1996 A 1999 - Em %

	1996	1997	1998	1999
Curitiba	11,9	12,7	-	-
Belo Horizonte	11,8	11,8	13,4	16,7
São Paulo	13,1	13,9	16,6	18,7
Porto Alegre	10,8	12,2	17,3	-
Recife	-	-	20,1	21,4
Salvador	20,3	20,4	24,5	28,1

Fonte: DIEESE - PED (São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Recife e Salvador. 1996/1997/1998/1999

A R.M. de Salvador, desde 1994, mantém os índices mais elevados de desempregados entre as regiões metropolitanas pesquisadas. Tal fato pode estar, de um

⁵⁶ A PED considera desempregados todos os maiores de 10 anos, que procuraram trabalho nos 30 dias anteriores à pesquisa, assim como aqueles que sobrevivem à custa de biscates ou que simplesmente

lado, relacionado ao predomínio de indústrias modernas que desde a sua instalação têm gerado um número limitado de empregos. A indústria petroquímica, por exemplo, que responde por mais de 50% do PIB industrial do estado baiano, vem reduzindo cada vez mais seus postos de trabalho, devido à modernização e à terceirização⁵⁷. Milton Santos (1958b) analisando o desenvolvimento industrial de Salvador, em fins da década de 1950, salientava que a indústria de petróleo, recém instalada, não havia conseguido desenvolver indústrias complementares, por cujo intermédio a economia do Estado pudesse ser ajudada e nem gerado um número maior de empregos. De outro lado, essa fraqueza da indústria não sustentou a diversificação das atividades econômicas e, por conseguinte, não expandiu o seu mercado de trabalho formal. Recife conhece uma situação semelhante, apresentado a segunda maior taxa de desempregados do país. No Nordeste, o crescimento do número de estabelecimentos industriais não foi acompanhado pelo crescimento dos empregos. Entre 1970/1980, o número de estabelecimentos da Indústria de Transformação, nessa região, cresceu 393,16%, ao passo que o pessoal ocupado cresceu 115,23%. Nas décadas de 1980 a 1990, decresce em 63,13% os estabelecimentos da Indústria de Transformação e o pessoal ocupado cresce apenas 3,38%.

Distinguindo-se as taxas de desemprego entre a capital e os demais municípios que compõem as regiões metropolitanas de Recife, Salvador e São Paulo, é possível constatar que o patamar de desempregados nos demais municípios mantém-se significativamente superior ao observado no município núcleo:

desistiram de procurar emprego.

⁵⁷ "O pólo petroquímico de Camaçari emprega hoje diretamente cerca de 10 mil pessoas, quando há pouco mais de uma década oferecia mais que o dobro de postos de trabalho. A Copene, empresa que fornece matérias-primas por todo o complexo, tem hoje menos de 900 empregados, metade do que tinha há cinco anos. Já a Oxiteno inaugurou em agosto uma nova planta ao custo de US\$ 90 milhões para aumentar sua produção em 80%, sem que precisasse acrescentar um só empregado ao seu quadro de pessoal" (Balanço Anual - Gazeta Mercantil - ano IV - n.º 04. setembro de 1997).

TABELA 34 - BRASIL - TAXAS DE DESEMPREGO - REGIÕES METROPOLITANAS SELECIONADAS -

Regiões Metropolitanas	Em %	
	1998	1999
RM Recife		21,4%
Recife		19,2%
Demais Municípios		23,2%
RM Salvador	24,5%	
Salvador	23,8%	
Demais Municípios	31,4%	
RM São Paulo		18,7%
São Paulo		17,7%
Demais Municípios		20,6%

Fonte: Fonte: DIEESE - FED (São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Recife e Salvador. 1998/1999

A exclusão social e geográfica é evidenciada quando analisamos o percentual de desempregados no município núcleo e nos demais municípios das regiões metropolitanas, com as taxas mais elevadas de desemprego para os municípios vizinhos.

7.1 Circuito Inferior da economia nas metrópoles corporativas

O conjunto desses dados supracitados demonstra uma situação de rápida deterioração das condições de vida nas áreas metropolitanas do país, especialmente nesta última década, marcada pelo aprofundamento de uma política e economia neoliberal: abertura da economia, privatizações das empresas públicas, concessão de serviços públicos às empresas privadas, diminuição do emprego industrial, entre outros.

Cabe uma breve referência às diferentes formas de participação das metrópoles no jogo que se trava, quando muda a composição técnica do território. A situação de cada uma, no contexto nacional, será ditada pelas condições históricas herdadas e presentes. A densidade dos novos sistemas de objetos e ações, a imposição de um ajuste rápido às exigências do período, o tamanho da população, a concentração de recursos, o dinamismo das atividades econômicas, as facilidades de circulação, a intensidade da vida de relações e, em especial, as articulações externas e internas ocorreram em graus distintos em cada metrópole, criando-se uma nova hierarquia metropolitana.

No passado as indústrias trabalhavam sobretudo a partir de suas economias internas, e o seu grau de desenvolvimento estava intimamente relacionado com a força de

sua "hinterland". Quando, a partir da década de 1950, se rompe o isolamento, graças às facilidades de comunicação, novas formas de concorrência despontaram, favorecendo as metrópoles do Rio de Janeiro e, sobretudo de São Paulo, que nas décadas anteriores havia consolidado uma expressiva atividade industrial. As sucessivas modernizações possibilitaram o aparecimento de uma gama de novas atividades que se somaram às preexistentes.

A espessura da divisão social e territorial do trabalho parece ser um dado fundamental para compreendermos essa hierarquia que se formaria, num primeiro momento, entre os anos de 1950 e 1970, pois o crescimento econômico e populacional de muitas cidades esteve relacionado à diversidade das atividades que essas metrópoles conseguiram produzir.

É desse modo que no início da década de 1970, somente São Paulo e Rio de Janeiro, ambas localizadas na região Sudeste, mereceriam o título de metrópole nacional, graças à intensificação da divisão social e territorial do trabalho, ligadas a uma importante atividade industrial e financeira. "Trata-se da parte do território nacional mais organicamente envolvida nos circuitos internacionais modernos e, assim, mais abertas aos impulsos das inovações técnicas e culturais" (Ana Clara Torres Ribeiro:1996:18).

Já nas metrópoles do Norte e Nordeste do país, as modernizações foram muito mais seletivas, não levando a uma diversificação econômica. Por outro lado, a unificação do território expôs o frágil mercado dessas metrópoles à concorrência; segundo Saint-Clair Trindade Jr (1994:127), a integração da região Amazônica ao restante do país exerceu um forte impacto sobre as empresas locais que desapareceram ou foram incorporadas às empresas maiores provenientes do Centro-Sul. Durante a primeira metade do século XX, a indústria pernambucana exerceu um papel primaz no seu meio regional; quando se rompe o relativo isolamento, os ganhos foram pouco a pouco

reduzidos pela concorrência exercida pelo Centro-Sul, levando ao seu enfraquecimento (Maria Brandão:1985:94).

Na década de 1970, a difusão do meio técnico-científico-informacional é mais intensa no Centro-Sul do país, o que implicou no aumento do mercado para as áreas metropolitanas aí localizadas, como Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre, intensificando-se a vida de relações nesta fração do território. É importante observar, entretanto, que essa difusão se deu em graus diferenciados, terminando por se refletir em suas respectivas zonas de influência. Assim, no interior do estado de São Paulo, as modernizações se generalizam, sustentando a expansão econômica da metrópole paulista, enquanto que no Rio de Janeiro essa difusão ficou restrita à própria região metropolitana, atingindo poucas cidades do interior fluminense.

Será, principalmente, a partir da década de 1980 que o meio técnico-científico-informacional se expandirá atingindo porções maiores do interior do estado de Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e São Paulo, estimulando as atividades econômicas de suas respectivas áreas metropolitanas. No Norte e Nordeste as novas condições do espaço geográfico não ocorreram de forma contígua, aparecendo apenas como manchas ou pontos, concentrando-se, em especial, nas áreas metropolitanas que se constituem, então, como espaços privilegiados, pois têm incorporado mais rapidamente as novidades do período.

* As distâncias entre as metrópoles se acentuam, a partir dos anos de 1980, quando a metrópole paulista passa a acolher mais intensamente os vetores modernos, conseguindo adaptar-se velozmente às novas demandas, organizando e reorganizando continuamente os processos produtivos, na agricultura, na indústria, no comércio e nos serviços, reafirmando o seu papel de comando no território brasileiro. Assim, ao lado do crescimento industrial moderno, assistimos o aumento das pequenas e médias indústrias; ao lado do quaternário amplia-se um terciário ligado às atividades modernas e aquelas menos exigentes de especialização, havendo uma maior densidade da divisão do trabalho.

É exatamente essa compreensão que nos permite estabelecer a distinção entre as metrópoles do país. No final da década de 1990, podemos reconhecer que todas as metrópoles brasileiras passam a ter um conteúdo marcadamente nacional. Criam-se subespaços especializados e de forte sinergia, onde não apenas temos o acúmulo das inovações como também assistimos ao jogo político comandado pelos atores hegemônicos, que, ora concorre com o poder do Estado, ora o tem como aliado para a realização dos seus interesses, possibilitando que se trave as relações de nível superior, tanto no âmbito nacional como internacional. O novo conteúdo das metrópoles é revelador do processo de modernizações seletivas que o país conheceu. A nova divisão territorial do trabalho que se desenha no território brasileiro faz com que a metrópole paulista tenha um conteúdo marcadamente informacional; “atividades modernas presentes em diversos pontos do País necessitam apoiar-se em São Paulo para um número crescente de tarefas essenciais” (Milton Santos:1994a:39). E é justamente este conteúdo informacional que distancia a metrópole paulista, garantindo-lhe um papel diretor no comando do território brasileiro.

Tais fatos repercutiram distintamente nos mercados de trabalho urbano dessas áreas metropolitanas. A análise dos índices de seguridade e desemprego, entre outros, revela parte dessa problemática, já que os índices são parcialmente verdadeiros, pois o método adotado leva em conta, mormente, o comportamento do Circuito Superior que acolhe os setores modernos e assimilados, deixando de fora uma ampla parcela dos trabalhadores abrigados no Circuito Inferior da Economia (Milton Santos:s/d). Paul Singer (1999:12) argumenta que do total da PEA Brasileira, metade literalmente contribuiu para o Instituto da Previdência (49,9 em 1981, 47,7 em 83, 49,9% em 86 e 50,1% em 90), e que o desemprego estaria atingindo, justamente, esta metade dos contribuintes para o Instituto da Previdência Social. Por outro lado, esses índices provavelmente mostram um fenômeno que diz respeito muito mais as classes médias brasileiras que tradicionalmente têm ocupado as vagas do mercado formal. Destarte, o

Circuito Inferior tem desempenhado um papel primordial na absorção dos excluídos e daqueles que nunca entraram para o mercado formal de trabalho.

Porém, o dinamismo do Circuito Inferior da Economia é distinto nas diferentes regiões metropolitanas do país. Como os setores modernos estão sobretudo reunidos na Região Concentrada, isso nos leva a crer que o peso relativo do Circuito Inferior seja maior nas metrópoles do Norte e Nordeste, desempenhando um papel relevante no próprio crescimento populacional. E este contingente de pessoas é uma fonte de geração de trabalho, permitindo a criação de atividades voltadas para as camadas pobres que, pela sua própria situação na cidade, precisam de um circuito diferenciado do setor moderno para satisfazer suas necessidades de consumo. Por outro lado, nas últimas duas décadas, a precarização do trabalho se acelerou nas metrópoles da Região Concentrada, com a expulsão de inúmeros trabalhadores do mercado de trabalho formal. Ana Clara Torres Ribeiro (1996:48) mostra que a proporção de pobres nas áreas metropolitanas das regiões Norte e Nordeste é superior quando comparada às áreas metropolitanas do Centro-Sul:

TABELA 35 - BRASIL - PROPORÇÃO DE POBRES NAS REGIÕES METROPOLITANAS

Regiões Metropolitanas	Em %	
	Proporção de Pobres	
	1981	1990
Total	29,10	28,90
Belém	50,90	43,20
Fortaleza	54,00	41,30
Recife	55,60	47,40
Salvador	43,10	38,00
Belo Horizonte	31,30	29,60
Rio de Janeiro	27,20	32,20
São Paulo	22,00	21,60
Curitiba	17,40	12,20
Porto Alegre	17,90	20,90

Fonte: Famílias - Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) - O Mapa da Fome II: informações sobre indigência por Unidade da Federação. 1993. Ana Clara Torres Ribeiro. 1996.

A diferença dos rendimentos contribui para o desenvolvimento das atividades do Circuito Inferior, já que as pessoas não têm as mesmas possibilidades de acesso aos diferentes bens⁵⁸ e serviços, e é mais um elemento que distingue os mercados

⁵⁸ As modernizações foram acompanhadas pela mudança dos hábitos de consumo, o que tem repercutido

metropolitanos. As diferenças de consumo são, dessa maneira, qualitativas e quantitativas, estando este fato relacionado em grande parte às enormes disparidades de renda.

De modo geral, é possível observar que a participação relativa da população com rendimentos que vão de $\frac{1}{2}$ a 2 salários mínimos são maiores nas áreas metropolitanas do Norte e Nordeste do país, enquanto que o percentual daqueles que ganham de 2 a 3 salários mínimos encontram-se, sobretudo, nas áreas metropolitanas da Região Concentrada.

TABELA 36 - BRASIL - PARTICIPAÇÃO RELATIVA NA CLASSE DE RENDIMENTOS DA POPULAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS 1981 A 1996 - EM %

R.M.	Até $\frac{1}{2}$ s.m.			$\frac{1}{2}$ a 1 s.m.			1 a 2 s.m.			2 a 3 s.m.		
	1981	1990	1996	1981	1990	1996	1981	1990	1996	1981	1990	1996
Belém	5,8	2,8	2,1	14,6	12,1	13,5	9,5	9,4	11,8	7,0	7,5	7,1
Fortaleza	10,5	6,2	2,2	14,6	14,7	15,4	13,9	16,4	14,7	5,6	5,7	7,4
Recife	8,0	4,5	2,4	14,5	14,4	14,4	11,6	14,1	12,1	7,0	6,0	7,2
Salvador	7,0	5,3	2,0	13,7	12,0	11,0	9,5	11,0	12,8	7,9	6,0	8,0
R.M. na área da R. Concentrada												
Belo Horizonte	5,2	3,3	1,8	16,5	13,3	15,9	10,5	11,8	10,1	8,7	7,5	9,2
Rio de Janeiro	5,2	2,8	0,9	15,1	15,0	12,2	8,7	9,1	7,8	9,3	10,8	11,6
São Paulo	3,3	1,6	0,7	14,4	9,2	7,8	6,1	4,4	3,7	11,0	14,0	13,7
Curitiba	3,8	1,8	0,6	17,0	14,3	11,2	6,8	5,9	5,5	11,4	9,2	11,2
Porto Alegre	4,3	1,8	1,2	17,8	13,5	12,7	8,4	7,4	6,8	12,0	9,8	10,3

Fonte: PNAD - 1981, 1990 e 1996

Entre os que ganham de 5 a 10 salários mínimos, as maiores taxas estão nas áreas metropolitanas da Região Concentrada (Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre). A presença de uma classe média mais ampla pode ser observada quando examinamos o percentual de pessoas que recebem 10 a 20 salários mínimos. Nessas faixas, as áreas metropolitanas da Região Concentrada apresentam taxas superiores quando comparadas com as regiões metropolitanas do Norte e Nordeste do país, o mesmo ocorrendo com aqueles que recebem mais de 20 salários mínimos. É

no Circuito Inferior da Economia. Os elevados preços dos produtos dos setores oligopolizados fez nascer uma série de indústrias neste circuito que imitam os produtos das indústrias hegemônicas. Marcas de tênis famosas como Nike, Mizuno, camisetas dos principais times de futebol e os CDs exemplificam essas práticas transgressoras que, no entanto, geram trabalho para milhares de pessoas, “numa cadeia que abrange desde a fabricação por pequenas empresas até o comércio dos ambulantes e camelôs nas principais ruas e avenidas das grandes cidades (Gazeta Mercantil:24/11/1999)

possível notar que as classes médias com maior poder aquisitivo estão reunidas sobretudo em São Paulo, seguido por Curitiba que teve um aumento na participação relativa entre 1990 e 1996, passando de 2,8% para 3,8%, conforme tabela 37.

TABELA 37 - BRASIL - PARTICIPAÇÃO RELATIVA DA POPULAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS NAS CLASSES DE RENDIMENTOS - 1981 A 1996 - EM %

R.M.	5 a 10 s.m.			10 a 20 s.m.			mais de 20 s.m.	
	1981	1990	1996	1981	1990	1996	1990	1996
Belém	3,7	7,5	7,3	2,3	3,8	3,7	2,7	2,4
Fortaleza	3,2	4,6	5,0	2,7	2,7	2,7	1,5	1,5
Recife	2,9	5,2	5,1	2,3	2,7	2,7	1,7	1,5
Salvador	5,5	7,5	6,1	4,1	3,9	3,3	2,7	2,4
R. Concentrada								
Belo Horizonte	5,4	8,6	8,1	3,8	4,1	4,0	2,8	2,8
Rio de Janeiro	6,3	9,0	11,2	4,5	4,4	5,2	2,7	2,7
São Paulo	8,6	13,5	13,1	5,1	6,5	6,5	4,0	4,0
Curitiba	5,6	10,7	11,3	4,0	5,3	6,0	2,8	3,8
Porto Alegre	7,4	11,2	11,4	5,0	5,7	5,7	3,6	3,4

Fonte: PNAD - 1981, 1990 e 1996

‡ A reunião de uma classe média mais expressiva nas áreas metropolitanas da Região Concentrada é um fator importante para a própria diversificação das atividades econômicas do circuito inferior da economia, já que o dinamismo desse circuito está, outrossim, vinculado à sua presença nas cidades. Como observa Milton Santos (1979b:39), as classes superiores dispõem do controle da economia, "seja como proprietárias das grandes firmas que controlam o essencial da economia moderna, seja como seus agentes de confiança", fazendo parte do Circuito Superior da Economia que cria um consumo autônomo. Já as classes médias se definem por eliminação, numa situação intermediária entre as classes pobres ou inferiores ou as classes abastadas ou superiores. As classes médias, portanto, ainda que sejam beneficiárias da atividade econômica na cidade, não dispõem de seu controle, e é isso que separa os segmentos superiores das classes médias da classe alta (idem:1979b:39). Por sua vez, as classes médias, em especial aquelas com maior poder aquisitivo, têm um leque de consumos (automóveis, casas, despesas turísticas etc), que as aproximam das classes superiores, dando-lhes um certo prestígio social. No entanto, parte de suas rendas são destinadas a aquisição de produtos e serviços correntes, como a compra de produtos alimentícios, vestuário, calçados, pequenos consertos domésticos, cabeleireiras, etc. Este consumo

aproxima as classes médias do Circuito Inferior da Economia que responde às suas necessidades de consumo local. Como enfatiza Milton Santos (1979b:39), "essa classe média não está em condições de criar para ela mesma um aparelho de produção ou de distribuição que lhe seja próprio. Utiliza os dos Circuito Superior e Inferior da economia, em função das facilidades de crédito institucional ou pessoal de que disponha".

Os pobres, por sua vez, procuram tirar o melhor proveito de sua presença nas cidades. O meio ambiente construído, como já enfatizamos, permite a atuação dos diferentes tipos de capitais e de trabalho, abrigando milhares de pessoas e de pequenas firmas que necessitam recriar a cada dia novas estratégias, garantia de sua própria sobrevivência. A flexibilidade das ações se combinaria, então, a inflexibilidade dos objetos (Milton Santos: 1994b:82). O comércio ambulante presente em todas as grandes cidades brasileiras exemplifica as estratégias desse grupo. O comércio ambulante foi a atividade que mais cresceu no País entre 1985 e 1995, segundo o IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada). Em 1985, esta atividade absorvia 15,7% dos trabalhadores do comércio e, em 1997, 21%. Existem cerca de 3 milhões de ambulantes em todo o país. A maioria deles (65%) ganha em média até 2 salários mínimos, 60% não completaram o 1º Grau, enquanto que apenas 2% têm curso superior.

Os ambulantes buscam aqueles lugares das cidades que apresentam os fluxos mais intensos de pessoas e de veículos. Na Região Metropolitana de Salvador, em 1997, havia 7 mil ambulantes registrados, dos quais 2,5 mil encontravam-se no centro de Salvador. Em São Paulo⁵⁹, os semáforos da Rua Henrique Schaumann e Avenida Rebouças (Zona Oeste), Avenida Bandeirantes, Avenida Ibirapuera, Av. Brasil, República do Líbano (Zona Sul), Cruzeiro do Sul e Av. Brás (Zona Norte), Tatuapé e Salim Farah Maluf (Zona Leste) são locais disputados pelos ambulantes.

Poderíamos dizer que essa solidariedade comunicacional advém de uma divisão social e territorial do trabalho que é governada por esta parcela da população, que tem sido, ao longo das últimas décadas, excluída dos planos de modernização do país. E é

justamente esta constante criação de novas atividades que permite que as metrópoles terceiro-mundistas não sejam ainda mais explosivas (Milton Santos:1990b).

7.2 Os nexos entre circuito inferior e periferização

✕ Poderíamos, ainda, reconhecer os nexos entre os dois circuitos e o processo de periferização. As periferias resultam da dinâmica criada pelos dois circuitos urbanos, responsáveis pelo aprofundamento da divisão social e territorial do trabalho. A formação de um mercado mais extenso de trabalho atrai milhares de pessoas, em particular, as populações com menor poder aquisitivo, que vêm nas grandes aglomerações urbanas - as possibilidades de realizar suas demandas por emprego formal e serviços urbanos. Todavia, as metrópoles corporativas não atendem tais demandas que serão precariamente satisfeitas com a proliferação das atividades do circuito inferior da economia que gera trabalho para um número crescente de pessoas. O destino da maioria dos excluídos do mercado de trabalho formal será morar nas periferias urbanas ou nas áreas degradadas da cidade, onde inevitavelmente estarão privados dos serviços públicos ou somente poderão usufruir de maneira precária, já que seus exíguos rendimentos tornam proibitivas as áreas das cidades melhor servida pelos bens públicos.

Portanto, o processo de periferização não pode ser confundido com a distância física em relação aos centros urbanos. Entendemos a periferização como a exclusão social e geográfica de grandes parcelas da população das modernizações do território que tem nas desassistidas periferias a sua expressão cabal. Nos interstícios das áreas centrais uma numerosa população esta também condenada a este processo perverso de exclusão. A urbanização corporativa produziu nas cidades brasileiras espaços específicos que abrigam um número reduzido de atividades de grande porte, bem como as camadas com

⁵⁹ A prefeitura de São Paulo estima que existam 18 mil ambulantes, enquanto que para o sindicato são cerca de 30.000 em 199_. Fonte: Gazeta Mercantil (

maior poder aquisitivo. Esses novos espaços surgem muitas vezes em lugares distantes do centro urbano como o condomínio Alphaville, em São Paulo, construído no município de Barueri contíguo à capital paulista. Local de residência das classes médias e altas, evoca a imagem de um “reduto de bem estar” (Fany Davidovich: 1993), onde não há carência dos serviços e equipamentos urbanos. A dispersão desses redutos foi possível graças aos investimentos dos governos na ampliação da rede viária impelidos pela generalização do uso de veículos particulares pelas camadas mais abastadas e pelos investimentos crescentes em equipamentos urbanos, garantia de uma boa qualidade de vida.

O processo de periferização é um produto, sobretudo, da política, na medida em que as ações do Estado estão primordialmente alicerçadas para atender as atividades hegemônicas e as camadas abastadas da população, em lugar de responder às necessidades das atividades de pequena escala e da maioria da população. E as cidades, especialmente as grandes metrópoles, são a manifestação mais contundente desse processo, expondo as contradições que têm alimentado um projeto de modernidade que não contempla a sociedade como um todo.

Na metrópoles corporativas (Milton Santos:1990a), a proximidade entre os homens deixa transparecer as ambigüidades e as contradições, provocadas por um processo de globalização que seleciona lugares e pessoas. A cisão no seio da sociedade faz com que o cotidiano pragmático ceda lugar à solidariedade e à transgressão, práticas que emergem dos grupos excluídos para quem a globalização não passa de uma fábula, como nos diz Maria Laura Silveira (1999b).

É importante ressaltar que a periferização se acentua, a partir dos anos 50, quando cresce o movimento migratório em todo o país em direção aos centros urbanos mais dinâmicos, com a correlata formação das periferias urbanas. Entre 1950 e 1970, ocorre o declínio da população dos municípios núcleo:

TABELA 38 - BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - 1950 e 1970 - TOTAL DA POPULAÇÃO POR MUNICÍPIO NÚCLEO E DEMAIS MUNICÍPIOS DAS R.Ms. (EM NÚMEROS ABSOLUTOS E RELATIVOS) E TAXA DE CRESCIMENTO

	1950		1970		Taxa de crescimento
Regiões Metropolitanas	9.167.702	100%	23.717.028	100%	158.70%
Município Núcleo	6.939.516	75,69	16.465.384	69,42	137.26%
Demais Municípios	2.228.186	24,30	7.251.644	30,57	225.45%

Fonte: IBGE: Censo Demográfico de 1950, 1960 e 1970

Quando analisamos mais detalhadamente a distribuição entre os municípios núcleo e os demais municípios, neste mesmo período, observamos que o núcleo cresceu 2,37 vezes ao passo que nos demais municípios o crescimento foi de 3,25 vezes (Censo Demográfico - FIBGE- 1950/1970).

Todavia, no conjunto das regiões metropolitanas, a extroversão da população ocorreu em graus diferenciados. Em 1950, Belém e Salvador possuíam 94,9% e 90% da população morando no município central respectivamente, seguido por São Paulo que concentrava 82,5%. Em Belo Horizonte e Rio de Janeiro cerca de 30% da população se encontrava fora do município núcleo, ao passo que em Fortaleza, Recife e Porto Alegre esse percentual estava em torno de 30% a 40%. Em Curitiba apenas 55,2% da população estava morando no município central. Na década de 1970, os municípios vizinhos absorveram, em relação aos municípios núcleo, a maior parte dos novos cidadãos com exceção de Belém (96,5%), Fortaleza (82,6%) e Curitiba (74,1%) que aumentaram o percentual de pessoas morando nos municípios núcleo conforme podemos observar na tabela.

TABELA 39 - BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS NÚCLEOS - 1950 A 1970 - EM %

	1950	1960	1970
Belém	94,9	95,0	96,5
Fortaleza	68,9	78,6	82,6
Recife	63,9	64,3	59,2
Salvador	90,0	88,6	87,7
Belo Horizonte	72,3	77,3	76,4
Rio de Janeiro	74,9	68,0	61,6
São Paulo	82,5	79,8	72,7
Curitiba	55,2	68,5	74,1
Porto Alegre	64,3	61,9	56,2

Fonte: IBGE: Censo Demográfico de 1950, 1960 e 1970

Em 1950, a população da Região Metropolitana de São Paulo tinha 2.663.304 habitantes superada pelo Rio de Janeiro que abrigava 3.158.742 habitantes. Nas demais Regiões Metropolitanas a população era inferior a 1 milhão de habitantes. Em 1970, a população da R.M.S.P. contava com 8.139.730 habitantes, ultrapassando o Rio de Janeiro com 6.891.521 habitantes. Recife (1.791.322), Belo Horizonte (1.658.482), Porto Alegre (1.574.239) e Salvador (1.147.821) alcançam um número superior a 1 milhão. As menores aglomerações eram da R.M. Curitiba (821.233) e a R.M. de Belém (655.901).

Entre 1980 e 1996, como já vimos, a população do país cresceu 29,65% e a das regiões metropolitanas 37,53%. A tendência à ocupação periférica se acentua com a extroversão da população e das atividades econômicas em direção aos municípios vizinhos que crescem em ritmos mais elevado que o núcleo, ou seja, 1,64 contra 1,23. No entanto, quando comparado com as décadas anteriores, verificamos o arrefecimento tanto do crescimento das metrópoles como das periferias.

**TABELA 40 - BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - TOTAL DA POPULAÇÃO - 1980 - 1996
(EM NÚMEROS ABSOLUTOS E RELATIVOS)**

	1980		1991		1996		Taxa de crescimento 1980/1996
	absoluto	relativo	absoluto	relativo	absoluto	relativo	
Regiões Metropolitanas	34.389.262	100%	42.734.132	100%	47.298.604	100%	37.53%
Município núcleo	22.450.194	65,28%	26.112.380	61,10%	27.815.605	58,80%	23,89%
Demais municípios	11.939.068	34,71%	16.621.752	38,90%	19.646.690	41,119%	64,55%

Fonte: IBGE: Censo Demográfico de 1980,1991, 1996

A análise individual de cada região nos possibilitou constatar que Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife apresentaram a maior redução da população morando no município núcleo, entre 1980 e 1996, ao passo que, Salvador concentrava boa parte da população no núcleo principal. O município de Belém é o único que apresentou um aumento da população, como podemos observar na tabela abaixo:

TABELA 41 - BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS - POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS NÚCLEOS - 1980/1996 - EM %

	1980	1990	1996
Belém	93,4	93,3	97,2
Fortaleza	82,7	76,6	76,0
Recife	51,1	45,1	43,5
Salvador	84,5	83,1	81,6
Belo Horizonte	68,2	58,7	35,3
Rio de Janeiro	58,0	5,80	54,4
São Paulo	67,4	62,4	59,3
Curitiba	71,1	65,7	60,8
Porto Alegre	49,2	41,7	39,6

Fonte: IBGE: Censo Demográfico de 1980, 1990 e 1996

A intensificação das atividades de diferentes ordens acabou orientando os fluxos migratórios para as grandes cidades, deixando entrever a ausência de uma política para suprir as necessidades de moradia. O congelamento do preço dos aluguéis (Lei do Inquilinato) e a escassez artificial criada com os vazios urbanos tornaram ainda mais sensíveis os problemas habitacionais, sobretudo para as camadas pobres. Concomitantemente assistimos à valorização da terra urbana e a expulsão para os locais mais distantes daqueles que não podem pagar pelo ônus dessa valorização.

A extroversão da população é alimentada pelo processo especulativo que ganha novos contornos quando se acelera a urbanização do país. Os elevados preços dos terrenos e da construção nas áreas melhor servidas por equipamentos urbanos empurram os pobres, cada vez mais, para as periferias desprovidas de equipamentos, enquanto que numerosas e extensas áreas vazias se mantêm no próprio miolo urbano.

Em Porto Alegre, em 1987, a proporção de áreas desocupadas era de 41,88% da área urbana, enquanto que em São Paulo essa proporção chegava a 43,85% (Naia Oliveira et al:1989). A ocorrência de vazios para fins especulativos no município de Recife estava em torno de 40% do espaço urbanizado, em 1991, segundo um estudo realizado para a elaboração do Plano Diretor; o mesmo fenômeno foi observado por Maria Brandão (1981:127) em Salvador quando, a partir de 1960, a cidade passa a

espraiar-se descontinuamente deixando grandes vazios internos. A retenção de terrenos para fins especulativos parece ser um fenômeno comum nas cidades brasileiras.

TABELA 42 - MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE E DIFERENTES CIRCUITOS DA ÁREA URBANA - PARTICIPAÇÃO DA ÁREA DESOCUPADA (1987) E POPULAÇÃO (1980)

Circuitos	Area Urbana (m ²)	Área Desocupada (m ²)	% em relação à área urbana	População por circuito - 1980	
Central	28.100.000	2.930.985	10,44	335.110	30,37%
Intermediário	51.828.000	13.269.053	25,59	367.370	33,29%
Periférico	238.562.000	118.663.380	49,75	368.656	33,41%
Especial A	8.170.000	2.193.525	26,85	27.155	2,46%
Especial B	790.000	94.655	11,99	5.290	0,47%
Total	327.450.000	137.142.598	41,88	1.103.581	100%

Fonte: Naia Oliveira et ali - PMPA/SMF. Cadastro de Imóveis. 1989.

Naia Oliveira et al (1989), analisando a distribuição dos vazios urbanos no município de Porto Alegre, constatou que os equipamentos urbanos estavam concentrados principalmente nessa área central, escasseando-se em direção ao circuito periférico. A área central apresentava, em 1987, a menor proporção de vazios (10,44%) comparativamente às demais áreas. No entanto, como enfatizam as autoras (1989:26), essa área vinha conhecendo um processo de renovação urbana, na qual se observava a existência de construções deterioradas que nada mais eram do que estoques de terra.

A maior disponibilidade de terrenos baldios encontrava-se no circuito intermediário⁶⁰, que apresentava, em termos gerais, “boas condições de habitabilidade”, enquanto que o circuito periférico tinha vago praticamente 50% do total de sua área⁶¹. A proporção de áreas vazias em Porto Alegre, assemelhava-se ao observado por Milton Campanário (citado em Naia Oliveira:1989:26) no município de São Paulo, ou seja, 12,77% de vazios na área central, 22,64% no anel intermediário e 57,89% na zona periférica. O fracionamento da terra e a reserva de terrenos, principalmente nas zonas periféricas, são uma fonte ilimitada de lucros para a especulação imobiliária. Segundo os dados levantados, em 1987, para o município de Porto Alegre, cerca de 33,41% da

⁶⁰ Neste estudo sobre os vazios urbanos em Porto Alegre as autoras concluíram que as invasões são mais intensas nas áreas centrais e intermediárias.

⁶¹ O circuito especial formado por um conjunto de bairros, antigos balneários possuía boas condições de exploração imobiliária, contando com a existência de vias que lhe permitiam um rápido acesso (Naia

população se encontrava aí instalada, justamente onde era maior o estoque de terrenos. Com a chegada dos equipamentos urbanos, há uma valorização imediata dos lotes vazios, formando-se um novo ciclo de valorização-empulsão dos mais pobres, reforçando-se o processo de periferização. A ausência de uma política pública que impeça a retenção de terrenos é um dos elementos que tem acelerado esse processo de periferização nas grandes cidades.

Capítulo 8

A forma-conteúdo das metrópoles corporativas - a periferização

As facilidades de parcelamento do solo nas áreas periféricas aliadas às condições de pagamento acessíveis às populações pobres, acabaram por consolidar “um padrão de ocupação periférico” nas cidades brasileiras, especialmente entre as décadas de 1950 e 1970. A produção de lotes clandestinos e irregulares, e a falta de benfeitorias públicas são fatores que tornam os preços dos terrenos mais baratos, prática alimentada pela própria pobreza urbana. Como mostra Ricardo Castillo (1993:125), “o loteamento requer pouco investimento de capital, caso não siga as normas urbanísticas para produzir lote urbano (aliás, a única forma de tornar o seu custo de produção baixo o suficiente para atender à demanda)”. A ilegalidade, como assevera Maurício de Abreu (1986:69), é a condição indispensável para a reprodução de grande parte da força de trabalho “a urbanização popular tem que ser ilegal”.

A aquisição de lotes ilegais e as construções fora dos padrões urbanísticos vigentes são algumas das práticas que as populações empobrecidas têm para enfrentar o problema da falta de moradias e da escassez artificial criadas pelo mercado imobiliário. A ocupação das periferias transborda os limites dos municípios núcleo, deslocando a população para os municípios contíguos que integram as regiões metropolitanas, onde a tendência ao assentamento em lotes destituídos de infra-estrutura se repetirá.

Não obstante, a produção da casa própria nas periferias condiciona uma rede de novas relações que envolve desde os agentes fundiários até os comerciantes e industriais da construção civil alimentando a acumulação capitalista. Contraditoriamente, como enfatiza Maurício de Abreu (1986:69), “se as periferias são a expressão concreta da *distância* da maior parte da população urbana dos frutos da acumulação, é a sua *proximidade* que permite acumulação ainda maior”.

A tendência à periferização ocorre em escalas diferenciadas em cada uma das regiões metropolitanas do país. Porém, podemos reconhecer que tanto os municípios

núcleos como os demais municípios que compõem essas regiões são submetidos a esse processo. Segundo Saint-Clair (1998), a periferação de Belém, nas décadas de 60,70 e início de 1980, reforçou a existência de um tipo de forma metropolitana que se caracterizava por ser compacta ou confinada. As populações carentes de Belém ocuparam, desde a década de 1960, as áreas inundáveis da baixada, próximas à área central, onde se deu um processo de favelização acelerado. O aterramento das vias, as reivindicações coletivas para a instalação de equipamentos urbanos e comunitários acabaram por valorizar os terrenos aí existentes, despertando a cobiça dos agentes imobiliários. A ação direta do poder público levou à remoção dessa população para os bairros mais distantes, como veremos mais adiante. A partir de meados dos anos 1980 a periferação que se manifesta é marcada pela dispersão dos assentamentos e das atividades econômicas. A formação de novos bairros, como o bairro do Benguí, que abriga uma população extremamente pobre, com uma renda inferior ao bairro de Terra Firme, “reconhecido como um verdadeiro bolsão de pobreza de Belém”, assinala esta etapa de segregação sócio-espacial.

A transferência da população para as periferias não esgota o problema habitacional. Paralelamente, há a produção de formas sub-normais como as favelas e os cortiços. No geral, nas cidades brasileiras, as favelas têm ocupado áreas de risco e insalubres (áreas alagadas, encostas de morros, margens de canais, beiras de córregos, áreas de proteção ambiental), enfim lugares que não despertam interesse ao setor imobiliário.

Recife é a cidade brasileira com maior porcentagem de gente vivendo em favelas ou terrenos invadidos, onde se admite que cerca de 60% dos habitantes moram em 426 favelas (Fany Davidovich 1993:42). O governo do estado de Pernambuco, em 1996, realizou um estudo intitulado *Pobreza Urbana*, mostrando que as favelas são parte integrante da paisagem urbana dessa cidade. Dos 50 núcleos de pobreza levantados na Região Metropolitana, 41 estavam localizados em Recife, 04 em Jaboatão, 02 em Olinda e

02 em Camaragibe. Do total pesquisado, 66% têm mais de 21 anos de existência⁶². Em relação à localização, 12% estão em áreas alagáveis, 30% em áreas de morro e 40% em áreas planas.

Segundo esse mesmo estudo, a Região Metropolitana de Recife é responsável por 75,9% de toda a renda gerada pelo Estado apresentando, ao mesmo tempo, a maior concentração de renda. Esta situação privilegiada no âmbito estadual contrasta com o percentual de indigentes que a R.M. do Recife detém: 30,68% do total de famílias do Estado, superada apenas pela região do Agreste (32,39%). Os municípios de Recife e Jaboatão dos Guararapes concentram aproximadamente 53% das famílias de indigentes, estando os 47% restantes distribuídos nos demais municípios que compõem a região metropolitana.

**TABELA 43 -
REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE - ESTIMATIVA DE FAMÍLIAS INDIGENTES (1991)**

Município	População	Famílias Indigentes *	%
Abreu e Lima	77.035	6.407	3.18
Cabo de S. Agostinho	127.036	9.590	4.77
Camaragibe	99.407	8.528	4.24
Igarassu	79.837	7.767	3.85
Ipojuca	45.424	4.408	2.19
Ilha de Itamaracá	11.606	970	0.48
Itapissuma	16.408	1.539	0.76
Jaboatão dos Guararapes	487.119	32.623	16.21
Moreno	39.132	3.149	1.57
Olinda	341.394	19.509	9.69
Paulista	211.491	16.420	8.69
Recife	1.298.229	73.649	36.62
São Lourenço da Mata	85.861	16.640	8.27
Total	2.919.979	201.244	100

Fonte: IPEA/COORDENADORIA DE POLÍTICA URBANA. Mapa da Fome III. 1993. In: Pobreza Urbana - Bases para a Formulação de um Program de Ação Integrada - RMR.- 1996.

* Famílias cuja renda corresponde no máximo ao valor da aquisição da cesta básica de alimentos que atenda os requerimentos nutricionais, recomendados pela FAO/OMS/ONU, para a família como um todo.

A concentração de riquezas e as ações corporativas do Estado são centrais para perpetuação deste quadro de periferização. Conforme uma pesquisa divulgada no Atlas do Mercado Brasileiro, publicação da Gazeta Mercantil (29/03/1999), o estado da Bahia possui o sexto maior poder de compra entre os estados brasileiros: o Índice de Potencial de Consumo (IPC) do estado equivale a 4,773% do total nacional - cerca de 30 bilhões

⁶² As favelas mais antigas são da Encanta Moça com 125 anos; a favela do Coque, com 110 e as favelas

destinados anualmente ao consumo e a investimentos em bens duráveis. Desse total, quase metade está concentrado na capital. Entretanto, Salvador aparece em 2º lugar entre as capitais com mais favelas e invasões (33,3% da população) seguida pelo Rio de Janeiro (25%) e São Paulo (19,4%) (Folha de São Paulo: 02/06/1996).

A distribuição desigual da riqueza na capital baiana pode ser dimensionada quando verificamos que bairros nobres como Itaipava, reúnem uma população com renda familiar média de 15 salários mínimos. A título de comparação, no bairro popular de Sete de Abril, que possui 20 mil habitantes, cerca de 70% tem renda inferior a dois salários mínimos. Os progressos na área da saúde também são distribuídos desigualmente nos diferentes espaços da cidade. Em 1997, na cidade de Salvador, os índices de mortalidade infantil nos bairros nobres como de Pituba, Graça e Vitória, eram de cinco a oito crianças a cada mil nascidas; já em bairros onde a renda da população é baixa e há carência de serviços de saneamento, os números saltam para 78 mortes por mil nascidos, como em Paripe, Valéria(110), Águas Claras(125) Coutos (146)⁶³. A metrópole corporativa engendra o processo de periferização na medida em que os investimentos sociais são considerados residuais.

8.1 Os sistemas de transportes

Vários fatores concorreram para a formação dessas metrópoles que têm um crescente caráter corporativo e excludente. A paulatina substituição dos transportes coletivos sobre trilhos, principalmente nas décadas de 1950 e 1960, pelo sistema rodoviário, contribuiu para que se intensificasse o crescimento periférico, exercendo um forte impacto na ampliação das metrópoles. O sistema viário assumiu um papel de grande importância na organização urbana, constituindo-se em um elemento fundamental na definição do uso e ocupação de diferentes áreas das cidades.

da Mustardinha e Ilha do Maruim com 100 anos cada. As três primeiras localizadas na cidade do Recife e a última em Olinda.

⁶³ Gazeta Mercantil: 29/03/1999

A multiplicação das linhas de ônibus somado à abertura de diversos loteamentos em bairros distantes do centro foram fatores que se conjugaram favorecendo a ocupação periférica. As cidades cresciam, neste período, também guiadas pelos interesses particulares, como das companhias de ônibus que se articularam muitas vezes com os loteadores. Segundo Gabriel Bolaffi (1982:188), Recife, Salvador, Porto Alegre e São Paulo tiveram seu crescimento ditado, num primeiro momento, pelos interesses dos pequenos e médios loteadores. Além disso, os impostos mais baratos e ausência de uma legislação mais rígida, para coibir as invasões e as autoconstruções, como já vimos, direcionaram os fluxos populacionais para as periferias das grandes cidades.

A instalação das indústrias automobilísticas, em fins da década de 1950, de um lado, reforça o modelo rodoviário que é hoje ainda dominante e, de outro lado, desempenha um papel fundamental na remodelação e na ampliação das cidades. A rede viária urbana cresce graças à realização de inúmeras intervenções. Muitas cidades ampliaram o sistema viário com a construção de túneis, viadutos, elevados, enfim investiram na formação de um novo sistema de objetos capaz de garantir a intensificação dos fluxos, provocando, contudo, a demolição e desfiguração de diversas frações das cidades.

No Rio de Janeiro a abertura de várias avenidas, túneis provocou o desaparecimento ou descaracterização de bairros tradicionais, como da Lapa, do Catumbi, do Mangue, “bairros que serviam de local de residência à população pobre e que abrigavam uma série de serviços de apoio ao comércio e à indústria e que tiveram, a partir dessa década, o seu atestado de óbito assinado pelo poder público” (Maurício de Abreu:1988:145). O plano radial implantado em São Paulo beneficiou o antigo centro urbano, que além de receber fluxos de diferentes direções da cidade passou também a acumular um grande número de funções e serviços. A remodelação das cidades exerceu uma forte ação centrífuga acelerando o crescimento periférico.

Em meados da década de 1960, com a regulamentação do crédito direto ao consumidor de bens de consumo duráveis, as classes com maior poder aquisitivo tiveram facilidades para adquirir o automóvel particular, símbolo de *status* em nossa sociedade. Graças ao sensível aumento da frota de veículos⁶⁴, a circulação tornou-se um dos principais alvos das políticas urbanas, que buscavam nesse momento expandir a rede viária. A lógica do automóvel se impõe na administração pública colaborando para a reorganização e espraiamento das cidades. Crescentes recursos públicos foram, desde então, desviados para privilegiar um número reduzido de proprietários de carros. Um estudo da Universidade de Cornell (EUA) mostra que, em fins da década de 1990, este veículo, principal meio de transportes das classes médias e altas, ocupa de 70 a 90% das ruas do Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte e Juiz de Fora (MG), Brasília (D.F.), Curitiba (PR), Porto Alegre (RS), João Pessoa (PB), Recife (PE) e Campinas (SP) (Folha de São Paulo: 27/08/1998). Os imensos congestionamentos⁶⁵ provocados pelo aumento do número de carros acabam prejudicando, mais uma vez, a maioria que depende dos transportes públicos e que mora em lugares distantes do trabalho.

Além da ação centrífuga, esta opção gerou uma organização e um uso das cidades que se mostra irracional⁶⁶. Paralelamente à ampliação do eixo viário, há um contínuo aumento da mancha urbana, já que novos bairros surgem ao longo dessas vias de acesso, dificultando e encarecendo a chegada dos serviços públicos. Conforme Lúcio Kowarick e Milton A. Campanário (1994:60), entre 1950 e 1980, a mancha urbana de São Paulo se expandiu nove vezes. Somente nos anos 80 foram incorporados mais de 500 Km² de áreas periféricas, que permaneceram desprovidas dos principais serviços urbanos. Por outro

⁶⁴ Na região metropolitana de Recife, entre 1979 e 1997 a frota de autos particulares aumentou 180%, ou seja, passou de 135.232 para 377.277 veículos (Pesquisa Origem e Destino – R.M.Recife). Na Região Metropolitana de São Paulo, em 1995, existia dois automóveis para cada 10 habitantes, contra 0.7 ônibus para cada 10 mil habitantes (Gazeta Mercantil:23/08/1999).

⁶⁵ Desde o início da década de 1980, a companhia SP Transportes, empresa responsável pelo gerenciamento do transporte municipal, revelou que a velocidade média dos ônibus caiu de 20 Km/h para 12 Km/h. Segundo a CET (Companhia de Engenharia e Tráfego) os congestionamentos, na segunda metade da década de 1990, aumentaram de 40 Km para 120 Km no horário de pico (Folha de São Paulo:27/09/1998).

⁶⁶ Apenas a cidade de São Paulo tem prejuízo anual com seus congestionamentos de US\$ 205 milhões, conforme estudo da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) (Gazeta Mercantil:23/08/1999).

lado, como os estoques de vazios são maiores nas zonas periféricas temos uma subutilização dos equipamentos.

Os custos elevados dos transportes prejudicam, principalmente, as camadas da população mais pobres, cerceadas do direito fundamental à mobilidade. Em São Paulo, famílias que recebem acima de R\$ 2.100 usam 8,6 vezes mais o espaço urbano do que a população que ganha até dois salários mínimos (Folha de São Paulo:27/09/1998). Em Recife, um trabalhador que recebe um salário mínimo desloca-se duas vezes menos que uma pessoa na faixa de 15 a 30 salários mínimos (Pesquisa Origem-Destino:1997).

Os transportes coletivos responsáveis pelo deslocamento da maior parte das populações urbanas, por sua vez, não mereceram a mesma atenção do governo. O predomínio de empresas privadas no setor que disputam as áreas da cidade onde podem auferir maiores lucros e a ausência do poder público para planejar e fiscalizar os serviços prestados conduziram a problemas crônicos, como a carência quase absoluta desse meio de transporte nas áreas periféricas. As populações de baixa renda que mais se utilizam dos transportes públicos enfrentam diariamente longas filas de espera, atrasos, itinerários longos⁶⁷, pagando preços elevados para um serviço de qualidade duvidosa. Até o início dos anos 1990, em termos de passageiros-quilômetros transportados, os ônibus ocupavam uma faixa de 70% em média, para as nove regiões metropolitanas brasileiras. Em segundo, vinham os automóveis e os táxis, com 22% e, finalmente, numa proporção de 8% (que é baixa para o conjunto da população metropolitana), as ferrovias e metrô tecnicamente como modalidade de transporte de massa (Josef Barat:1991:85). Na segunda metade de 1990, tivemos uma diminuição do número de passageiros transportados nos ônibus.

⁶⁷ Segundo a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbanos, os ônibus percorrem trajetos cada vez mais extensos e rodam, juntos, muito mais quilômetros a cada ano. Em 1997, Campinas, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Goiânia e Porto Alegre rodavam 191,7mil Km mais que em 1995 (Folha de São Paulo:27/09/1998).

TABELA 44
BRASIL - MUNICÍPIOS SELECIONADOS - PASSAGEIROS POR QUILOMETRO
(MÉDIA ANUAL 1995-1997)

Município	Índice de Passageiros/Km		
Curitiba	3,28	3,17	2,86
Rio de Janeiro	2,12	1,93	1,74
São Paulo	2,45	2,18	2,00
Recife	2,46	2,19	2,01
Salvador	2,44	2,32	2,18
Belo Horizonte	3,23	3,05	2,88
Porto Alegre	3,49	3,27	3,29

Fonte: Pesquisa NTU e órgãos gestadores e sindicatos de operadores.- Gazeta Mercantil, 20/08/1999.

O uso dos transportes clandestinos (vans e peruas), a aquisição do carro próprio (através do sistema de financiamento e aquisição de carros usados) são apontados como algumas das causas para essa diminuição. Entretanto, com o crescimento do desemprego houve um aumento de pessoas que passaram a se deslocar a pé. De 1995 a 1998, o preço médio de aumento das tarifas de ônibus foi de 22,8% em todo o país (Folha de São Paulo:27/09/1998).

Em 1997, na Região Metropolitana do Recife, os deslocamentos diários eram realizados prioritariamente por ônibus urbanos, automóveis e a pé, conforme dados da pesquisa Origem e Destino.

TABELA 45 - REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE - 1997 -
DESLOCAMENTOS SEGUNDO OS MODOS DE TRANSPORTES

Modos de Transportes	Total de Deslocamentos	
Ônibus urbano	2.045.438	39,37%
Automóvel	1.343.028	25,85%
A pé	1.187.897	22,87%
Outros		
Total	5.194.864	100%

Pesquisa Origem -Destino - Região Metropolitana de Recife. 1997

No município de São Paulo, em 1997, os deslocamentos a pé superaram os realizados por ônibus e metrô, enquanto que os veículos individuais aparecem em 3º lugar.

**TABELA 46 - MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – 1999
DESLOCAMENTOS SEGUNDO OS MODOS DE TRANSPORTES**

Modo de Transportes	Total de Deslocamentos
Ônibus urbano e metrô	32,7%
Veículos particulares*	31,7%
A pé	34,4%
Total	100%

Grupo Turma – 1999. Gazeta Mercantil 23/08/1999.

* Estão incluídas as lotações nesse grupo.

No Brasil, os escassos investimentos em meios de transportes públicos, tais como o metrô, onera, ainda mais, o conjunto da sociedade.

**TABELA 47 - PASSAGEIROS TRANSPORTADOS E EXTENSÃO DO METRÔ EM DIVERSAS METRÓPOLES
1998**

Metrô	Passageiros transportados	Extensão (Km)
Moscú	3.188,0	255,7
México	1.425,5	177,6
Nova Iorque	1.152,2	393,2
Paris	1.091,6	201,5
Madri	437,1	120,9
Caracas	288,0	42,5
Buenos Aires	217,0	36,5
Santiago	178,5	27,3

Fonte: Fernandes Neto, Armindo José: O Metrô de São Paulo: no contexto dos Metrôs do Mundo. Engenharia: Revista do Instituto de Engenharia. São Paulo, v.56,n.529. p. 78. Set/out. 1998.

O crescimento pouco expressivo dos trens e do metrô soma-se para agravar o problema dos transportes coletivos nas metrópoles do país. Em 1978, o metrô de São Paulo possuía 16,7Km de extensão, chegando 43,6 Km, em 1997. Juntos, o metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro totalizam 82,3 Km de extensão com uma população, nesta data, de 9.839.436 e 5.551.538 respectivamente. A título de comparação, o metrô de Londres – cidade com 6 milhões de habitantes, tem 401 Km de extensão.

8.2 A modernização das cidades brasileiras: o papel do Banco Nacional de Habitação

A institucionalização do Banco Nacional de Habitação (BNH), em 1964, sela uma política do Estado em promover a construção e aquisição da “casa própria”, em especial, para as classes mais pobres da população. Contudo, as ações que se seguiram foram no

sentido de remodelar frações das cidades, justamente aquelas para onde iriam se dirigir as classes médias e altas, que obtiveram facilidades para o financiamento dos imóveis⁶⁸. Com recursos oriundos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço e do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimos (SBPE), o BNH tornou-se “uma das principais potências financeiras do país” (Gabriel Bolaffi:1982:50). Os bancos comerciais foram contemplados com a política habitacional do governo. Como o BNH não possuía uma rede de agências para operacionalizar as contas vinculadas do FGTS, a captação dos recursos do Fundo foi assumida pelos bancos comerciais, os quais passaram a recolher os depósitos das empresas e repassá-los para o BNH. Tal função apresentou-se bastante atrativa para os bancos comerciais, devido ao prazo de retenção dos recursos, prazo este em que operavam gratuitamente com os recursos arrecadados dos trabalhadores (Marta Arretche:1990:27).

Como assinala Maria Adélia de Souza (1994:196), o governo captava esses recursos das classes trabalhadoras que eram, então, repassados mediante financiamento e a longo prazo para as classes médias. Além de privilegiar parcelas da população, também favoreceu os incorporadores (agentes que criam o espaço vertical), as construtoras e vendedores, formando-se uma rede imbricada de interesses, que impulsionaram o processo de verticalização e o crescimento periférico. Muitos conjuntos habitacionais foram construídos em lugares cada vez mais distantes do centro, formando-se bairros de classe média e alta com localizações privilegiadas em relação a acessibilidade aos serviços públicos, mas que demandavam altos investimentos do setor público. A atuação do BNH foi essencial, pois não se restringiu ao financiamento da habitações, destinando parte dos recursos na construção de infra-estruturas e saneamento básico, priorizando, justamente, aquelas frações das cidades para onde se orientavam esses estratos da população. Os interesses políticos conjugados com a rápida expansão do automóvel, possibilitaram a criação de novos vetores de valorização.

⁶⁸ O BNH financiou quatro milhões de unidades habitacionais, das quais apenas 25% foram dirigidas para os estratos da população que ganhavam até 5 salários mínimos por mês, “exatamente porque o banco visava ao lucro e não a resolução dos problemas de moradia dos trabalhadores”(Lúcio Kowarick e Clara

Contando com recursos públicos, o BNH desempenhou um papel primoroso, seja apoiando deliberadamente a especulação imobiliária, seja mesmo promovendo essa ação. Mesmo quando o BNH financiou moradias populares, em especial, através das Cohabs⁶⁹, o fez em prejuízo da população mais carente. De modo geral, as Cohabs localizavam-se em áreas com carência quase absoluta de serviços urbanos, distantes do centro e com precários meios de transportes. Como assevera Saint-Clair Trindade (1994:129), no início dos anos 1960, em Belém, se articularam diversos órgãos do governo, tais como o Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), a Superintendência do Desenvolvimento na Amazônia (SUDAM) e o governo do Estado do Pará através da Companhia de Habitação (Cohabs-PA) para recuperar as áreas da baixada que se localizavam próximas ao núcleo da cidade. Produtora de leite *in natura* e abastecendo a cidade até o início dessa década, quando começou a sofrer concorrência do leite em pó proveniente do Centro-Sul brasileiro e abrigando uma favela, desde a década de 1940, esse local conhecido como Vacaria, começou a ser alvo de sucessivas intervenções do setor público, que tinha como principal intenção, segundo um relatório da Cohab-PA “conferir ao solo urbano da área em questão outros destinos e formas de apropriação, cujo aproveitamento, segundo consta não era adequado”. A partir de 1968, com as obras de saneamento básico a favela é erradicada, começando a ocorrer a urbanização efetiva dessa área e, por conseguinte, abrindo amplas possibilidades de valorização dos solo. As famílias faveladas foram transferidas para um conjunto habitacional da periferia do município de Belém - a Cohab-PA. No entanto, muitas dessas famílias tiveram que abandonar as casas, devido as elevadas prestações do financiamento e a localização distante do núcleo⁷⁰.

Ant:1994:84).

⁶⁹ As Cohabs foram pensadas como sociedades de economia mista, sob o controle acionário do município ou estado que as sediasse. Na prática, devido ao desinteresse do setor privado, são sociedades integralmente controladas pelo poder público. Tais agências desempenharam as funções da promoção imobiliária, ocupando um espaço no processo produtivo que no Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE) era desempenhado pelo setor privado. Contudo, o processo de edificação propriamente dito seria realizado por empreiteiras privadas, contratadas para esta finalidade. Eram sociedades de economia mista, cujo controle acionário estava nas mãos do Estado ou do município (Marta Arretche:1990:28).

⁷⁰ Nos anos de 1990, o déficit habitacional na Região Metropolitana de Belém era estimado em 300 mil moradias pela Universidade Federal do Pará, sendo que cerca de 110 mil famílias viviam, em 1997, em

O sistema habitacional foi extremamente elitista, selecionando os extratos da população com maior poder aquisitivo, que se beneficiaram ainda de uma organização da cidade que privilegia o uso do automóvel, principal meio de locomoção das classes médias e altas, conferindo-lhes, assim, um crescente poder de mobilidade geográfica e permitindo que disputassem com os pobres os lugares melhor dotados de infra-estrutura. A metrópole corporativa ao engendrar novas formas de valorização, o faz em detrimento daqueles que não podem pagar, obrigando-os a se transferir para lugares onde os serviços públicos são precários ou mesmo ausentes, a depender de meios de transportes deficitários, pagando preços mais elevados pelos bens que adquirem, onerando, assim, ainda mais os seus exíguos ganhos, ao mesmo tempo, que privam essas pessoas do direito à cidade, ao criarem uma imobilidade relativa para parcelas de seus habitantes.

8.3. A criação de novos vetores de valorização: novas centralidades

Desde a década de 1980, assistimos a tendência à dispersão das modernas redes de consumo ligadas ao comércio e aos serviços. O atendimento às demandas das classes média e alta por novos serviços fez nascer nas cidades brasileiras novas centralidades, lugares que reúnem grandes redes de supermercados, shopping-centers, fast-food, agências bancárias, correios, locadoras de vídeos, postos de gasolina, casas noturnas, teatros, danceterias, restaurantes. A dispersão desses novos objetos técnicos transforma o entorno, especialmente quando consideramos que sua instalação exerce pressão no sistema viário local, uma vez que a este tipo de serviços se associam as classes com maior poder aquisitivo e principais usuárias do automóvel.

A chegada desses novos objetos gera a valorização do entorno, mas também provoca o aumento dos impostos, dos aluguéis e, não raro, cria um desequilíbrio econômico nos locais onde vão se instalar, pois os pequenos comerciantes e micro

áreas invadidas. No início dessa década, o governo havia lançado por intermédio do Programa de Ação Imediata (PAIH) 59 conjuntos habitacionais construídos pelo Estado, dos quais 20 foram totalmente ou parcialmente invadidos. As construções realizadas em lugares sem qualquer infra-estrutura abrigavam

empresários não possuem o mesmo poder para competir com as grandes redes. Segundo Carlota Gottschall (1998), o shopping de vizinhança ou de bairro foi o que mais se expandiu, na década de 1990, em Salvador, especialmente, em bairros populares. Em Porto Alegre, no entanto, a rede de supermercados *Carrefour* terá que cumprir uma série de determinações impostas pela prefeitura para minorar ou compensar o impacto da abertura de novas lojas, processo semelhante ao que a empresa enfrenta na França (Gazeta Mercantil:09/12/1998).

Os supermercados e shopping-centers que compõem o Circuito Superior da Economia buscam uma localização próxima às áreas centrais ou naqueles lugares onde tenha uma estrutura urbana consolidada, com vias de tráfego que facilitem os deslocamentos e, sobretudo, onde se tenha uma maior densidade de população com rendas mais elevadas. Segundo Demétrio M. Magnoli (1987:83), no município de São Paulo, em 1961, dos 20 supermercados existentes, 14 estavam em bairros centrais, que possuíam as características acima assinaladas. A construção dos primeiros shopping-centers, no município de São Paulo, obedeceu aos mesmos padrões dos supermercados como assevera Silvana Pintaudi(1987:32).

As novas centralidades cumprem um duplo papel, de um lado refuncionalizam parcelas das cidades voltadas para atender a um público de classe média e alta e as atividades modernas e, de outro lado, condensam uma imagem de modernidade que segundo Ana Clara Torres Ribeiro (1994) atuaria como “mecanismos estabilizadores de crenças e comportamentos, reafirmando elementos do senso comum e também condensando-os na conquista de adesão a determinadas interpretações da sociedade e do futuro”. A renovação de frações das cidades não é questionada pelo conjunto da sociedade graças a essa psicosfera que impõe a adesão sem restrições às “modernizações”. Os moradores das áreas periféricas reclamam da ausência dos serviços e equipamentos sem, contudo, questionar o direcionamento dos recursos públicos.

A recuperação de áreas degradadas, a incorporação de novas áreas que se transformam em estoques de terras para o setor imobiliário, a própria mudança na legislação e a criação de espaços específicos para abrigar aqueles com maior poder aquisitivo, são ações adotadas pelo poder público que levam à remodelação e valorização de parcelas das cidades.

Em 1997, o governo de Belém interfere no mercado imobiliário. Através do projeto de macrodrenagem, áreas inundáveis das baixadas, que abrigavam nesta data 600 mil pessoas, começaram a ser recuperadas. Com recursos do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), do governo do Estado do Pará, do BNDES, da Caixa Econômica Federal e Orçamento Geral da União, o poder público visava criar um eixo de valorização que abarcava 3.664 hectares, beneficiando diretamente o capital imobiliário já que o projeto provocaria a urbanização dessa área e, por conseguinte, “a valorização dos terrenos e o incremento do comércio”. Abrangendo os bairros mais populosos de Belém (Telégrafo, Sacramento, Pedreira, Marambaia, Marco, Fátima, São Braz, Umarizal e Benguí) e pautado no discurso da melhoria das condições de vida dos moradores da área, o projeto já previa a transferência de 4.844 famílias “para outras áreas, indenizações e recuos de residências”, repetindo-se o binômio valorização-expulsão dos mais pobres⁷¹..

⁷¹ O Liberal:28/09/1997.

PARTE IV

METROPOLIZAÇÃO-PERIFERIZAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

“Na cidade “luminosa”, moderna, hoje, a “naturalidade” do objeto técnico cria uma mecânica rotineira, um sistema de gestos sem surpresa. Essa historicização da metafísica crava no organismo urbano áreas constituídas ao sabor da modernidade e que se justapõem, superpõem e contrapõem ao resto da cidade onde vivem os pobres, nas zonas urbanas ‘opacas’. Estas são os espaços do aproximativo e da criatividade, opostos às zonas luminosas, espaços da exatidão. Os espaços inorgânicos é que são abertos, e os espaços regulares são fechados, racionalizados e racionalizadores.

Por serem “diferentes”, os pobres abrem um debate novo, inédito, às vezes silencioso, às vezes ruidoso, com as populações e as coisas já presentes. É assim que eles reavaliam a tecnoesfera e a psicoesfera, encontrando novos usos e finalidades para objetos e técnicas e também novas articulações práticas e novas normas, na vida social e afetiva. Diante das redes técnicas e informacionais, pobres e migrantes são passivos, como todas as demais pessoas. É na esfera comunicacional que eles diferentemente das classes ditas superiores, são fortemente ativos”. Milton Santos:1996.

“O homem está sempre inclinado a considerar este pequeno círculo em que vive o centro do mundo, e a fazer de sua vida particular, privada, o padrão do universo. Mas deve renunciar a essa vã pretensão, essa maneira medíocre e provinciana de pensar e julgar” Ernst Cassirer: 1994.

No século XX, o contínuo processo de metamorfose da metrópole paulista garantiu-lhe um papel primaz na história territorial brasileira. No alvorecer do século era a capital do café que atraiu milhares de imigrantes estrangeiros e impulsionou sua primeira etapa de mundialização com o desenvolvimento de uma intensa atividade comercial e bancária. Os investimentos de origem privada não foram indiferentes a pujança gerada na capital do café. A chegada dos novos objetos técnicos (telefones, telégrafos, bondes, trens) atribuiu uma nova fluidez à cidade apagando suas características provincianas. No entanto, a contraface da cidade cosmopolita, que já na década de 1910 assistia ao crescimento de sua produção industrial, inscreve-se na desenfreada especulação imobiliária, na formação de vazios urbanos e na segregação socioespacial de seus moradores.

Na década de 1930, paralelamente ao arrefecimento da atividade cafeeira a indústria se fortalece, graças a um invejável mercado que integra, por intermédio das redes ferroviárias, e das primeiras estradas de rodagem, parcelas consideráveis do Sudeste e do Sul do país. A concentração de riquezas, de população e a rápida acumulação de novas técnicas nos permite dizer que antes do “milagre brasileiro” houve o “milagre paulista” (Milton Santos:s/d). A receptividade às inovações levou a constantes alterações no uso da cidade, com o concomitante crescimento de sua população e mancha urbana. O espraiamento se dava com a formação de novos vazios urbanos e com a expulsão das famílias pobres das áreas centrais da cidade. Vale dizer que neste período surgiu o primeiro plano urbanístico da capital apresentado pelo arquiteto e engenheiro Francisco Prestes Maia que modificou as áreas centrais da cidade. Propôs a ampliação da rua da Consolação e a criação das Avenidas 23 de Maio, Rubem Berta, Rio Branco, Ipiranga, Duque de Caxias, Radial Leste e Viaduto Maria Paula. A construção das avenidas perimetrais em torno do centro, articuladas por um sistema de vias radiais estruturou uma forma urbana na qual a cidade se expandia. Além de privilegiar frações da cidade

estimulando a especulação fundiária esta estrutura urbana atendia, especialmente, aos usuários de transportes individuais que vinham crescendo desde a década de 1920.

No pós-segunda guerra mundial inicia-se a segunda etapa de mundialização da metrópole paulista. Fundada na produção industrial, essa etapa possibilitou que o país ingressasse na Nova Divisão Territorial do Trabalho como produtor de bens industrializados. A região Metropolitana de São Paulo passou a concentrar investimentos em diversos setores da indústria, assegurando sua primazia de metrópole industrial, assistindo ainda ao crescimento de sua população. Como observa Barjas Negri (1994:64), ao final dos anos 1950, mais de 40% de toda a produção industrial brasileira e $\frac{3}{4}$ da produção de bens de consumo duráveis estavam concentrados na Grande São Paulo. A diversificação do parque industrial combina-se a uma crescente demanda por atividades do terciário ligadas ao Circuito Superior da Economia.

A dispersão da indústria, especialmente, em direção aos municípios contíguos, no início da década de 1960, (São Bernardo do Campo, Santo André, São Caetano, Diadema, Osasco) marca a entrada de São Paulo em sua terceira etapa de mundialização, como centro informacional, papel reforçado a partir de 1970, quando se intensifica o processo de interiorização da indústria. O papel de centro informacional é reforçado pelo acúmulo das atividades intelectuais “ligadas à nova modernidade”. Desse modo, um número crescente de atividades modernas presentes em diversas partes do país necessitam se apoiar em São Paulo (Milton Santos:1994:39).

Concomitante a diminuição da participação relativa na produção industrial do país⁷², a aglomeração paulista reafirma o seu papel de centro decisório. Os novos suportes técnicos do território brasileiro marcados pelos avanços tecnológicos mais recentes na área da informática e das comunicações propiciaram o divórcio entre os lugares de gestão e de produção.

O poder de atração que a metrópole de São Paulo continua a exercer é realizado, hoje, especialmente por meio do papel de comando que abarca, sobretudo, a gestão, e as

grandes transações financeiras e econômicas. As grandes inovações do período foram e têm sido incorporadas à metrópole em intervalos cada vez menores, e como enfatiza Adriana Bernardes (1997:01), “as transformações da base material de São Paulo, face aos impactos da atual vaga de modernizações, parece conformar um arranjo intimamente associado com a concretização das bases técnicas e políticas da globalização do Brasil”. A dispersão das atividades modernas em diversos pontos do país apoia-se em São Paulo para um número crescente de tarefas essenciais. A reunião das principais sedes das empresas nacionais e estrangeiras faz com que a metrópole paulista fique presente em todo o território brasileiro, sendo essa onipresença possível graças a uma nova materialidade que adere ao território em diferentes subespaços, permitindo a realização dos novos fluxos de informação. O conteúdo marcadamente nacional das metrópoles brasileiras está intrinsecamente ligado às novas necessidades de interligar as redes verticais, num país de dimensões continentais.

⁷² A participação do Estado de São Paulo no Produto Interno Bruto (PIB) industrial brasileiro se reduz de 56,44%, em 1970, para 54,5%, em 1980. (Barjas Negri:1994)

Capítulo 9

A refuncionalização dos subespaços da metrópole paulista

A organização do território metropolitano conduziu a uma concentração das modernizações em determinados lugares, formando-se verdadeiros “enclaves de riqueza e prosperidade”. A periferação está relacionada a essa organização que engendra o empobrecimento de uma parcela do território e de sua população. A imagem de modernidade é reforçada a cada novo eixo de valorização criado com a instalação dos novos objetos técnicos que se dispersam (aeroportos, shopping centers, redes de hotéis de luxo, prédios residenciais). Trata-se da difusão do meio técnico-científico-informacional, formando as novas centralidades. Símbolos de um paradigma que atende aos ideais e anseios das classes médias e altas, as novas centralidades reúnem ainda as cadeias de consumo modernas (redes de supermercados, *fast food*, academias de ginástica, consultórios médicos entre outros), ao mesmo tempo que viabilizam uma acumulação ainda maior do capital. Por outro lado, a concentração das modernizações em eixos selecionados provoca a obsolescência prematura dos lugares não atingidos, concorrendo também para a degradação de inúmeros lugares que deixam de receber os investimentos necessários em equipamentos sociais, ampliando-se as desigualdades e, portanto, a própria segregação sócio-espacial.

Na metrópole de São Paulo, no pós-segunda guerra mundial, surgem dois novos centros de negócios, repartindo com o antigo as principais funções econômicas e financeiras⁷³: Avenida Paulista e Brigadeiro Faria Lima. Na década de 1950, com a construção do Conjunto Nacional, inicia-se a verticalização da Av. Paulista que tornar-se-ia o segundo maior centro financeiro e, em fins da década de 1960, com o alargamento da rua Iguatemi surge a Avenida Brigadeiro Faria Lima que se constituiu

⁷³ Em 1998, o primeiro centro reunia o mais poderoso pólo bancário e de finanças - nele se localizando as duas bolsas - Bovespa e BM&F. Concentrando 45,11% das atividades do setor financeiro contra 31,38% da Paulista, 5,74% do Verbo Divino (próximo da marginal Pinheiros) e 17,77% das demais regiões. (Urbs. Ano I - nº 8 - Junho/Julho 1998).

como um espaço privilegiado, recebendo os escritórios de importantes empresas nacionais e estrangeiras.

A ampliação da rede viária e de comunicações propiciou, nesta mesma região da capital, a formação de um terceiro centro econômico e financeiro, na década de 1990, a Avenida Engenheiro Luis Carlos Berrini. Com a inauguração do *World Trade Center* e o *São Paulo Market Place*⁷⁴, a antiga área de brejo que abrigava até esta década uma favela, passou a ser recuperada através da construção da Avenida Águas Espraiadas favorecendo os grandes incorporadores imobiliários⁷⁵.

A aliança entre capital privado e setor público criou um dos mais recentes eixos de valorização da metrópole paulista. O prolongamento da Av. Brigadeiro Faria Lima, em 1996, provocou a imediata subida dos preços como enfatiza Alfredo Miguel S. Júnior, diretor Superintendente do Grupo Itaúsa⁷⁶.

A refuncionalização de novos espaços da metrópole é ditada ainda pela emergência de novas formas de consumo não materiais, cujos nexos estão relacionados com a inserção do país no mercado global. Os congressos e as feiras de negócios são algumas das atividades associadas à produção moderna, e que têm crescido principalmente nas grandes metrópoles do país. Considerando-se somente a Região Sudeste, constatamos que as metrópoles de São Paulo e do Rio de Janeiro reuniram, em 1995, 73% dos congressos realizados no país. Em relação as feiras entre 1993 e 1995, houve um aumento de 50% das feiras de negócios. Segundo a UBRAFE (União Brasileira das Feiras), responsável pela realização de feiras de médio e grande porte, a capital paulista sediou cerca de 90% desses eventos.

Na década de 1990, a expansão da rede hoteleira em lugares selecionados da metrópole guarda estreitos vínculos com o crescimento dos modernos segmentos da

⁷⁴ Gazeta Mercantil:18/02/1995.

⁷⁵ A Empresa Municipal de Urbanização (EMURB) facilitou aos incorporadores a construção de prédios com altura e taxa de ocupação acima do que permite a lei de zoneamento da cidade de São Paulo. A prefeitura analisava, em 1995, uma projeto de lei para transformar a avenida em uma Operação Urbana, um mecanismo jurídico e financeiro que possibilita a construção além do limite determinado pelo zoneamento.

⁷⁶ Gazeta Mercantil 02/05/1996.

economia⁷⁷. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES), em 1996, financiou 60% dos US\$ 7 milhões para a ampliação do hotel da rede Deville, construído junto ao Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos (Gazeta Mercantil:16/11/1998). A maioria dos eventos é realizado no Centro de Convenções do Anhembi e no Expo Center Norte, localizados na zona norte da cidade, o que tem direcionado parte dos investimentos hoteleiros para os bairros de Santana e Tucuruvi, na mesma zona da cidade. Em 1998, projetou-se a construção de um novo centro de convenções no município de Guarulhos que deveria contar, na opinião do diretor da *Hannover Fairs do Brasil*, Constantino Bäumlé, com a cooperação do Estado e do município “para dotá-lo de infra-estrutura e acessos por metrô ou trem urbano”⁷⁸. Neste mesmo município a obra do Internacional Shopping Guarulhos, na via Dutra recebeu, em 1998, para sua construção US\$ 60 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Na década de 1990, o bairro do Tatuapé, na zona leste da cidade, foi favorecido pela prefeitura com a inauguração das Avenidas Prof. Anhaia Mello e Salim Farah Maluf e do Complexo Viário Maria Maluf, ligando os trechos Imigrantes-Tancredo (Karla Reis C. de Mello:1998). Esses empreendimentos públicos estimularam a verticalização do bairro, com a construção de prédios residenciais voltados, sobretudo, para as classes médias altas, de redes de hotéis, além da instalação de três *shopping centers* (Sílvio Romero, Metrô Tatuapé e Anália Franco).

Podemos apontar, outrossim, a influência dos automóveis na formação dos novos centros e centralidades, uma vez que, a generalização de seu uso tem acarretado grandes transformações na estrutura do espaço metropolitano. Na Região Metropolitana de São Paulo, de 1970 a 1980 o número de carros passa de 573.010 para 2.123.854 chegando em 1993 a 4.578.831 (Sumário de Dados Emplasa:1993). Assim, a expansão do uso do automóvel tem exercido uma forte pressão sobre o sistema viário metropolitano. A abertura de novas vias expressas, o alargamento de ruas, avenidas têm consumido

⁷⁷ Há previsões para que a rede hoteleira cresça até 2002, cerca de 50% (Folha de São Paulo (09/08/1998).

⁷⁸ Gazeta Mercantil 09/08/1998.

crescentes recursos do poder público. No município de São Paulo, segundo Karla Reis Cardoso de Mello (1998), sucessivas obras viárias foram realizadas em diferentes administrações estaduais e municipais. O quadro a seguir mostra as intervenções realizadas no período de 1975 a 1995:

**QUADRO 3 - MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL URBANO - 1975-1995**

Vias de Fundo de Vale:	
ligação Brasil-Sumaré (Paulo VI/H. Sahumann)	Av. Nicolas Boer
Av. Aricanduva	Av. Prof. Inácio de Anhaia Mello
Av. Paes de Barros com Anhaia Mello	Av. Jaguaré (Escola Politécnica)
Marginal Pinheiros - extensão	Av. Hélio Pellegrino
Av. Eliseu de Almeida/Pirajussara	Av. Água Espraiada
Via Tamanduateí/Av. do Estado	Av. Carlos Caldeira Filho/Av. Telêmaco
Av. Inajar de Souza	Hyppólito de Macedo Van Langendonck
Av. Tiquatira (Av. Gov. Carvalho Pinto)	
Pontes e Viadutos	
Ponte João Dias	Viaduto de Perus (Mora Guimarães e Ulysses G.)
Viaduto da Av. Vereador José Diniz	Viaduto da Mooca
Ponte Transamérica	Viaduto Cassiano Gabus Mendes
C.V. Euzébio Matoso-Pte. Bernardo Goldfaber	Ponte Júlio de Mesquita Neto
Túneis e Passagens Subterrâneas	
Passagem Tom Jobim	Túnel Sebastião Camargo - C. Sudoeste - Centro
Túneis Ayrton Senna - Corred. Sudoeste - Centro	Passagem do Tribunal de Justiça - C.Sud-Centro
Túnel Jânio Quadros - Corred. Sudoeste - Centro	Passagem Dr. Euríclides de Jesus Zerbini - C.V. Euzébio Matoso
Alargamento/Extensão de vias existentes:	
Estr. Parelheiros/ Av. Sen. Teotônio Vilela	Nova Faria Lima
Radial Leste	Estrada do Pêssego- Nova Trabalhadores
Av. Sapopemba	Av. Brigadeiro Haroldo Veloso
Estrada M' Boi Mirim	Estrada de Itapecerica
Alças e Acessos a Vias de Ponte	
Alça da Ponte Cidade Jardim	Radial Leste/23 de Maio- Rua da Assembléia
Alça da Ponte das Bandeiras	Alça Bandeirantes - Rubem Berta
Abertura de Via Nova	
Av. Guido Calói	
Av. Chedid Jafet	

Fonte: Mello, Karla Reis Cardoso - Transporte Urbano de Passageiros: As contradições do Poder Público. Tese de Doutorado. FFLCH-USP. 1998

Conforme essa autora (1998), o Anel Viário Metropolitano, que teve sua concepção originada do Mini Anel Viário⁷⁹ (ou Anel Rodoviário), era justificado pela necessidade de estabelecer uma ligação perimetral da Região Metropolitana. Grande

⁷⁹ Inteiramente interno ao território da capital, pretendeu a interligação entre as rodovias, utilizando-se

parte da obra, iniciada em fevereiro de 1986, foi executada pela Companhia Metropolitana do Metrô do Estado de São Paulo. Vários trechos foram construídos nas sucessivas administrações estaduais e, em 1996, houve uma solenidade de reinício da obra pelo Governo do Estado (gestão Mário Covas). A construção do Anel Viário Metropolitano contou com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento, Banco Mundial, envolvendo também a participação das prefeituras dos Municípios de São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema e Mauá. Os principais argumentos para a construção dos novos sistemas viários invariavelmente caminhavam em duas direções: otimização do trânsito e a melhoria das condições de drenagem. Esta última interessando diretamente aos incorporadores imobiliários que se beneficiaram com a recuperação das áreas de várzeas que sobrevalorizaram substanciais parcelas do território (Karla Reis C. Mello:1998). Paradoxalmente ao discurso da otimização do trânsito, São Paulo assiste a cada ano ao aumento dos congestionamentos. Todavia, enormes recursos têm sido destinados ao transporte individual. Em 1996, a prefeitura de São Paulo inaugurou o Complexo Viário Ayrton Senna, na região sudoeste da cidade, que custou aos cofres públicos R\$ 746 milhões e onde somente podem circular os proprietários de automóveis, pois os ônibus a diesel foram proibidos.

Nesse mesmo período de 1975 a 1995, os investimentos no transporte coletivo estiveram imersos num quadro de paralisia (ônibus, trens e metrô) na metrópole paulista; “estagnação para a ferrovia, lentíssimo crescimento do metrô e retrocesso no atendimento por ônibus” (Karla Reis C.Mello:1998:200).

Em decorrência da falta de investimentos no setor de transportes coletivos, na década de 1990, como enfatiza Arnaldo Luis Santos Pereira e Andreína Nigriello (1999), houve uma redução da participação deste tipo de transporte em favor do individual, para o atendimento das viagens motorizadas. Em 1967, do total de 7.187 viagens motorizadas, 68,1% eram realizadas por transportes coletivos (4.894 viagens), contra 31,9% das individuais (2.293). Do universo de 20.620 viagens motorizadas, no ano de 1997,

59,79% eram por transportes coletivos (10.473), enquanto que 49,21% eram individuais.

Este estudo mostra que no último decênio migraram para o transporte individual os usuários do transporte coletivo com as menores faixas de renda (renda familiar mensal abaixo de R\$ 1.800,00). A economia de gastos com passagens (o custo monetário é de R\$ 1,24 para o passageiro de transporte coletivo e de R\$ 0,62 para o individual), as viagens mais longas e demoradas (mais que o dobro do tempo) que as dos usuários do transporte individual, (em qualquer faixa de renda), são alguns dos elementos apontadas pelos autores. Todavia, o uso de transportes coletivos motorizados continua a prevalecer nas famílias com renda até R\$ 250,00. Em 1987 eram 80,26% que usavam os transportes coletivos e, em 1997, o percentual se reduziu, mantendo-se, no entanto, num patamar elevado - 70,85%.

As péssimas condições dos transportes coletivos onera ainda mais os exíguos ganhos dos moradores das periferias que dependem quase que exclusivamente destes meios para se locomover. As grandes distâncias percorridas, somadas aos preços elevados das passagens, bem como a péssima qualidade dos serviços prestados e a ausência de fiscalização do setor público, são elementos que se conjugam piorando a qualidade de vida dos moradores e criando ainda uma imobilidade relativa (Milton Santos:1990a) das populações que aí vivem. O território, assim, fragmentado, aprisiona e empobrece ainda mais as condições de vida de seus habitantes, na medida em que às dificuldades de mobilidade se acrescentariam a falta dos bens e serviços públicos, moradias e lazer.

A periferização – a contrafinalidade da metrópole corporativa

O modelo de modernização adotado pelo país tem conduzido, de um lado, ao espraiamento da cidade e, de outro lado, ao adensamento da pobreza urbana. A distribuição da população na região metropolitana de São Paulo e sua evolução nos permite perceber as tendências em relação ao número e tamanho dos municípios, dos deslocamentos populacionais e do crescimento metropolitano.

A partir de 1950 intensifica-se a expansão a partir do município núcleo em direção as atuais cidades que delimitam a região metropolitana. Entre 1950 e 1970 a taxa de crescimento da população era de 205,62% para toda a região metropolitana de São Paulo correspondendo um índice de 375,39% para a periferia e um pouco menos da metade (169,62%) para o núcleo.

TABELA 48 - REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO E TAXA DE CRESCIMENTO 1950/1970

Região Metropolitana	1950	1960	1970	Taxa de crescimento 1950/1970
R.M.S.P	2.663.304	4.791.245	8.139.705	205,62%
Núcleo	2.197.360	3.825.351	5.924.612	169,62%
Periferia	465.944	965.894	2.215.093	375,39%

Fonte: Censo Demográfico - IBGE - 1950, 1960 e 1970.

A expansão é acompanhada pelo processo de periferização que ocorre simultaneamente no município núcleo e nos demais municípios periféricos, como parte de um mesmo processo de exclusão social e geográfica. O padrão periférico se intensificará, a partir da década de 1960, com a substituição dos bondes pelas linhas de ônibus. Os caminhos percorridos pelas empresas de ônibus abriram um vasto mercado aos loteadores. O retalhamento das terras e a posterior venda às classes de menor poder aquisitivo tornaram-se um negócio altamente lucrativo, bem como a prática de reservas de terrenos para uma valorização futura. A incorporação de novas áreas alimentou o

processo especulativo e, por conseguinte, a própria ampliação da mancha urbana. As periferias com um aspecto desordenado de crescimento têm sua origem ligada à lógica do lucro. Destituídas dos serviços essenciais seus moradores enfrentam toda a sorte de problemas, desde a falta de água, energia elétrica, esgoto, telefones, escolas, hospitais até a ausência completa de equipamentos de lazer (cinemas, teatros, ginásios de esportes, parques, etc.), contando muitas vezes apenas com os precários meios de transporte que lhe deram origem. E, quando conseguem que suas reivindicações sejam atendidas, não raro, os mais pobres são expulsos pelo aumento dos impostos, das taxas públicas (água, luz) alimentando-se um processo perverso de exclusão.

Na Região Metropolitana de São Paulo, em 1970 eram apenas oito os municípios com população acima de 100.000 habitantes. A maior concentração de população ocorria nos municípios com até 20.000 habitantes. A cidade de São Paulo, por sua vez, contava com 5.924.615 habitantes.

**QUADRO 4 - MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO
POR TAMANHO DA POPULAÇÃO - 1970**

Até 20.000	Arujá, Biritiba Mirim, Caieiras, Cajamar, Embu, Embu-Guaçu, Francisco Morato, Guararema, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Pirapora do Bom Jesus, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana do Parnaíba
20.000 a 50.000	Barueri, Cotia, Ferraz de Vasconcelos, Franco da Rocha, Itapeverica da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Poá, Ribeirão Pires, Taboão da Serra.
50.000 a 100.000	Carapicuíba, Diadema, Suzano
100.000 a 500.000	Guarulhos, Mauá, Mogi das Cruzes, Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul
500.000 a 1.000.000	-
acima de 1.000.000	São Paulo

Fonte: Censo Demográfico - IBGE - 1970.

Essa tendência continua a prevalecer entre 1970 e 1996 com os municípios periféricos apresentando uma taxa de crescimento superior ao núcleo.

TABELA 49

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - TAXA DE CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO 1970/1996

Região Metropolitana	1970/1980	1980/1991	1991/1996
R.M.S.P	54,65	22,68	7,37
Núcleo	43,35	13,57	2,00
Periferia	84,88	41,58	16,29

Fonte: Censo Demográfico - IBGE - 1970,1980 e 1991. Contagem da População 1996.

Em 1996, dos 39 municípios que compõem a Região Metropolitana de São Paulo, 20 apresentam uma população superior a 100.000 habitantes. O município que lhe empresta o nome reunia, nesta data, 9.839.436 habitantes.

Quadro 5 - REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO POR TAMANHO DA POPULAÇÃO - 1996

Até 20.000	Pirapora do Bom Jesus, Salesópolis, Guararema
20.000 a 50.000	Biritiba-Mirim, Juquitiba, Vargem Grande Paulista, Rio Grande da Serra, Santa Isabel, Embu-Guaçu, Cajamar, Mairiporã
50.000 a 100.000	Arujá, Santana do Parnaíba, Caieiras, Jandira, Poá, Ribeirão Pires, Franco da Rocha
100.000 a 500.000	Francisco Morato, Itapecerica da Serra, Ferraz de Vasconcelos, Cotia, Itapevi, São Caetano do Sul, Barueri, Suzano, Taboão da Serra, Embu, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Diadema, Carapicuíba, Mauá
500.000 a 1.000.000	Osasco, Santo André, São Bernardo do Campo, Guarulhos
acima de 1.000.000	São Paulo

Fonte: IBGE - Contagem da População - 1996.

Na Região Metropolitana de São Paulo os municípios que mais cresceram entre as décadas de 1970 a 1996 foram: Embu (977,95%), Santana do Parnaíba (963,06%), Francisco Morato (845,73%), Itaquaquecetuba (684,30%), Jandira (502,86%), Carapicuíba (497,52%), Arujá (430,13%), Ferraz de Vasconcelos (401,64%), Itapevi (384,32%), Barueri (368,83%), Taboão da Serra (351,07%), Itapecerica da Serra (335,31%).

Tomando-se a Região Metropolitana como um todo pode-se observar importantes diferenças em certos índices presentes no município núcleo e nos demais municípios periféricos. Segundo dados da Fundação Seade totalizados para a Região Metropolitana de São Paulo, 48,27% dos postos de saúde, 48,54% dos centros de saúde, 30,10% dos prontos-socorros e 67,15% dos leitos hospitalares, em 1998, estavam concentrados no

município núcleo. Chama a atenção, ainda, a distribuição geográfica dos hospitais na Região Metropolitana de São Paulo:

**TABELA 50 - REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO E MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
DISTRIBUIÇÃO DE HOSPITAIS, POR ENTIDADE MANTENEDORA - 1991**

	Particular	Municipal	Estadual	Federal	Total
A- Região Metropolitana	216	17	28	9	270
B-Município de São Paulo	131	13	18	8	170
B/A	60,64	76,47	64,28	88,88	62,96

Fonte: Sumário de Dados da Grande São Paulo, 1992.

Há duas considerações importantes a respeito desses dados. A primeira é a concentração no município núcleo que dispõe de mais de 60% desses equipamentos de saúde. A segunda é que 80% dos hospitais são particulares, contra 6,29% municipais, 10,37% estaduais e 3,33% federais. Esta é uma informação fundamental, pois revela a predominância dos serviços privados sobre os públicos, sujeitando, dessa maneira, a sociedade às leis do mercado. As restrições de acessibilidade à saúde pública e gratuita atinge diretamente os pobres que tem negado o direito de usufruir, plenamente, de um serviço essencial, pois não dispõem de recursos para pagar mas, ao mesmo tempo, empobrece o conjunto da sociedade já que o desrespeito a uma parcela dos indivíduos torna ainda mais frágeis os alicerces da cidadania.

Excetuando-se o município de São Paulo podemos observar uma enorme diferença em relação a distribuição dos hospitais. Os municípios de Santo André, São Bernardo, Guarulhos, Osasco e São Caetano do Sul detém 54% dos hospitais. Os hospitais particulares representam 88,29% do total.

A situação é mais grave quando consideramos que na maioria dos municípios do país tornou-se “comum” o pagamento “por fora” do atendimento e dos medicamentos que os pacientes recebem nos estabelecimentos públicos e contratados, mesmo estando, em tese, protegidos por um sistema universal e gratuito de saúde, como denuncia André Cezar Medici (1994:76). Conforme este mesmo autor, as classes de renda mais alta

costumam pagar por planos de saúde que se utilizam freqüentemente do uso de procedimentos e exames de alta tecnologia, realizados pelos estabelecimentos públicos. A prestação de serviços, a ausência de uma regulamentação e fiscalização mais rígidas e o atendimento aos reclamos corporativistas são aspectos apontados pelo autor que agravam, ainda mais, a péssima qualidade dos serviços públicos de saúde.

A análise da distribuição dos hospitais públicos e privados no município núcleo revela que as maiores concentrações ocorrem no centro histórico e no centro expandido, ambos reunindo 71 hospitais, ou seja 41,76%, seguido pela zona norte (20%), zona sul (14,70%), sudeste (11,17%), zona leste (8,23%) e zona oeste (4,11). A pesquisa realizada, em 1996, pela Pontifícia Universidade Católica (PUC) de São Paulo, *Mapa da Exclusão/Inclusão Social da Cidade de São Paulo*, mostra a disparidade de acesso aos serviços básicos de saúde no município de São Paulo, coincidindo os resultados com a classificação realizada pela Emplasa (Empresa Metropolitana de Planejamento do Estado de São Paulo), em 1992. Tais dados mostram uma tendência a seletividade dos equipamentos que se concentram nas zonas que historicamente tem recebido mais intensamente os novos vetores de modernização, enquanto que os subdistritos mais pobres, distantes do centro, receberam os piores índices na classificação em relação a qualidade. Subdistritos como Parelheiros (zona sul), Sapopemba (Sudeste), Itaim Paulista, São Mateus, Vila Jaraguá (zona leste) e Nossa Senhora do Ó, Limão (zona norte) não contavam nesta data com nenhum hospital para atender sua população. (Sumário de Dados da Grande São Paulo: 1992).

Uma análise similar em relação a distribuição dos equipamentos educacionais e culturais nos permite averiguar o grau de exclusão das populações nas áreas periféricas da RMSP.

Quando se observa o número de estabelecimentos de ensino constata-se que dos 4.669 existentes na Grande São Paulo, 3.234, ou seja, 69,26% estavam concentrados, em 1991, em apenas 5 municípios (São Paulo, São Bernardo do Campo, Santo André, São

Caetano do Sul e Guarulhos). Já os municípios mais pobres e que apresentaram as maiores taxas de crescimento, no período de 1970 a 1996, (Embu, Santana do Parnaíba, Francisco Morato, Itaquaquecetuba, Jandira, Carapicuíba, Arujá, Ferraz de Vasconcelos, Itapevi, Barueri, Taboão da Serra, Itapeçerica da Serra), dispunham apenas de 526 estabelecimentos, representando 11,26% do total da região.

Já para o município de São Paulo, neste mesmo ano, 21,72% dos estabelecimentos de ensino concentravam-se na zona Sul (Santo Amaro, Jabaquara, Capela do Socorro, Ibirapuera e Parelheiros), seguido pelo centro e centro expandido com 19,61%. As instituições particulares estavam sobretudo concentradas no Centro Expandido e nos subdistritos de Santo Amaro, Ibirapuera, Saúde, Tucuruvi, Santana e Butantã coincidindo com os lugares da cidade com rendas mais elevadas.

Na região metropolitana paulista, os teatros, os centros e as casas de cultura, as bibliotecas e os cinemas estão concentrados, sobretudo, em 5 municípios, que são exatamente os mais ricos: São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.

TABELA 51
REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - NÚMERO DE EQUIPAMENTOS CULTURAIS 1990

Municípios da Região Metropolitana	Teatros (1995)		Centros e Casas de Cultura (1990)		Bibliotecas (1990)		Cinemas (1990)	
	Nº abs.	Em %	Nº abs.	Em %	Nº abs.	Em %	Nº abs.	Em %
São Paulo	88	80%	10	35,71	1.202	80,45	70	49,29
Santo André	4	3,63	-	-	81	5,42	1	0,70
São Bernardo do Campo	4	3,63	1	3,57	26	1,74	3	2,11
São Caetano do Sul	1	0,90	-	-	39	2,61	1	0,70
Guarulhos	1	0,90	1	3,57	31	2,07	-	-
Demais Municípios	12	10,90	16	57,14	115	7,69	67	47,18
Total da R.M.	110	100	28	100	1.494	100	142	100

Fonte: Sumário de Dados da Grande São Paulo, 1992. Funarte Ministério da Cultura 1995.

Nas zonas periféricas os pobres estão condenados, de um lado, por não disporem dos serviços essenciais de educação, saúde, cultura e lazer e, de outro, por reproduzir as condições de desigualdade, principalmente se considerarmos que essas zonas abrigam as populações mais jovens.

Um estudo da Fundação Seade (Estudos Sociodemográficos sobre a Juventude), de 1998, constatou que na Região Metropolitana de São Paulo, de modo geral, as maiores proporções de população infantil (10 a 14 anos) e de adolescentes (15 a 19 anos) estão nos municípios mais pobres. Em 1996, a população de 10 a 14 anos concentrava-se nos municípios de Juquitiba, Santana do Parnaíba, Itapevi, Itaquaquecetuba, Arujá, Biritiba-Mirim e Francisco Morato. Nessa mesma data, dos 38 municípios da RMSP (com exceção de São Paulo), 32 tinham mais de 10% de população na faixa etária de 15 a 19 anos, e apenas cinco não ultrapassavam esta porcentagem, “dos quais quatro são justamente os mais ricos - Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e São Paulo”. Os que apresentaram maiores porcentagens são municípios pobres, como Carapicuíba, Rio Grande da Serra, Francisco Morato, Itapeçerica da Serra e Vargem Grande Paulista. Entre os jovens de 20 a 24 anos observou-se uma tendência à maior concentração nos municípios de Barueri, Itapevi, Jandira, Carapicuíba, Embu, Embu-Guaçu, Itapeçerica da Serra, Cajamar, Diadema, Ferraz de Vasconcelos, Biritiba-Mirim e Rio Grande da Serra (Eliana Monteiro Rodrigues et al: 1998). Em relação ao município núcleo observou-se o mesmo padrão de distribuição dos jovens com as maiores concentrações proporcionalmente na periferia.

Às privações de lazer, educação, saúde vêm, se somar a carência de empregos nos municípios periféricos. A dependência em relação ao município núcleo é uma regra, principalmente quando observamos a questão do trabalho. Em 1998, o município núcleo concentrava 71,56% das micro empresas, 78,9% das pequenas, 65,34% das médias e 66,43% das grandes empresas. O fenômeno da involução metropolitana ganha novos contornos ao considerarmos que as micro, pequenas, médias e grandes empresas do município núcleo absorviam, em 1998, 73,55%, 74,96%, 64,94% e 78,30% respectivamente do pessoal ocupado da região metropolitana.

À ausência de empregos soma-se a violência. No município de São Paulo, os jovens das áreas periféricas são as maiores vítimas da violência. Enquanto na zona central da

capital, a probabilidade de um jovem ter como causa morte o homicídio, diminui de 32,4% para 23,4%, entre 1985 e 1994, na zona periférica aumenta de 51,6% para 55,7%.

TABELA 52 - MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - PROBABILIDADE DA CAUSA MORTE DOS JOVENS DE 15 A 24 ANOS - HOMICÍDIOS - CENTRO E PERIFERIA - 1985/1990/1994 (EM %)

	1985	1990	1994
Centro	32,4%	33,6%	23,4%
Periferia	51,6%	50,2%	55,7%

Fonte: Estudos Sociodemográficos sobre a juventude paulista. Fundação SEADE. 1998.

Em relação a habitação, nos municípios mais pobres, como Embu-Guaçu, 98,75% dos domicílios estão em condições precárias, Juquitiba (91,53%) e Francisco Morato (90,43%). Itaquaquecetuba, Arujá e Biritiba-Mirim possuem mais de 70% de domicílios precários. Em Guarulhos e Franco da Rocha, houve uma diminuição de 71,91% para 53,64% e de 74,68% para 58,82%, respectivamente. Em relação ao abastecimento de água os municípios de Juquitiba (57,55%), Biritiba Mirim (58,37%), Itaquaquecetuba (56,27%), Cotia e Pirapora do Bom Jesus (49%) apresentam piores condições (SEADE:1998).

Na metrópole informacional a redistribuição dos meios de comunicação também obedece a lógica de concentração. Para a Região Metropolitana como um todo os terminais telefônicos (por mil habitantes), era de 145,40 em 1993. Entretanto, apenas Santo André(178,08), São Bernardo do Campo (161,22), São Caetano do Sul (275,46) e São Paulo (178,09) estavam acima desta média. Os municípios de Francisco Morato (20,33), Itaquaquecetuba (20,10), Rio Grande da Serra (22,25) apresentavam os menores índices.

Para as populações pobres, excluídas deliberadamente das novas redes técnicas e informacionais, a comunicação torna-se o laço mais forte para a sobrevivência dessa parcela da população. Soluções conjuntas são procuradas, a fim de minimizar os problemas diários enfrentados por um modelo de modernização que não contempla

todos. Para os grupos excluídos a aparência das coisas não tem o mesmo poder de sedução, uma vez que a escassez permanente lhes ensina que a igualdade entre os homens é um projeto a se construir.

10.1 Arrefecimento do padrão periférico

Uma análise mais detalhada nos permite averiguar um ritmo mais lento de crescimento nos municípios industrializados da Região Metropolitana, no período de 1970 a 1996, sendo que São Caetano do Sul foi o único a apresentar uma taxa negativa nas duas últimas décadas:

TABELA 53
REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - TAXA DE CRESCIMENTO DE MUNICÍPIOS ESCOLHIDOS - 1970/1996

	1970/1980	1980/1991	1991/1996
São Caetano do Sul	8.62	-8.63	-5.85
Santo André	32.05	11.55	1.38
São Bernardo do Campo	111.04	33.19	16.49
São Paulo	43.35	13.57	2.00
Diadema	189.75	33.51	5.84
Osasco	67.63	19.74	9.62

Fonte: Censo Demográfico 1970/1980/1991. Contagem da População 1996.

Como observa José Marcos Pinto da Cunha, do Núcleo de Estudos da População, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Campinas (UNICAMP), nos anos 80 saíram de São Caetano, 10,5 mil pessoas para Santo André, 6,5 mil pessoas para São Bernardo do Campo, e 3,7 mil para São Paulo. O mercado imobiliário acabou expulsando para as cidades vizinhas os habitantes de baixa renda para receber as classes médias, conferindo a este município o *status* de reduto da classe média (Fany Davidovich:1991b).

Na década de 1980 ocorre um arrefecimento do padrão periférico. A recessão econômica dos anos 80, o achatamento dos níveis de remuneração, o desemprego somado à institucionalização da Lei Federal 6.766 – Lecham, em 1979, que estabelecia regras

para o parcelamento do solo urbano (Ermínia Maricato:1996:47) evidenciam o esgotamento deste modelo de ocupação pelas classes de baixa renda através da compra a prestações e auto-construção da moradia (Ricardo Castillo:1993:151). Estes fatos coincidem com o crescimento das favelas e cortiços na cidade de São Paulo. Por outro lado, conforme aponta o Plano Diretor de São Paulo (1991), somente no município de São Paulo existiam mais de 144 milhões de metros quadrados de terrenos vazios, dos quais 60 milhões de metros quadrados estavam situados em áreas com infra-estrutura para suportar pelo menos 7,5 milhões de pessoas.

O aumento da população morando em favelas e cortiços na cidade de São Paulo, demonstra as novas estratégias dos grupos excluídos para solucionar o problema de habitação. Em 1973 eram 71.840 pessoas vivendo em favela (1,09% da população do município de São Paulo)⁸⁰. De 1987 a 1993 a população favelada passou de 815.452 para 1.901.894, aumentando 133,23%, enquanto que no mesmo período a população crescia 8,14%. Em 1987 a população favelada representava 8,7% da população do município e 1993 em 19,31%. Nos cortiços o percentual de moradores elevou-se de 9,3% em 1975 para 17,7% em 1985 (Secretaria Municipal de Planejamento). Um levantamento da FIPE (Fundação Instituto de Pesquisa Econômica) da Universidade de São Paulo, de 1997, revelava que havia 600 mil moradores de cortiços, o que representava cerca de 6% da população paulista. A maior densidade era na área central da cidade, mas há também pequenos cubículos nas periferias. A região da Sé concentrava 4.239 cortiços, seguida pelo bairro da Mooca com 1.788 e Ipiranga com 1.625. As condições de habitação são precárias, a pesquisa anterior da FIPE, de 1994, registrou a relação de 5,9 pessoas por sanitários e 6,32 por chuveiros, havendo em média 3,7 pessoas por cômodo. Em 1997, a renda média dos moradores é de 3 salários mínimos e o preço médio pago por um cômodo era de R\$200,00, o que representa mais da metade da renda média dos moradores. Os meios de locomoção mais comuns são a pé (52,7%) e transportes coletivos (29,9%). A economia com transportes, a proximidade com um mercado de trabalho mais

diversificado e com os serviços públicos são elementos que explicam por que as famílias vivem nessas habitações coletivas (URB ano 1. novembro de 1997:11).

Em 1998, na cidade de Santo André, dos 624 mil moradores, 97,2 mil são favelados, ou seja 15,57% da população. A ocupação das áreas de mananciais, para a formação de loteamentos clandestinos e invasões, também se acelerou nas últimas décadas. No município de São Paulo, a região das Represas Guarapiranga e Billings totalizavam uma população de 800 mil pessoas, em 1996. Em São Bernardo do Campo e Guarulhos, a ocupação dessas áreas sob proteção da lei apresentou um crescimento muito acima dos 0,4 da Região Metropolitana, sendo de 3,15% e 4,3% respectivamente, em 1998 (Gazeta Mercantil:28/09/1998).

Justamente, nos anos de 1980, quando a crise econômica e de habitação se manifesta de maneira mais aguda, atingindo principalmente os estratos mais pobres da população, os segmentos com maiores rendimentos foram beneficiados pelo programa de habitação do BNH. Em seu clássico livro "A Identidade da Metrópole" (1994) no qual analisa o processo de verticalização da metrópole paulista, Maria Adélia de Souza demonstra que, entre 1977 e 1988, houve um sensível privilégio para o lançamento de imóveis com dois, três e quatro ou mais dormitórios "sacrificando-se, portanto, os apartamentos menores (um dormitório) e mais baratos, pois nesse período, são lançados 445 apartamentos com um dormitório, 1.360 com dois dormitórios, 974 com três dormitórios, 974 com três dormitórios e 844 com quatro ou mais dormitórios" (1994:140).

Desde sua criação, em 1964, o BNH tornou-se um poderoso agente na produção do espaço urbano, participando ativamente no crescimento horizontal das cidades e na verticalização (produção de edifícios), uma das especificidades da urbanização brasileira (Maria Adélia de Souza:1994).

Como já salientamos, os conjuntos habitacionais populares localizam-se, no geral, nas periferias urbanas, onde os estoques de terras são maiores. O atendimento da

⁸⁰ Verás, Maura P.Bicudo e Taschnner, Suzana.

demanda por serviços públicos (água, esgoto, luz, asfalto etc) valoriza imediatamente o entorno, encarecendo os preços dos aluguéis, terrenos, impostos tornando esses lugares proibitivos para os mais pobres. Por intermédio das Cohabs, por exemplo, o poder público realimenta o ciclo valorização-expulsão. Quando há interesse em estender esses serviços, os custos se tornam extremamente elevados, pela própria ampliação das distâncias e pela baixa densidade de uso dos equipamentos coletivos, devido aos inúmeros vazios urbanos, onerando todo o conjunto da sociedade.

Em relação a verticalização os edifícios construídos são voltados à moradia, atendendo especificamente às necessidades das camadas com maior poder aquisitivo. Na metrópole paulista, como revela Maria Adélia de Souza (1994), esses edifícios localizam-se em áreas bem equipadas, do ponto de vista da infra-estrutura. A disputa pelos lugares melhor equipados tornou comum o arrasamento das áreas degradadas do centro e de bairros populares com uma urbanização já consolidada visados pelo setor imobiliários.

Na primeira metade da década de 1980, quando a recessão econômica do país se apresentou mais profunda, o BNH ⁸¹ como lembra Marco André B.C. Mello (1996:43), se tornou o segundo maior tomador de empréstimos do Banco Mundial, privilegiando o financiamento de imóveis de 4 dormitórios:

TABELA 54
BRASIL - PORCENTAGEM DE FINANCIAMENTO EXTERNO NOS INVESTIMENTOS URBANOS

	1980	1984
Banco Nacional de Habitação	1,3 (1981)	13,5
Empresa Brasileira de Transportes Urbanos	5,2	60,5
CBTU	0,0	87,3

Fonte: Marcus André B.C. Melo (1996).

O levantamento realizado pela Fundação Seade sobre a produção pública de habitação popular e o lançamento de edifícios residenciais, em 1997, mostra que a Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo foi o maior agente de promotor de habitação popular, produzindo 32.613 unidades no estado

⁸¹ Na década de 1980, o impacto da desaceleração econômica sobre o FGTS (a captação líquida do FGTS se reduz fortemente porque a base contributiva se contrai e o aumento dos saques do Fundo de Garantia devido ao crescimento do desemprego) afetará o Banco Nacional de Habitação que captava recursos deste fundo para financiar a casa própria.

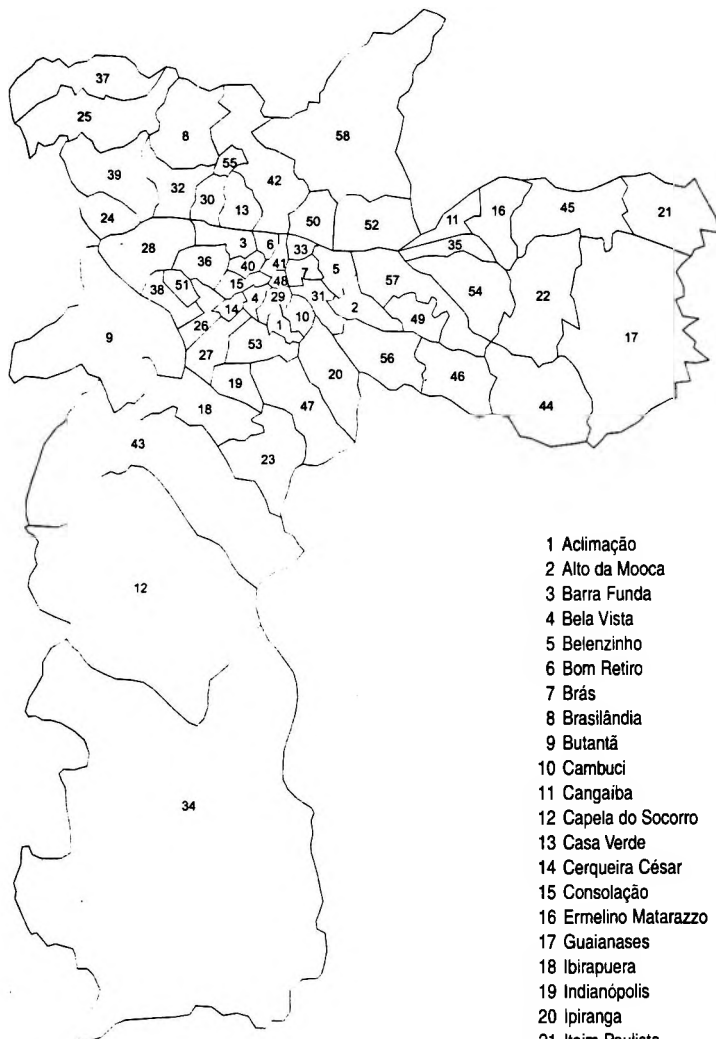
todo. Na região metropolitana foram construídas 4.172 unidades, o que representava 12,79% do total do estado, cabendo ao município central 1.200 unidades, ou seja, 3,67%. As Cohabs não lançaram nenhuma unidade na região metropolitana. Ao Inocoop (Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais) coube 500 unidades distribuídas na Região Metropolitana de São Paulo (exceto o município núcleo). No entanto, essa produção é insuficiente para atender o conjunto da população.

Em relação aos lançamentos de edifícios, excetuando-se o município de São Paulo, apenas Guarulhos, Diadema, Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Cotia, Taboão da Serra, Carapicuíba, Jandira, Osasco e Santana do Parnaíba foram contemplados prevalecendo os lançamentos de 2 e 3 dormitórios. Em São Paulo, dos 95 lançamentos, 58 localizaram em bairros que contavam com uma urbanização consolidada: Campo Belo, Itaim Bibi, Jardim Paulista, Moema, Saúde, Vila Mariana, Butantã, Campo Limpo, Morumbi, Raposo Tavares, Rio Pequeno, Vila Andrade e Vila Sônia, Alto de Pinheiros, Barra Funda, Jaguaré, Lapa, Perdizes, Pinheiros, Vila Leopoldina.

A lógica de ocupação do espaço urbano que, de modo geral, favorece os grandes grupos econômicos e parcelas da população, somado à distribuição seletiva das infra-estruturas e equipamentos urbanos, induzem ao crescimento das periferias urbanas; a melhor expressão da segregação sócio-espacial a que são submetidas partes da cidade e a grande maioria de seus habitantes. A seletividade dos investimentos privados e, principalmente dos públicos, é a matriz da desigual valorização das cidades. Assim, o grau de pobreza de seus habitantes estaria, igualmente, relacionado ao lugar ocupado pelo indivíduo. Mesmo dispondo dos mesmos recursos econômicos, aqueles que podem morar em bairros melhor dotados com infra-estrutura, transportes, escolas, hospitais públicos, entre outros equipamentos, têm vantagens sobre a parcela da população que possui um acesso limitado a esses bens e serviços. O desafio que se impõe é de entendermos o conteúdo geográfico do cotidiano, a fim de empreendermos mudanças que possam se reverter em benefício de toda a sociedade. A utopia do desenvolvimento

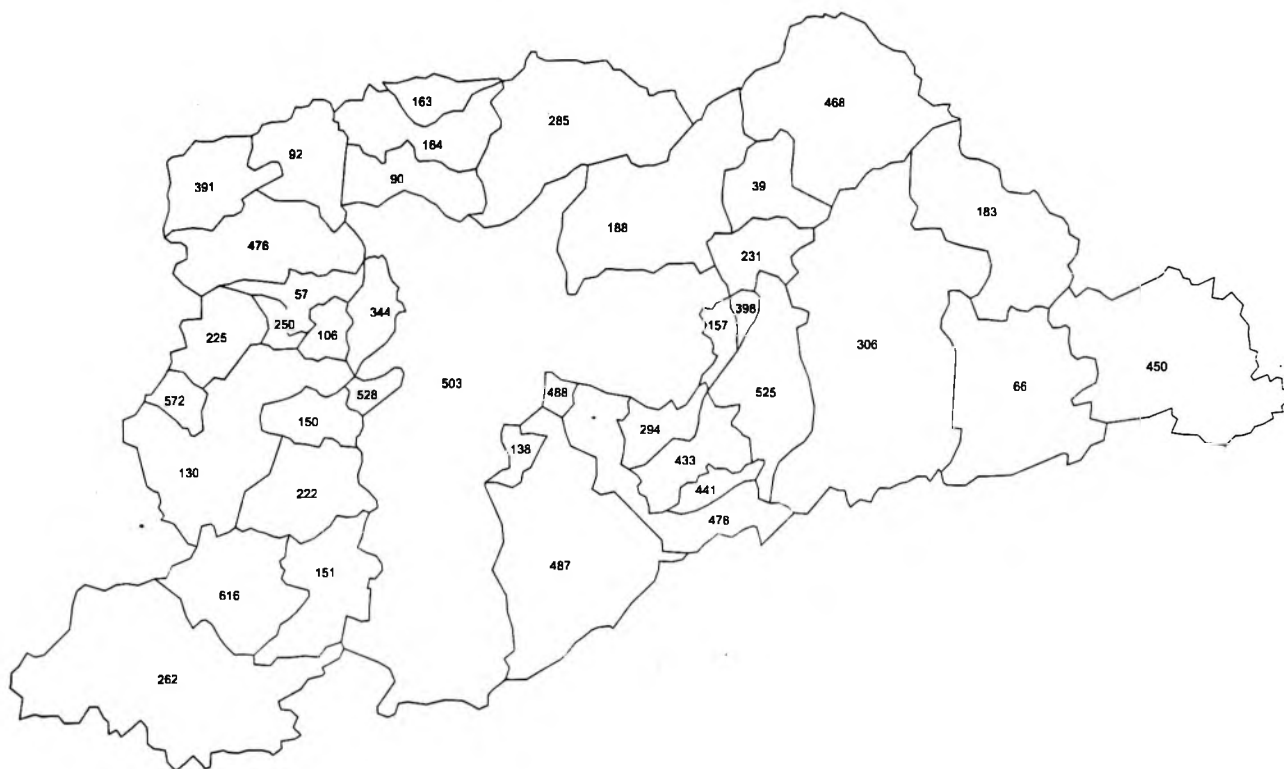
tecnológico é, hoje, uma realidade, um convite para uma ação que rompa com uma política econômica que abandonou o conjunto da sociedade e se tornou servil aos interesses de um reduzido número de atores sociais. Por isso uma ação transformadora passa necessariamente pela compreensão do território usado, visto como uma totalidade, fazendo e refazendo-se continuamente, pelo uso diferenciado de todos os homens, firmas e capitais.

Distritos do Município de São Paulo – 1985



- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| 1 Aclimação | 30 Limão |
| 2 Alto da Mooca | 31 Mooca |
| 3 Barra Funda | 32 Nossa Senhora do Ó |
| 4 Bela Vista | 33 Pari |
| 5 Belenzinho | 34 Parelheiros |
| 6 Bom Retiro | 35 Penha de França |
| 7 Brás | 36 Perdizes |
| 8 Brasilândia | 37 Perus |
| 9 Butantã | 38 Pinheiros |
| 10 Cambuci | 39 Pirituba |
| 11 Cangaíba | 40 Santa Cecília |
| 12 Capela do Socorro | 41 Santa Ifigênia |
| 13 Casa Verde | 42 Santana |
| 14 Cerqueira César | 43 Santo Amaro |
| 15 Consolação | 44 São Mateus |
| 16 Ermelino Matarazzo | 45 São Miguel |
| 17 Guaianases | 46 Sapopemba |
| 18 Ibirapuera | 47 Saúde |
| 19 Indianópolis | 48 Sé |
| 20 Ipiranga | 49 Vila Formosa |
| 21 Itaim Paulista | 50 Vila Guilherme |
| 22 Itaquera | 51 Vila Madalena |
| 23 Jabaquara | 52 Vila Maria |
| 24 Jaguará | 53 Vila Mariana |
| 25 Jaraguá | 54 Vila Matilde |
| 26 Jardim América | 55 Vila Nova Cachoeirinha |
| 27 Jardim Paulista | 56 Vila Prudente |
| 28 Lapa | 57 Tatuapé |
| 29 Liberdade | 58 Tucuruvi |

Região Metropolitana do Estado de São Paulo – 1991



39	Arujá	183	Guararema	433	Ribeirão Pires
57	Barueri	188	Guarulhos	441	Rio Grande da Serra
66	Biritiba-Mirim	222	Itapeerica da Serra	450	Salesópolis
90	Caieiras	231	Itapevi	468	Santa Isabel
92	Cajamar	250	Itaquaquecetuba	476	Santana de Parnaíba
106	Carapicuíba	250	Jandira	478	Santo André
130	Cotia	262	Juquitiba	487	São Bernardo do Campo
138	Diadema	285	Mairiporã	488	São Caetano do Sul
150	Embu	294	Mauá	503	São Paulo
151	Embu-Guaçu	306	Mogi das Cruzes	525	Suzano
157	Ferraz de Vasconcelos	344	Osasco	528	Taboão da Serra
163	Francisco Morato	391	Pirapora do Bom Jesus	572	Vargem Grande Paulista
164	Franco da Rocha	398	Poá	616	São Lourenço da Serra

A partir de uma abordagem geográfica procuramos compreender as sucessivas modernizações do território brasileiro e, principalmente, suas implicações para o crescimento e complexização das cidades brasileiras que conduziram ao processo de metropolização-periferização.

Elegemos para a análise dois períodos. Um primeiro período que estender-se-ia do final do século XIX até meados do século XX. E um segundo período, iniciado no pós-segunda guerra mundial. O conceito de espaço geográfico como “formado por um conjunto indissociável de objetos e ações” (Milton Santos: 1994b) norteou nosso trabalho.

No primeiro período um conjunto de objetos técnicos e normativos transformou o uso do território brasileiro. Como ilhas de um arquipélago assistimos à mecanização de parcelas do território resultado, de um lado, das relações que cada uma dessas “ilhas” mantinha com as nações industrializadas e, de outro lado, das imposições do comércio internacional, mais exigentes em relação à fluidez.

A combinação dos interesses externos e internos ao país levou ao crescimento de algumas cidades que assumiriam um papel cada vez mais ativo na história territorial. A análise apontou para as relações que se estabeleceram entre os processos especulativos e a chegada dos novos objetos técnicos (transportes, comunicação), o aumento da população urbana, o papel da industrialização, as intervenções do Estado, a partir de 1930, nas questões relativas ao mercado de trabalho e à moradia, entre outros aspectos. A conjugação dos interesses políticos e econômicos aliados aos novos sistemas técnicos criaram nas cidades, neste período, uma organização sócio-espacial segregadora.

No segundo período que se inicia no pós-segunda guerra mundial procuramos mostrar como as políticas de planejamento econômico geraram uma organização do território que se harmonizava com os interesses dos capitais hegemônicos. A adaptação

do meio geográfico às novas necessidades de acumulação capitalista levou à difusão seletiva de um novo sistema técnico que tinha como principal escopo tornar mais eficiente o território, para o uso das grandes empresas nacionais e estrangeiras.

Nas políticas de planejamento implantadas no Brasil dois elementos centrais se combinaram em favor do circuito moderno de produção. Por uma lado, os investimentos para equipar o território com sistemas de engenharia necessários à realização dos fluxos e, por outro lado, um conjunto normativo que tem como princípio excluir os obstáculos à realização das ações hegemônicas. As políticas privilegiando o Circuito Superior da Economia conduziram a segmentação do mercado e, por conseguinte, do próprio território.

Dentro desta perspectiva, buscamos analisar a urbanização, a partir do uso corporativo do território e das metrópoles brasileiras.

As metrópoles são por excelência os lugares onde se realizam as ações de uma economia globalizada. Hoje, podemos dizer que todas as metrópoles têm um conteúdo marcadamente nacional e mundial. A formação de subespaços que condensam as inovações do período é uma exigência dos atores hegemônicos. Desse modo, podemos reconhecer a sobreposição de um sistema urbano moderno de transportes e comunicação em subespaços das metrópoles. Para viabilizar a economia global, o poder público ao desviar enormes recursos para a construção dessas infra-estruturas especializadas, tem agravado, ainda mais, os inúmeros problemas enfrentados pela grande maioria das populações urbanas. A falta de moradias, de saneamento básico, de hospitais, escolas, creches, o desemprego estrutural, a violência são alguns dos problemas diariamente enfrentados nas grandes aglomerações urbanas do país. Como enfatizamos não são todos os espaços das metrópoles atingidos pelas modernizações. Desse modo, é que podemos entender porque as metrópoles exercem um forte poder de atração sobre as populações mais pobres. A presença de um circuito diferenciado do grande capital, o circuito inferior é um fator de atração para milhares de pessoas que conseguem, assim, garantir

sua sobrevivência.

Entendemos que a periferização é, de um lado, o resultado de uma organização no uso do território e, de outro lado, é um produto da economia e da política, ambos se completando mutuamente. A subordinação do Estado aos interesses econômicos e, principalmente a renúncia às ações sociais acelera o processo de periferização, isto é, a exclusão social e geográfica de uma grande parte da população. Este processo resulta de um uso corporativo das metrópoles brasileiras que têm, ao longo deste período, privilegiado as atividades modernas e uma minoria da população.

Desse modo, acreditamos que para reverter este quadro de periferização devemos compreender a metrópole como uma totalidade, como o espaço banal (Milton Santos:1996) de todos os homens, firmas, capitais, técnicas, a fim de não correremos o risco de uma análise que fragmente os lugares. Um projeto de cidadania que resgate a humanidade das relações passa necessariamente pelo entendimento do uso do território brasileiro e, as metrópoles condensadoras das atividades econômicas e da população e, por conseguinte, da cultura, da solidariedade, da cooperação, das diferenças são um observatório e um campo privilegiado para essa ação.

- Abreu, Maurício - Contribuição ao estudo do papel do Estado na evolução da estrutura urbana. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 43(4). Outubro/Dezembro. 1981.
- Abreu, Maurício - *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1987.
- Akrich, Madeleine - Comment Decrire les Objets Techniques? *Techiques e Culture*. n° jun-juin. 1987.
- Americano, Jorge - *(São Paulo naquele tempo 1885-1915)*. São Paulo: Melhoramentos. 1962.
- Andrade, Manoel Córrea de - *A Terra e o Homem no Nordeste*. São Paulo: Editora Brasiliense. s/data.
- Aragão, José Wellington Marinho - *Movimento Popular de Invasão de terras em Salvador - 1979/1988*. Dissertação de Mestrado ao Departamento de Ciências Sociais apresentado na Universidade Federal da Bahia. Salvador. 1992.
- Araujo Filho, J.R.de - O Centro da Cidade do Salvador. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, n° 33. Outubro de 1959.
- Arretche, Marta - Intervenção do Estado e setor privado: o modelo brasileiro de política habitacional. *Espaço e Debates*. São Paulo. número 31. 1990.
- Azevedo, Aroldo - Embriões de cidades brasileiras. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, n° 25. Março de 1957.
- Azevedo, Aroldo de - São Paulo: Da Vila Quinhentista à Metrópole Regional. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo. outubro de 1961.
- Barat, Josef - Transportes Urbanos no Brasil: Diagnóstico e Perspectivas. Planejamento e Políticas Públicas. *Instituto de Estudos Avançados*. n° 6. São Paulo. dezembro de 1991.
- Barat, Josef Batista e Maurício Sá N. - Programas Habitacionais e Transporte Público. In: Toledo, Ana Helena Pompeu e Cavalcanti, Marly. *Planejamento Urbano em Debate*. São Paulo: Editora Cortez. 1994.
- Bernardes, Adriana - O Fato Metropolitano na América Latina: flexibilidade em tempos de rigidez. In: Carlos, Ana Fani A. (org.). *Ensaio de geografia contemporânea. Milton Santos obra revisitada*. São Paulo: Hucitec. 1996 a.

- Bernardes, Adriana - A presença do Velho e do Novo na Cidade de São Paulo. O caso das pequenas e médias indústrias, não hegemônicas. *Revista Experimental*. São Paulo. Departamento de Geografia - Lapoblan/FFLCH - USP. Ano I - nº 1. julho de 1996b
- Bernardes, Adriana - A Metrópole Renovada: informação, forma urbana e os eventos do presente. (Considerações sobre o caso de São Paulo). *Simpósio Multidisciplinar Internacional "O Pensamento de Milton Santos e a Construção da Cidadania em Tempos de Globalização"*. Unesp. Bauru - SP. 24 a 27/07/1997a.
- Bernardes, Adriana - América Latina: Globalização e Integração Regional: o Mercosul e o novo recorte territorial. *Revista do Departamento de Geografia*. FFLCH/USP. São Paulo. 1997b.
- Bernardes, Adriana e Almeida, Eliza. *Dinâmica Territorial da Indústria Brasileira (1880 - 1996)*. São Paulo: Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental. 1997c.
- Bernardo, Antônio Carlos - "O movimento Operário Brasileiro na Primeira República". *Tutela e Autonomia Sindical: Brasil, 1930 -1945*. São Paulo: T.A. Queiroz, Editor, Ltda. 1982.
- Blay, Eva - *Eu não tenho onde morar - Vilas operárias na cidade de São Paulo*. São Paulo: Editora Nobel. 1985.
- Blay, Eva Alterman. "Dormitórios e Vilas Operárias: O Trabalhador no Espaço Urbano Brasileiro". In: Valladares, Licia do Prado (org.). - *Habitação em questão*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1980. pp. 143-153.
- Bolaffi, Gabriel - "Habitação e Urbanismo: O Problema e o Falso Problema". 2º edição. In: Maricato, Erminia (org.) - *A produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*. São Paulo: Editora Alfa-Omega. 1982.
- Bonduki, Raquel e Bonduki, Nabil G. - "Periferia da Grande São Paulo. Reprodução do Espaço como Expediente de Reprodução da Força de Trabalho". 2º edição. In: Maricato, Erminia (org.) - *A produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*. São Paulo: Editora Alfa-Omega. 1982.
- Bonduki, Nabil G. - "Habitação Popular: Contribuição para o Estudo da Evolução Urbana de São Paulo". In: Valladares, Licia do Prado (org.). *Repensando a Habitação no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1983.
- Bonduki, Nabil G. - "Crise de habitação e luta pela moradia no pós-guerra". 2º edição. In: Kowarick, Lúcio (org.) - *As lutas Sociais e a Cidade - São Paulo: passado e presente*. São Paulo: Editora Paz e Terra. 1994.
- Borges, Ângela M. Carvalho - *Expansão Capitalista e Habitação Popular em Salvador*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal da Bahia. Salvador. 1982.
- Borges, Ângela - As Novas Tendência do Mercado de Trabalho Formal. *Bahia Análise de Dados*. Salvador. SEI. v.6, nº 3. dez/ 1996.

- Borges, Ângela M. Carvalho - *Expansão Capitalista e Habitação Popular em Salvador*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal da Bahia. Salvador. 1982.
- Borges, Ângela - As Novas Tendência do Mercado de Trabalho Formal. *Bahia Análise de Dados*. Salvador. SEI. v.6, nº 3. dez/1996.
- Brandão, Maria de Azevedo - A regionalização da grande indústria do Brasil: Recife e Salvador na década de 70. *Revista de Economia Política*. Vol.5. número 4. outubro -dezembro/1985.
- Brandão, Maria de Azevedo. "O Último Dia da Criação: Mercado, Propriedade e Uso do Solo em Salvador". In: Valladares, Licia do Prado (org.). - *Habitação em questão*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1980.
- Braudel, Fernand - *Gramática das Civilizações*. São Paulo: Martins Fontes. 1989.
- Bremaeker, François E.J. de - Os Municípios Das Regiões Metropolitanas Segundo A Divisão Territorial De 1997. *Revista de Administração Municipal*. Rio de Janeiro. v.44, nº 220. janeiro/março de 1997.
- Bruno, Ernani - *História e Tradições da cidade de São Paulo*. Vol. III. São Paulo: Hucitec. 1984.
- Cacciamali, Maria Cristina - "Globalização, Informalidade e Mercado de Trabalho". In: *O mercado de trabalho no Brasil: o aumento da informalidade dos anos 90*. FECAMP/IPEA. outubro de 1997.
- Camargo, Cândido Procópio F. et al. - *São Paulo 1975 - Crescimento e Pobreza*. São Paulo: Edições Loyola. s/d.
- Cano, Wilson e Semeghini, Ulysses C. - Setor Terciário no Brasil: Algumas Reflexões sobre o período 1970/1989. *Novas e Velhas Legitimidades na Reestruturação do Território*. Anais do IV Encontro Nacional da ANPUR. Salvador. maio de 1991.
- Capot-Rey, Robert - "La Désertion des Campagnes" In: *Géographie de la Circulation Sur les Continents*. Paris: Gallimard. 1946.
- Castells, Manuel - Mudança Tecnológica, Reestruturação Econômica e a Nova Divisão Espacial do Trabalho. *Espaço e Debates*. nº 17. São Paulo.
- Castillo, Ricardo Abid - *A Fragmentação da Terra. Propriedade fundiária absoluta e espaço mercadoria no Município de São Paulo*. Dissertação apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia e Letras Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1993.
- Castillo, Ricardo Abid et al - Três dimensões da Solidariedade em Geografia. *Revista Experimental*. São Paulo. Departamento de Geografia - Lapoblan/FFLCH - USP. Ano II - nº 3 - setembro de 1997.
- Castro, Antonio Barros e Souza, Francisco E. Pires de - *A Economia Brasileira em Marcha Forçada*. São Paulo: Ed. Paz e Terra. 1988.

- Cavaillès, Henri - Introduction a une Géographie de la Circulation. *Annales de Géographie*. Paris, nº 280, pp.170-182.
- Cavalcanti, Clóvis e Duarte, Renato - O setor informal de Salvador: Dimensões, Natureza, Significação. Recife: SUDENE/FUNDAJ/MT. 1980.
- Chesnais, François - *A mundialização do Capital*. São Paulo: Ed. Xamã. 1996.
- Chudacoff, Howard P. - (1975). *A Evolução da Sociedade Moderna*. Rio de Janeiro: Ed. Zahar. 1977.
- Clozier, René - "Le Chemin de Fer" In: *Geographie de la Circulation*. Paris: Editions Génin. 1963.
- Copstein, Gisela - Porto Alegre em Busca de um Modelo de Estrutura Urbana (nota prévia). *Boletim Gaúcho de Geografia*. Porto Alegre. nº 7. Jun.1979.
- Copstein, Gisela - Porto Alegre - Do final do Século XIX ou do início do século XX. *Boletim Gaúcho de Geografia*. Porto Alegre. nº 14. Jun.1986.
- Cordeiro, Helena Kohn - *O Centro da Metrópole Paulistana - Expansão Recente*. São Paulo: Instituto de Geografia - FFLCH - USP. 1980.
- Corrêa, Roberto Lobato - A Periodização da Rede Urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro. ano 49, nº 3. jul./set.1987.
- Corrêa, Roberto Lobato - Concentração Bancária e os Centros de Gestão Território. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro. nº 51 (2). abr/jun. 1989.
- Corrêa, Roberto Lobato - Identificação dos Centros de Gestão do Território no Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro. nº 57 (1). jan./mar. 1995.
- Davidovich, Fany - Funções Urbanas no Nordeste. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 40(2). Abril/Junho. 1978.
- Davidovich, Fany - Uma Análise Geográfica da Urbanização Brasileira: Serviços de Infra-Estrutura nos Principais Centros Urbanos do País. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 42(3). Julho/Setembro. 1980.
- Davidovich, Fany - Política Urbana no Brasil, Ensaio de um Balanço e de Perspectivas. *Terra Livre - AGB*. São Paulo. Nº 11-12. Agosto 92/Agosto 93a.
- Davidovich, Fany - Redutos de classe média, uma interpretação acerca da urbanização no Brasil. *Cadernos IPPUR/UFRJ*. Rio de Janeiro. Ano VII, nº 3. Dezembro de 1993b.
- Dean, Warren - *A Industrialização de São Paulo*. São Paulo: Editora Difel.1971.
- Egler, Tamara - *O "Chão da nossa casa". A produção da Habitação em Recife*. Rio de Janeiro. 1992.

- Elias, Denise - Revolução Urbana no Brasil: Metropolização e Involução Metropolitana. *Territorios en Redefinición - Lugar y Mundo en América Latina*. 6º Encuentro de Geógrafos de América Latina. Buenos Aires - Argentina. 17 a 21 de marzo de 1997.
- Farret, Ricardo L. - "O Estado, a questão territorial e as bases de implantação de Brasília". In: Paviani, Aldo (org.) - *Brasília Ideologia e Realidade/Espaço Urbano em questão*. São Paulo: Projeto (CNPq). 1985.
- Fausto, Boris - (1970) "A Burguesia Industrial e a Revolução de 1930". *A Revolução de 1930*. São Paulo: Editora Brasiliense. quinta edição. 1978.
- Fausto, Boris - *História do Brasil*. São Paulo: Editora Edusp. 1999.
- Fel, André - "Historie des Techniques". *Encycopedie de la Pléiade*. Paris: Gallimard. 1978.
- Fernandes Neto, Armindo José - O metrô de São Paulo: no contexto dos metrôs do mundo. *Engenharia: Revista do Instituto de Engenharia*. São Paulo, v. 56, nº 529, set./out. 1998.
- Fernandes, Cláudia Monteiro e Braga, Thaiz Silveira - Estrutura do Mercado de Trabalho Informal na Região Metropolitana de Salvador. *Conjuntura & Planejamento*. Salvador. nº 45 SEI. Fev/1998.
- Franco, Angela Maria de Almeida - *Habitação popular e solo urbano em Salvador*. Dissertação de Mestrado apresentada no Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal da Bahia. Salvador. 1993.
- Furtado, Celso - *O Brasil Pós-Milagre*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra. 1981.
- ⊗ Furtado, Celso - *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional. 1984.
- ⊗ Furtado, Celso - *O mito do Desenvolvimento Econômico*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra. 1984.
- Garcia, Fernanda Ester Sánchez - Cidade e Informação: O Papel Organizador do "City Marketing". *Revista Experimental*. São Paulo. Departamento de Geografia - Lapoblan/FFLCH - USP. Ano II - nº 3 - setembro de 1997. setembro de 1997.
- Garrido Filha, Irene - Capitais Estrangeiros na Amazônia Brasileira. *A Amazônia Brasileira em Foco*. Rio de Janeiro: CNDDA. julho de 1976.
- Geiger, Pedro P. - *Evolução da Rede Urbana Brasileira*. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisas Educacionais. Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos. Ministério da Educação e Cultura. 1973.
- Geiger, Pedro P. - Expansão da Classe Média e do Setor Público e Urbanização do Brasil.
- George, Pierre - *A la découverte du pays de France. La Nature e les Travaux des Homme*. Paris: Editions Bourrelhier ET. 1946.
- George, Pierre - *Compendio de Geografia Urbana*. Barcelona: Ediciones Ariel. 1964.

- George, Pierre - *Geografia Social do Mundo*. São Paulo: Difusão Européia do Livro. 1969.
- Gist, Noel P. e Halbert, L.A. - *A cidade e o Homem*. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura. 1961.
- Gomes, Denise - *O Desvairar da Paulicéia*. Dissertação de Mestrado apresentada no Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 1995.
- Gomes, Paulo César da Costa e Costa, Rogério Haesbaert da - *O Espaço da Modernidade. Terra Livre - AGB. n° 5*. 1988.
- Gottschall, Carlota - *Shopping Center: espaço de comércio, serviço e lazer*. Bahia - Análise de Dados. Salvador. v.8. n° 1. junho de 1998.
- Gourou, Pierre - *Introducción a la Geografía Humana*. Madrid: Alianza Editorial. 1984.
- Grostein, Marta Dora - *A cidade Clandestina: Ritos e Mitos*. Tese de Doutorado apresentada na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1987.
- Guiddens, Anthony - *As Conseqüências da Modernidade*. São Paulo: Editora Universidade Estadual Paulista. 1991.
- Haesbaert, Rogério - Rio Grande do Sul: Uma proposta de regionalização. *Boletim Gaúcho de Geografia*. Porto Alegre. n° 10 e 11. 1983.(Pag.7-Periferia de POA)
- Hernández, María Tereza Esquivel - Dinámica del empleo e ingresos de la población metropolitana.
- Hiernaux, Daniel Nicolás - "La Ciudad de México frente a los cambios económicos: las nuevas perspectivas de la apertura". In: Baltazar E.et al (Coord.). *Metrópole, Globalidad y Modernización*. México: Santiago de Chile. 1993.
- Hiernaux Daniel Nicolás - "Tempo, Espaço e Apropriação Social do Território: ruma à fragmentação na mundialização?" In: *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Ed. Hucitec. São Paulo. 1994.
- Hildebert Isnard - *O espaço geográfico*. Coimbra: Livraria Almedina. 1982.
- Ianni, Octavio - *Estado e Capitalismo*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S.A. 1965.
- Ianni, Octavio - *Ditadura e Agricultura - O desenvolvimento do capitalismo na Amazônia: 1964-1978*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S.A. 1979.
- Ianni, Octavio - "A Grande Burguesia". In: *A Ditadura do Grande Capital*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S.A. 1981.

- Kowarick, Lúcio e Ant Clara - 2º edição. "Cem anos de promiscuidade: o cortiço na cidade de São Paulo". In: Kowarick, Lúcio (org.) - *As Lutas Sociais e a Cidade - São Paulo: passado e presente*. São Paulo: Editora Paz e Terra. 1994.
- Kowarick, Lúcio e Campanário Milton - 2º edição. "São Paulo, metrópole do subdesenvolvimento industrializado: do milagre à crise econômica". In: Kowarick, Lúcio (org.) - *As Lutas Sociais e a Cidade - São Paulo: passado e presente*. São Paulo: Editora Paz e Terra. 1994.
- Langenbuch, Jurgen R. *A Estruturação da Grande São Paulo*. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas de Rio Claro. Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP (TESE DE DOUTORADO). 1968. 2v.
- Lefebvre, Henri - "Une Pensée Devenue Monde Faut-il abandoner Marx?"
- Lemes, Manuel - Os extensores urbanos. O caso de São Paulo. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1990.
- Lima, Luiz Cruz - A industrialização Recente do Ceará: Uma Introdução. *Revista Experimental. São Paulo*. Departamento de Geografia - Lapoblan/FFLCH - USP. Ano II - nº 3 - setembro de 1997.
- Lojkine, Jean - O Papel do Estado Na Urbanização Capitalista. Da política estatal à política urbana. In: Forti, Reginaldo. *Marxismo e Urbanismo Capitalista*. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas. 1979.
- Love, Joseph - *A Locomotiva - São Paulo na Federação Brasileira 1889-1937*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra. 1982.
- Magnoli, Demétrio M. Comércio Varejista: Notas sobre o Grupo Pão-de-Açúcar - 1959/1986. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, número 65. 2º semestre de 1987.
- Mamigonian, Armen - O processo de industrialização em São Paulo. *Boletim Paulista de Geografia*. nº. 50. São Paulo. março de 1976.
- Mantega, Guido - *A Economia Política Brasileira*. Petrópolis: Editora Vozes Ltda. 1985.
- Maricato, Ermínia - *Metrópole na Periferia do Capitalismo*. Editora Hucitec: São Paulo. 1996.
- Martins, José de Souza - *O Cativo da Terra*. São Paulo: Hucitec. 1986.
- Mattos, Dirceu Lino de - Principais aspectos da geografia urbana de Belo Horizonte. *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*. vol. IV. Tomo II. São Paulo: AGB. 1956.
- Medici, André Cezar - "Financiamento e Gasto em Saúde no Brasil". In: *Economia e Financiamento do Setor de Saúde no Brasil: balanços e perspectivas do processo de descentralização*. Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1994.

- Mello, Clóvis - *Um perfil histórico*. Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (FIPE). Recife. 1989.
- Mello, Karla Reis Cardoso - *Transporte Urbano de Passageiros: As contradições do Poder Público*. Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1998.
- Melo, Fernando Homem de e Fonseca, Eduardo Geannetti da - *Proálcool, Energia e Transportes*. São Paulo: Editora Pioneira: FIPE. 1981.
- Melo, Marcus André B. C. - "Ajuste estrutural: implicações para as metrópoles". In: Santos Filho, Milton (org.) *Finanças Sociais e Regionais*. São Paulo (SP)/Salvador(BA): Hucitec e EUFB. 1996.
- Menezes, Wilson R. e Carrera-Fernandez José - Determinantes da Renda do Setor Terciário Informal: Uma análise da Região Metropolitana de Salvador. *Revista Econômica do Nordeste*. Fortaleza. v. 29.nº 3. julho-setembro 1998.
- Mumford, Lewis - *Os Burgueses à Conquista do Mundo 1780-1895*. Lisboa: Edições Cosmos. 1965.
- Mumford, Lewis - *Perspectivas Urbanas*. Buenos Aires: Emecê Editores. 1968.
- Mumford, Lewis - *A Cidade na História*. São Paulo: Martins Fontes. 1991.
- Negri, Barjas - "As políticas de Descentralização industrial e o processo de interiorização em São Paulo: 1970-1985". In: Tartaglia, José Carlos e Oliveira, Osvaldo Luis de Oliveira. *Modernização e Desenvolvimento no Interior de São Paulo*. São Paulo: UNESP. 1988.
- Negri, Barjas e Pacheco, Carlos Américo - Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista. *Espaço e Debates*. São Paulo. nº 38. 1994.
- Oliveira, Francisco - "Padrões de acumulação, oligopólios e Estado no Brasil (1950 - 1976)". In: *A Economia da Dependência Imperfeita*. Rio de Janeiro: Edições Graal. 1977.
- Oliveira, Francisco - *A Economia Brasileira: Crítica à Razão Dualista*. Petrópolis: Editora Vozes Ltda. 1987.
- Oliveira, Naia e Barcellos, Tanya (orgs.) - *O Rio Grande do Sul Urbano*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística. 1990.
- Oliveira, Naia et alli - *Vazios Urbanos em Porto Alegre. Uso capitalista do solo e implicações sociais*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística Siegrfried Emanuel Heuser. 1989.
- Ortega Y Gaset, José - *A Rebelião das Massas*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Livro Ibero-Americana Ltda. 1971.
- Pacheco, Regina Sílvia - Transporte por Ônibus em São Paulo: Operação Mista, Caráter Privado. *Revista de Transportes Público*. Ano 10. número 40. junho de 1988.

- Pereira, Arnaldo Luis Santos e Nigriello, Andreína - *Divisão Modal e Mobilidade em São Paulo: Alterações no mercado de Transporte*.
- Peyret, Henry. "Les chemins de fer européens". In: *Historie des Chemins de Fer en France et dans le monde*. Paris: Société d'Editons Françaises et Internationales. 1949.
- Pintaudi, Silvana Maria - Os Shopping-Centers Brasileiros e o Processo de Valorização do Espaço Urbano. *Boletim Paulista de Geografia*. n 65. São Paulo. 2º Semestre de 1987.
- Prado Jr., Caio - *A Histórica Econômica Brasileira*. São Paulo: Brasiliense. 1985.
- Ribeiro, Ana Clara Torres - "O fato metropolitano - espaço e sociedade". In: Souza, Maria Adélia e Santos, Milton. *A Construção do Espaço*. São Paulo: Ed. Nobel. 1986.
- Ribeiro, Ana Clara Torres - "Ciudad, Reivindicaciones Sociales y equipos colectivos". In: La cuestión del desarrollo urbano. *Textos Didácticos*. Série Monográfica. nº 04 (especial para América Latina) PUBLIPUR/UFRJ. 1987.
- Ribeiro, Ana Clara Torres - "Contextos, imagens e futuro: a gestão das necessidades". In: *Encontro Internacional Lugar, Formação Sócio-espacial Mundo*. ANPEGE. USP. São Paulo. setembro de 1994.
- Ribeiro, Ana Clara Torres - Mudanças culturais e a ação estimulada pela técnica. *Simpósio Multidisciplinar Internacional "O pensamento de Milton Santos e a construção da cidadania em tempos de globalização"* (AGB - seção Bauru). Mesa Redonda "Caminhos para a humanização da tecnologia". Bauru - SP. 24 a 27 de julho de 1997.
- Ribeiro, Ana Clara Torres - Traços da Sociedade no Meio Técnico-Científico e Informacional. *Geosul*. Florianópolis. v. 12, nº 23. 1º semestre de 1997.
- Ribeiro, Ana Clara Torres - *Urbanidade e Vida Metropolitana*. Rio de Janeiro: JOBRAN - Livraria e Editora. 1996.
- Ribeiro, Ana Clara Torres Ribeiro - Limites da Categoria Globalização: os desafios da nacionalidade. *Revista Experimental*. São Paulo. Ano II - Número 03. setembro de 1997.
- Ribeiro, Ana Clara Torres Ribeiro et al. - *Turismo: Uma Prática entre a Crise e a inovação da metrópole do Rio de Janeiro*. s/referência.
- Roche, Jean - Pôrto Alegre, metrópole do Brasil Meridional. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, nº 19. Março de 1955.
- Rodrigues, Arlete M. e Seabra Manoel - Habitação e Espaço Social na Cidade de São Paulo. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo. nº 64. 2º semestre de 1986. pp. 5-18
- Rodrigues, Leôncio Martins - *Conflito Industrial e Sindicalismo no Brasil*. São Paulo: Difusão Européia do Livro.

- Rodrigues, Lysias A. - *Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca Militar. 1947.
- Rodrigues, Maria Lúcia Estrada - "Betim e a nova industrialização mineira". In: *Produção do espaço e expansão industrial*. São Paulo: Edições Loyola. 1983.
- Rolnik, Raquel - "São Paulo, início da industrialização: o espaço e a política". 2º edição. In: Kowarick, Lúcio (org.) - *As lutas Sociais e a Cidade - São Paulo: passado e presente*. São Paulo: Editora Paz e Terra. 1994.
- Rolnik, Raquel - *A Cidade e a Lei*. São Paulo: Editora Nobel. 1997.
- Rousseau, Pierre - "Le Chemin de Fer Tentaculaire" In: *Histoire des Transports*. Paris: Librairie Arthème Fayard. 1961.
- Rulhmann, Henri - *Chemins de Fer Urbains - Étude Économique et Sociale*. Paris: Léon Eyrolles, Éditeur. 1936.
- Sánchez, Joan-Eugeni - *Espacio, economía y sociedad*. México: Siglo Veintiuno editores. 1991.
- Santos, Lúcia Leitão - "Recife, Cidadania e Revitalização". In: *Memória do Seminário*. Recife: Prefeitura da Cidade de Recife. abril de 1993.
- Santos, Milton - *O Centro da Cidade de Salvador - Estudo de Geografia Urbana*. Salvador: Livraria Progresso Editora. 1958a.
- Santos, Milton - Localização Industrial em Salvador. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, nº 3. Ano XX. Julho-Setembro de 1958b.
- Santos, Milton - A população da Bahia. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, nº 146. Ano XVI. Setembro-outubro de 1958c.
- Santos, Milton - Fatores que retardam o desenvolvimento da Bahia: A FALTA DE INDÚSTRIAS. *Seminário "Resistência a Mudanças"*. UNESCO. Rio de Janeiro. outubro de 1959a.
- Santos, Milton - Contribuição ao estudo dos centros de cidades: o exemplo da cidade do Salvador. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, nº 32. Julho de 1959b.
- Santos, Milton - Crescimento nacional e nova rede urbana: O exemplo do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*. Ano 29, número 4. 1967.
- Santos, Milton - *Les Villes de Tiers Monde*. Paris: Éditions M.-Th.Génin. 1971.
- Santos, Milton - Desenvolvimento Econômico e Urbanização em Países Subdesenvolvidos: Os Dois Sistemas de Fluxo da Economia Urbana e suas Implicações Espaciais. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, 56. fevereiro de 1977.
- Santos, Milton - *O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo*. São Paulo: Ed. Hucitec. 1º edição. 1978.
- Santos, Milton - *Espaço e Sociedade*. Petrópolis: Editora Vozes. 1979a.

- Santos, Milton - *O Espaço Dividido - Os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora. 1979 b.
- Santos, Milton - *Economia Espacial: Críticas e Alternativas*. São Paulo: Hucitec. 1979c.
- Santos, Milton -. "Do espaço sem nação ao espaço transnacionalizado". In: Rattner, Henrique (org.) - *Brasil 1990 - caminhos alternativos do desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense. 1979d
- Santos, Milton - Introdução a Economia Política das Disparidades Dentro de uma Região Metropolitana: O caso do Rio de Janeiro. *Relatório ao CNPq*. dezembro de 1981.
- Santos, Milton - *Espaço e Método*. São Paulo: Ed. Nobel. 1985.
- Santos, Milton - Passado e presente das relações entre sociedade e espaço e localização pontual da indústria moderna no Estado da Bahia. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, número 65. 2º Semestre de 1987a.
- Santos, Milton - Espaço e Dominação. *Seleção de Textos*. São Paulo: Associação dos Geógrafos Brasileiros. Jun. 1987b.
- Santos, Milton - *Metamorfose do Espaço Habitado*. São Paulo: Ed. Hucitec. 1988a.
- Santos, Milton - "Crisis y Desintegracion de la Metropoli". In: Panderó, Miguel (org.) *Urbanización, Subdesarrollo y Crisis en América Latina*. Seminário de Geografia de Albacete. 1988b.
- Santos, Milton - Materiais para o estudo da urbanização brasileira no período técnico-científico. *Boletim Paulista de Geografia*. nº 65. São Paulo. 1º semestre de 1989.
- Santos, Milton - *Metrópole Corporativa Fragmentada - O caso de São Paulo*. São Paulo: Editora Nobel. 1990 a.
- Santos, Milton - "A metrópole: modernização, involução e segmentação". In: Valladares, Licia e Pretedille (Org.) *Reestruturação Urbana - Tendências e Desafios*. Rio de Janeiro: Editora Nobel/IUPERJ. 1990b. pp. 183-191.
- Santos, Milton - Objetos e Ações: Dinâmica Espacial - Dinâmica Social. *Geosul*. Florianópolis. nº 14. Ano VII. 2º semestre de 1992.
- Santos, Milton - "Espaço Condiciona atividade Humana". *Cadeias Produtivas e Microrregiões do Estado de São Paulo*. São Paulo-SEBRAE. s/data.
- Santos, Milton - *A Urbanização Brasileira*. São Paulo: Ed. Hucitec. 1993a.
- Santos, Milton - *O Espaço do Cidadão*. São Paulo: Editora Nobel. 1993b. 2º edição.
- Santos, Milton - *Por uma Economia Política da Cidade. O caso de São Paulo*. São Paulo: Ed. Hucitec. 1994a.
- Santos, Milton - *Técnica, Espaço, Tempo - Globalização e meio técnico-científico-informacional*. São Paulo: Ed. Hucitec. 1994b.

- Santos, Milton - "Salvador: Centro e Centralidade na Cidade Contemporânea". In: Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes. *Pelo Pelô*. História, Cultura e Cidade. Salvador: Ed. da Universidade Federal da Bahia/ Faculdade de Arquitetura/Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. 1995.
- Santos, Milton - "Por Uma Geografia Cidadã: Por uma Epistemologia da Existência". *Boletim Gaúcho de Geografia*. Porto Alegre. Nº 21. Agosto de 1996a.
- Santos, Milton - *O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo*. São Paulo: Ed. Hucitec. 4º edição. 1996b.
- Santos, Milton - *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Editora Hucitec. 1996c.
- Santos, Milton - São Paulo, uma evolução contraditória. *Anales de Geografia de La Universidad Complutense*. nº 16. Madrid. 1996d.
- Santos, Milton - "Os limites da Globalização". Entrevista concedida à *Revista Arquitetura e Urbanismo*. Ano 12 - ABR/MAI 1997a.
- Santos, Milton - Da política dos Estados à política das empresas. *Caderno Esc. Legislativo*. 3(6). Belo Horizonte. jul/dez.1997b
- Sevcenko, Nicolau - "Os maquinismos de uma cenografia móvel". In: *Orfeu Extático na Metrópole São Paulo sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras. 1992.
- Sevcenko, Nicolau - *A Revolta da Vacina - mentes insanas e corpos rebeldes*. São Paulo: Editora Brasiliense. 1984.
- Silveira, Maria Laura - Endurecimento dos Sistemas Técnicos, Flexibilização dos Sistemas Organizacionais: Um nova dialética do meio técnico-científico? (Um exemplo de modernização territorial argentina). *Encontro Internacional "Lugar Formação Socioespacial Mundo"*. São Paulo: ANPEGE. 08-10/1994.
- Silveira, Maria Laura - *Um país, uma região. Fim de século e modernidades na Argentina*. São Paulo: FAPESP/Laboplan - USP. 1999b.
- Silveira, Maria Laura - Uma Situação Geográfica: Do Método à Metodologia. *Território*. Rio de Janeiro: Laget/UFRJ. nº 6. jan./jun. 1999a.
- Singer, Paul - "O uso do Solo Urbano na Economia Capitalista". 2º edição. In: Maricato, Erminia (org.) - *A produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*. São Paulo: Editora Alfa-Omega. 1982. pp. 21-36
- Singer, Paul - *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. (1º edição1968). São Paulo: Companhia Editora Nacional. 2º edição. 1977.
- Singer, Paul - *Globalização e Desemprego - Diagnóstico e Alternativas*. São Paulo: Contexto. 1999.
- Sorre, Max. - *El Hombre en La Tierra*. São Paulo: Editora Labor S.A. 1967.

- Sorre, Max.- *Les Fondements de la Géographie Humaine - L'Habitat*. Tomo III. Paris: Librairie Armand Colin. 1952.
- Souza, Maria Adélia de - Regionalização: tema geográfico e político - O caso paulista. *Boletim Paulista de Geografia*. n. 50. São Paulo. Março de 1976.
- Souza, Maria Adélia - *Cidade: espaço e tempo - uma reflexão sobre a epistemologia da complexidade (uma intrigância)*. Departamento de Geografia - Faculdade de Filosofia Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo. outubro de 1991.
- Souza, Maria Adélia de - *A Identidade da Metrópole*. São Paulo: Editora Hucitec. 1994.
- Souza, Maria Adélia - A Metrópole Global - uma reflexão sobre o espaço intrametropolitano. São Paulo em Perspectiva. Volume 9. nº 2. *Revista da Fundação SEADE*. abr-jun/1995.
- Souza, Maria Adélia et al - *Metrópole e Globalização. Conhecendo a cidade de São Paulo*. São Paulo: Cedesp. 1999.
- Sposati, Aldaiza (coord.). *Mapa da Exclusão/Inclusão Social da Cidade de São Paulo*. São Paulo: Educ. 1996.
- Stiel, Waldemar Corrêa - *História dos transportes Coletivos em São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/ McGrawj-Hill do Brasil, Ltda. 1978.
- Stiel, Waldemar Corrêa. *História dos Transportes Urbanos no Brasil*. São Paulo: EBTU. 1984.
- Suzigan, Wilson - Estado e industrialização do Brasil. *Revista de Economia Política*. vol. 8. nº 4. outubro/dezembro. 1988.
- Suzigan, Wilson - Experiência histórica de política industrial no Brasil. *Revista de Economia Política*. vol. 16. nº 1. janeiro/março. 1996.
- Trindade Jr., Saint-Clair Cordeiro da - *Produção do Espaço e diversidade do uso do solo em área de Baixada Saneada. Belém (PA)*. Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade Federal do Pará - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Belém. 1993.
- Trindade Jr., Saint-Clair Cordeiro da - A Dinâmica Urbana e o Uso do Solo em Belém: Análise de Processos Espaciais em Zona Periférica do Centro. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 56 (1/4). jan./dez. 1994.
- Trindade Jr., Saint-Clair Cordeiro - *Produção do Espaço e Uso do Solo Urbano em Belém*. Belém: UFPA/NAEA/PLADES. 1997.
- Trindade Jr., Saint-Clair Cordeiro da - *A cidade Dispersa - Os novos espaços de Assentamentos em Belém e a Reestruturação Metropolitana*. Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1998 a.

- Trindade Jr., Saint-Clair Cordeiro da - Faces da Urbanização na Fronteira: a dinâmica metropolitana de Belém no contexto da urbanização amazônica. *Revista Experimental. São Paulo*. Departamento de Geografia - Lapoblan/FFLCH - USP. Ano II - nº 4/5 - setembro de 1998 b.
- Tronca, Ítalo - *Revolução de 1930: a dominação oculta*. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense. 1982.
- Ultramari, Clovis e Moura, Rosa - "Retrospectiva Demográfica e Simulação de Tendências - RMC 1950/2010. *Métropole Grande Curitiba: teoria e prática*. Curitiba: IPARDES: Editora Gráfica Santa Clara. 1994. pp.3-34.
- Valladares, Licia do Prado - *Habitação em Questão*. Rio de Janeiro: Editora Zahar. 1980.
- Verás, Maura Pardini Bicudo e Taschner, Suzana P. - Evolução e mudanças das favelas paulistanas. *Espaço e Debate*. nº 31. 1990.
- Weber, Adna Ferrin - *The Growth of Cities in the Nineteenth Century. A Study in Statistic*. New York: Cornell Universty Press. 1965.
- Weffort, Francisco Corrêa - *O Populismo na Política Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra. 1978.
- Weinstein, Barbara - *A Borracha na Amazônia: Expansão e Decadência (1850-1920)*. São Paulo: Editora Hucitec-Edusp. 1993.
- Wolkowitsch, Maurice - *Géographie des Transports*. Paris: Armand Colin. 1973.
- Xavier, Marcos Antônio. *O Sistema Rodoviário Brasileiro - Um Elemento Técnico do Território*. Trabalho de Graduação Individual - TGI apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia e Letras Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1997.

Índice de Periódicos

- 20 anos no ano 2000 - Estudos Sociodemográficos sobre a Juventude Paulista. São Paulo: Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). 1998
- A Base de Dados sobre a Situação Ambiental da Região Metropolitana do Recife. Recife: Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife. Agosto, 1997.
- Anuário Estatístico do Estado de São Paulo, 1997. São Paulo: Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). 1998
- Bahia Análise & Dados. Salvador, v.9, nº 2. setembro 1999. SEI
- Balanço Anual - Pernambuco. Gazeta Mercantil São Paulo: ano IV, nº 4. Agosto de 1999.
- Balanço Anual - São Paulo. Gazeta Mercantil São Paulo: ano IV, nº 4. Novembro de 1999.
- Censos Industriais 1960, 1970, 1980. São Paulo: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (FIBGE).
- Informações Básicas dos Municípios Baianos. Salvador: CONDER - CEI. 1994.
- Perfil dos Municípios da Região Metropolitana do Recife. Recife: Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife - FIDEM. Maio de 1998.
- Plano Diretor de São Paulo - Ao Alcance de todos. São Paulo: 1991.
- Plano Metropolitano da Grande São Paulo 1993/2010 - Proposta. São Paulo: Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo SA (EMPLASA). 1994.
- Pobreza Urbana - Bases para a formulação de um programa de ação integrada - Região Metropolitana do Recife. Recife: Centro das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos UNCHS (Habitat). Março 1996.
- Sistema Informativo Integrado: Áreas Pobres da Região Metropolitana do Recife. II Volume. Relatório Comparativo dos 50 Núcleos. Recife. janeiro de 1996.
- Sumário de Dados da Grande São Paulo, 1993. São Paulo: Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo SA (EMPLASA). 1994
- Sumário de Dados da Grande São Paulo, 1991. São Paulo: Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo SA (EMPLASA). 1992.
- URB ano 1. Novembro de 1997

CROQUIS DAS REGIÕES METROPOLITANAS

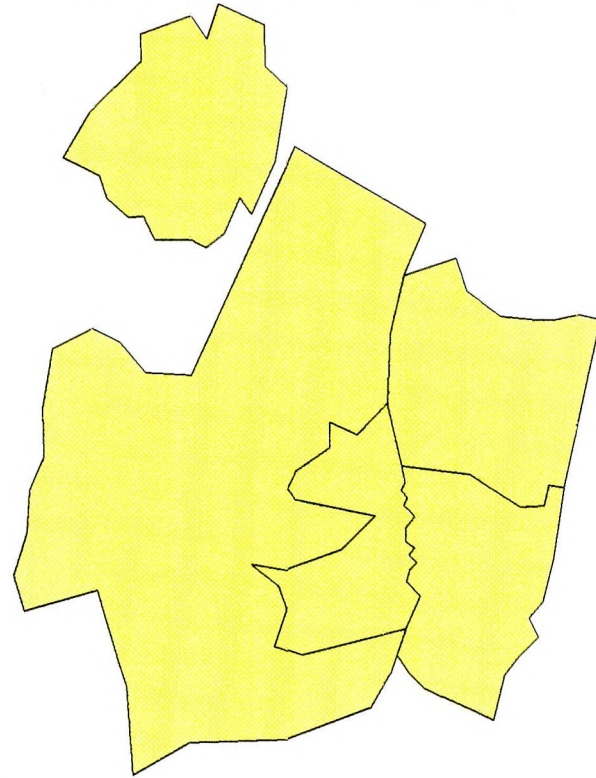
BRASIL- DIVISÃO MUNICIPAL - 1998

REGIÕES METROPOLITANAS



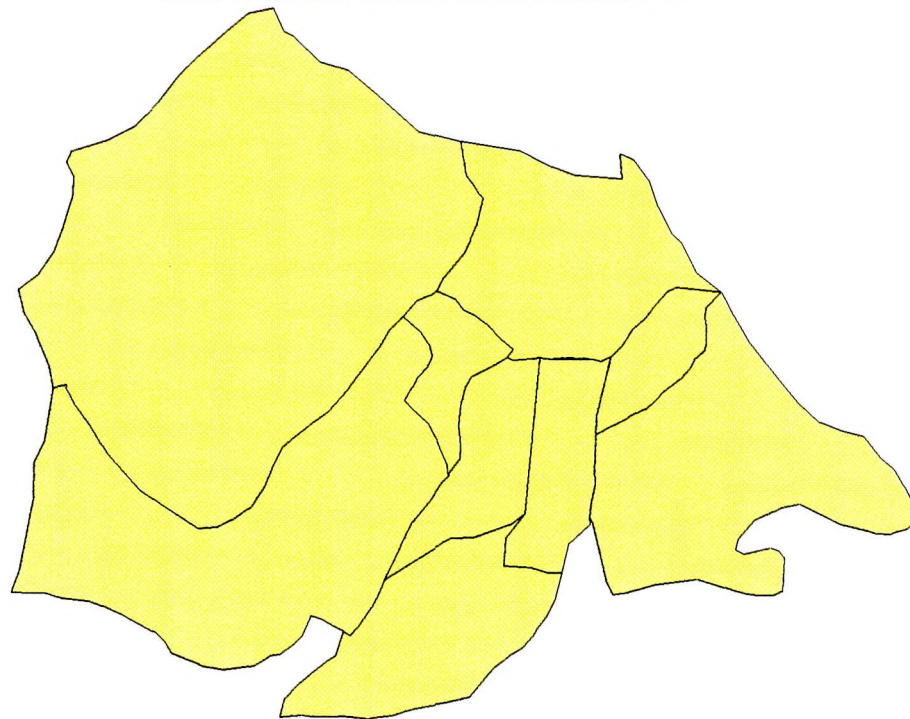
Fonte: Base de Informações Municipais, IBGE, 1998.

REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM - PA



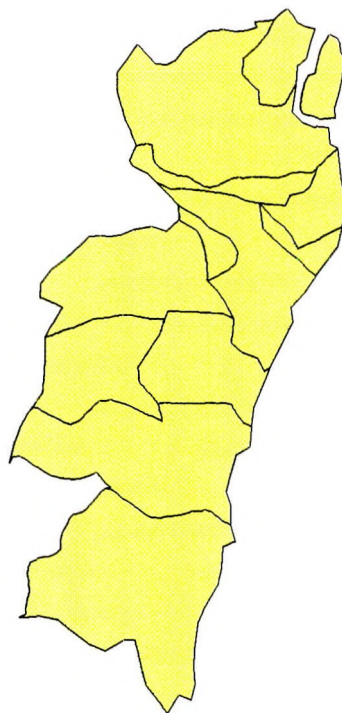
Fonte: Base de Informações Municipais, IBGE, 1998

REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA - CE



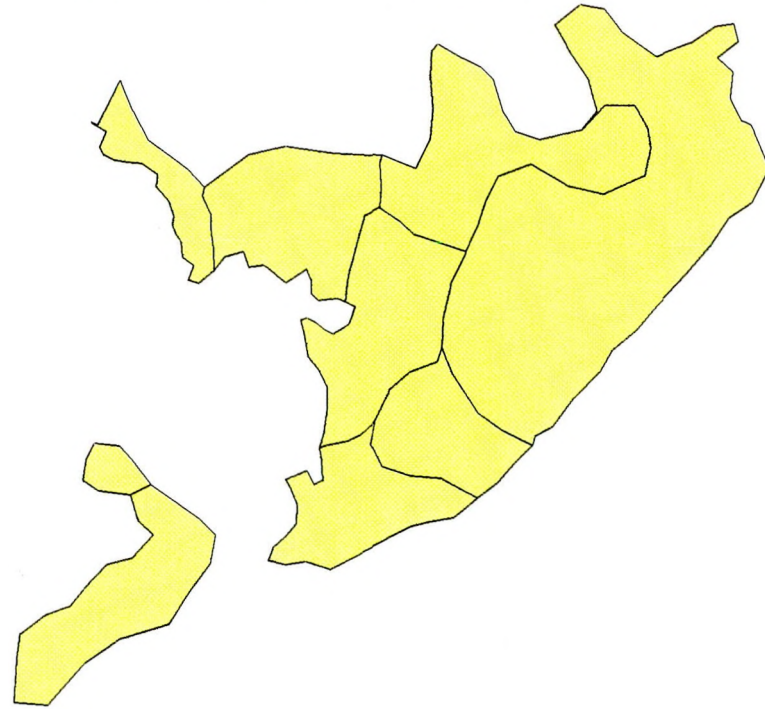
Fonte: Base de Informações Municipais, IBGE, 1998.

REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE - PE



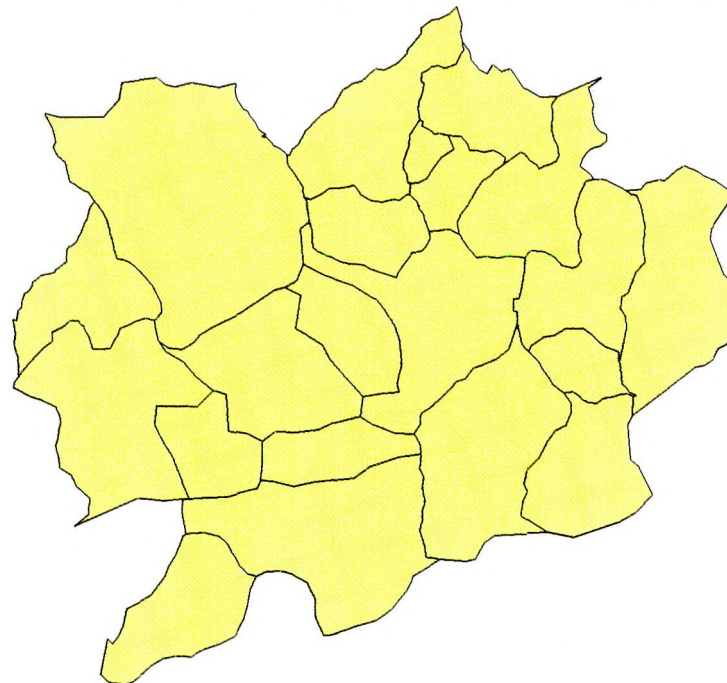
Fonte: Base de Informações Municipais, IBGE, 1998.

REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - BA



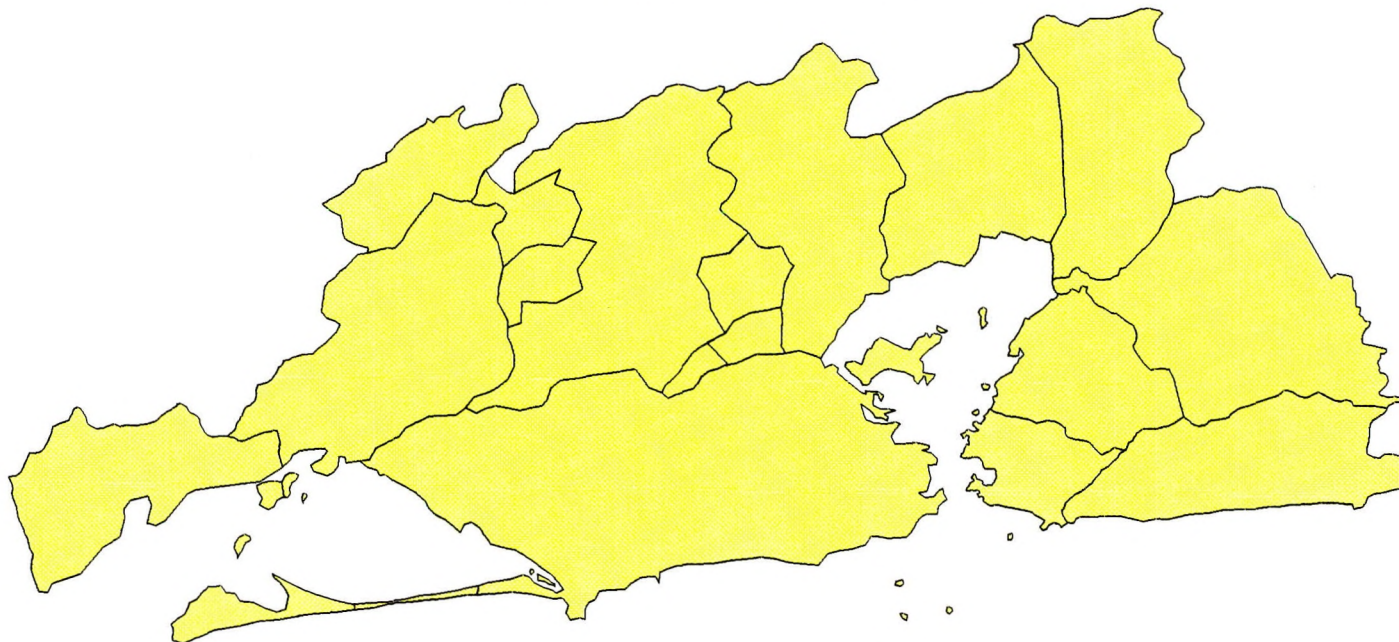
Fonte: Base de Informações Municipais, IBGE, 1998.

REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE - MG



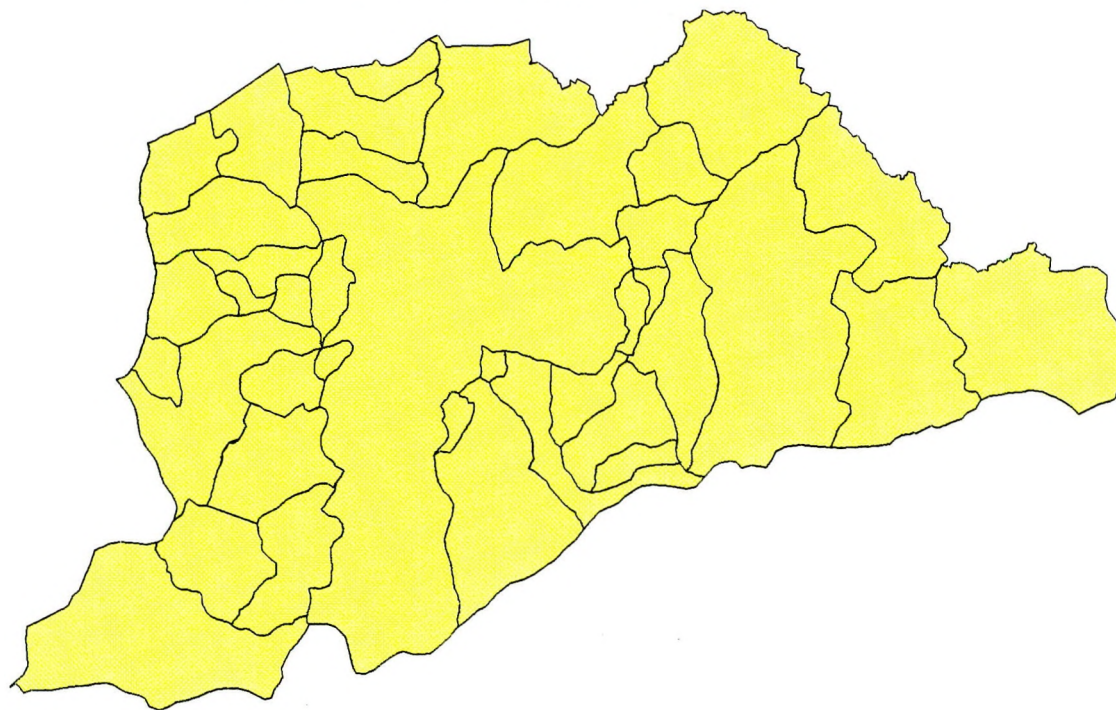
Fonte: Base de Informações Municipais, IBGE, 1998

REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO - RJ



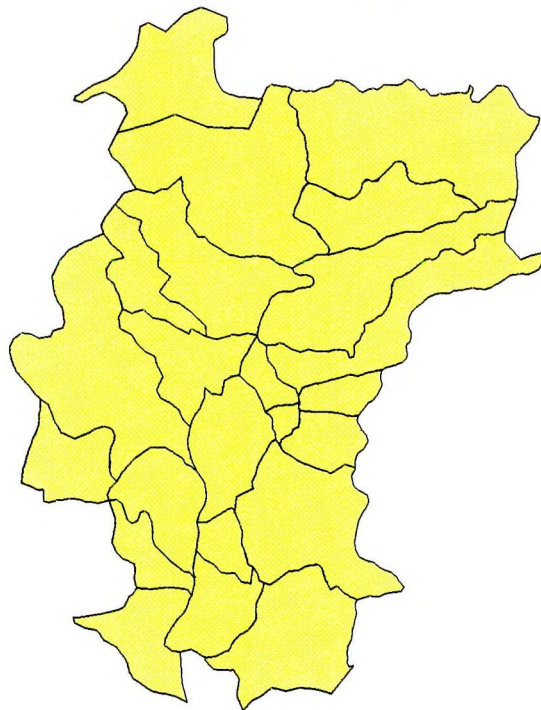
Fonte: Base de Informações Municipais, IBGE, 1998.

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - SP



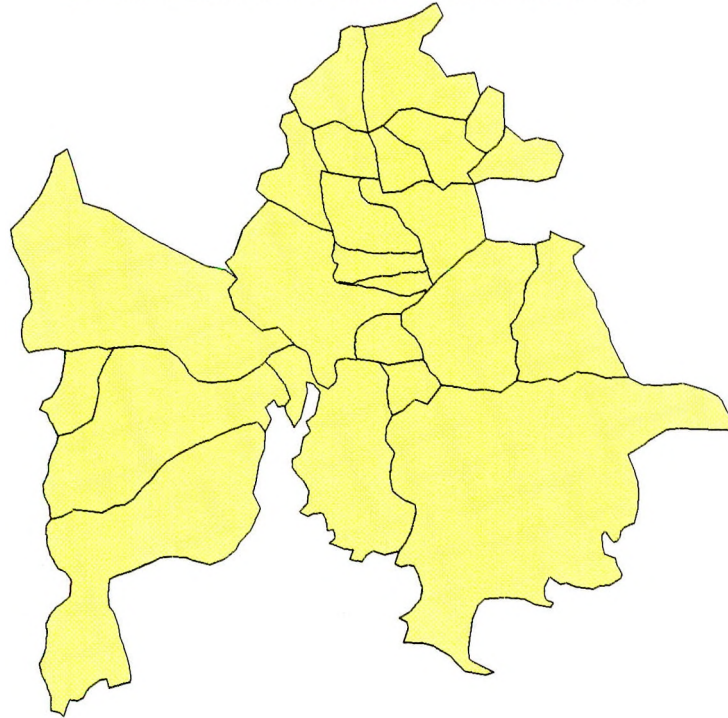
Fonte: Base de Informações Municipais, IBGE, 1998.

REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - PR



Fonte: Base de Informações Municipais, IBGE, 1998.

REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE - RS



Fonte: Base de Informações Municipais, IBGE, 1998.

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO – TAXA DE CRESCIMENTO POR MUNICÍPIO

	1970/1980	198/1991	1991/1996	1970/1996
Arujá	82,67%	115.17	34.86	430.13
Barueri	99.25	73.62	35.51	368.83
Biritiba-Mirim	48.09	33.31	12.61	122.32
Caieiras	61.61	55.33	47.20	269.54
Cajamar	111.88	53.75	25.87	310.08
Carapicuíba	238.621	28.43	37.38	497.52
Cotia	103.57	70.69	20.94	310.54
Diadema	189.75	33.51	5.84	309.45
Embu	427.88	62.82	25.41	977.95
Embu-Guaçu	104.69	72.39	16.49	311.09
Ferraz de Vasconcelos	119.04	74.67	26.83	401.64
Francisco Morato	154.09	193.95	26.61	845.73
Franco da Rocha	39.93	68.37	14.93	170.80
Guararema	19.50	118.92	0.18	42.38
Guarulhos	124.95	47.89	23.41	307.17
Itapecerica da Serra	138.90	54.02	18.30	335.31
Itapevi	93.84	101.71	23.86	384.32
Itaquaquecetuba	150.95	125.77	38.42	684.30
Jandira	188.36	73.95	20.18	502.86
Juquitiba	71.90	59.85	9.41	200.67
Mairiporã	40.63	45.00	24.92	154.76
Mauá	102.30	43.38	16.24	237.17
Mogi das Cruzes	42.66	38.00	14.46	125.35
Osasco	67.63	19.74	9.62	120.05
Pirapora do Bom Jesus	29.52	65.61	31.96	183.06
Poá	63.04	44.55	11.10	161.87
Ribeirão Pires	94.61	50.50	14.65	235.82
Rio Grande da Serra	139.28	48.81	16.17	313.67
Salesópolis	11.46	6.62	16.87	38.51
Santa Isabel	69.08	30.87	8.93	141.05
Santana do Parnaíba	87.03	274.58	51.73	963.06
Santo André	32.05	11.55	1.38	49.36
São Bernardo	111.04	33.19	16.49	227.47
São Caetano do Sul	8.62	-8.31	-5.85	-6.86
São Paulo	43.35	13.57	2.00	66.07
Suzano	82.21	57.17	13.78	225.89
Taboão da Serra	138.50	63.92	14.00	351.07
Vargem Grande Paulista	100%	-22.06	68.17	31.06

Fonte: Censo Demográfico: 1970, 1980, 1991 e 1996.

Distribuição Relativa das Unidades de Saúde - Por tipo e Leitos Hospitalares - Região Metropolitana de São Paulo e Município de São Paulo - 1997

	Unidades de Saúde				leitos		Coeficiente
	Postos de Saúde	Centro de Saúde	Pronto-Socorro	Unidade Móvel de Emergência ⁸²	Públicos	Privados	
A -Região Metropolitana	58	655	93	43	14.449	13.874	2.23
B-Município de São Paulo	28	318	28	22	8.620	7.855	2.52
B/A	48,27	48,54	30,10	51,16	59,65	56,61	

Fonte: Anuário Estatístico do Estado de São Paulo. Fundação SEADE. São Paulo. 1998.

**Região Metropolitana de São Paulo
Distribuição de Hospitais, por Entidade Mantenedora: 1991**

Demais Municípios da Região Metropolitana	Particular	Municipal	Estadual	Federal	Total
Santo André	14	1	-	-	15
São Bernardo	13	-	-	-	13
Guarulhos	9	-	1	1	11
Osasco	8	-	1	-	9
São Caetano do Sul	6	-	-	-	6
Mauá	3	-	1	-	4
Franco da Rocha	-	-	4	-	4
Mogi das Cruzes	3	-	1	-	4
Suzano	3	-	1	-	4
Diadema	3	-	-	-	3
Carapicuíba	3	-	-	-	3
Demais Municípios	18	2	1	-	22
	83	3	10	1	94

Fonte: Sumário de Dados da Grande São Paulo, 1992.

Número de Escolas - Por Dependência Administrativa - Ensino Médio- Região Metropolitana de São Paulo - 1991

Municípios da Região Metropolitana	Estadual		Municipal		Particular		Total	
São Paulo	970	43.18	672	57.48	927	73.92	2569	55.02
Santo André	93	4.14	29	2.48	51	4.06	173	3.70
São Bernardo do Campo	100	4.45	61	5.21	43	3.42	204	4.36
São Caetano do Sul	26	1.15	27	2.30	24	1.91	77	1.64
	1.057	47.06	789	67.49	209	16.66	1.646	64.07
Total da R.M.	2.246	100	1.169	100	1.254	100	4.669	100

Fonte: Sumário de Dados da Grande São Paulo, 1992.

⁸² Referem-se às unidades para atendimento médico/odontológico e às equipadas para exames auxiliares de diagnósticos. (Anuário Estatístico do Estado de São Paulo. Fundação Seade. 1998).

**Distribuição das empresas e pessoal ocupado segundo o tamanho
na Região Metropolitana de São Paulo - 1998**

Região Metropolitana	Micro		Pequena		Média		Grand e	
	(01-04)	P.O.	(05 a 99)	P.O.	(100-499)	P.O.	(+ 500)	P.O.
Município de São Paulo	269.542	566.473	97.435	1.400.857	3.198	636.435	568	1.382.256
Demais Municípios	107.117	203.610	25.976	467.898	1.696	343.490	287	382.961
Total	376.659	770.083	123.411	1.868.755	4.894	979.925	855	1.765.217

Fonte: Base de Informações Municipais - IBGE, 1998

Distribuição dos estabelecimentos de ensino por subdistritos - Município de São Paulo - 1991

	Estadual		Municipal		Particular		Total	
	nº .abs.	%	nº .abs.	%	nº .abs.	%	nº .abs.	%
Centro Histórico (Brás, Belenzinho, Cambuci, Santa Ifigênia, Mooca, Pari, Barra Funda, Bom Retiro, Sé)	25	2.57	12	1.78	56	6.04	93	3.62
Centro Expandido (Lapa, Perdizes, Jardim Paulista, Vila Mariana, Indianópolis, Santa Cecília, Consolação, Liberdade, Aclimação, Jardim América, Pinheiros, Cerqueira César, Bela Vista, Vila Madalena)	61	6.28	35	5.20	315	33.98	411	15.99
Oeste (Butantã)	39	4.02	39	5.80	37	3.99	115	4.47
Sul (Santo Amaro, Jabaquara, Capela do Socorro, Ibirapuera, Paralheiros)	232	23.91	141	20.98	185	19.95	558	21.72
Sudeste (Vila Prudente, Saúde, Ipiranga, Alto da Mooca)	103	10.61	75	11.16	124	13.37	302	11.75
Leste 1 (Tatuapé, Ermelino Matarazzo, Vila Matilde, Penha de França, Vila Formosa, Cangaíba)	135	13.91	71	10.56	62	6.68	268	10.43
Leste 2 (São Miguel Paulista, Itaim Paulista, Itaquera, Guaianazes, São Mateus)	177	18.24	146	21.72	26	2.80	349	13.58
Norte 1 (Pirituba, Vila Jaragua, Jaraguá, Perus)	40	4.12	41	6.10	12	1.29	93	3.62
Norte 2 (Tucuruvi, Santana, Nossa Senhora do Ó, Vila Maria, Brasilândia, Casa Verde, Vila Guilherme, Limão, Vila Nova Cachoeirinha).	158	16.28	112	16.66	110	11.86	380	14.79
	970	100	672	100	927	100	2569	100

Fonte: Sumário de Dados da Grande São Paulo, 1992.

Número de Equipamentos Culturais - Região Metropolitana de São Paulo - 1990

Municípios da Região Metropolitana	Teatros (1995)		Centros e Casas de Cultura (1990)		Bibliotecas (1990)		Cinemas (1990)	
São Paulo	88	80%	10	35.71	1.202	80.45	70	49.29
Santo André	4	3.63	-	-	81	5.42	1	0.70
São Bernardo do Campo	4	3.63	1	3.57	26	1.74	3	2.11
São Caetano do Sul	1	0.90	-	-	39	2.61	1	0.70
Guarulhos	1	0.90	1	3.57	31	2.07	-	-
Demais Municípios	12	10.90	16	57.14	115	7.69	67	47.18
Total da R.M.	110	100	28	100	1.494	100	142	100

Fonte: Sumário de Dados da Grande São Paulo, 1992. Funarte Ministério da Cultura 1995.

Região Metropolitana de São Paulo - 1998

Número de Estabelecimentos e Pessoal Ocupado, segundo o porte da empresa.

	Micro		Pequena		Média		Grande	
	Nº Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Nº Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Nº Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Nº Estabelecimentos	Pessoal Ocupado
Arujá	758	1.481	228	3.933	16	4.516	2	1.382
Barueri	3.772	7.750	1.322	30.722	136	28.278	19	29.669
Biritiba-Mirim	327	497	31	559	01	230	-	-
Caiciras	709	1.359	165	3.512	14	2.855	2	1.264
Cajamar	697	1.218	205	4.335	28	6.285	11	19.375
Carapicuíba	3.414	5.412	438	6.876	13	3.369	3	3.602
Cotia	2.982	6.055	767	12.859	46	8.608	9	6.861
Diadema	4.397	8.724	1.728	34.317	130	26.612	16	16.829
Embu	2.662	5.230	586	11.014	69	15.986	16	17.650
Embu-Guaçu	501	974	130	2.289	10	2.083	2	1.442
Ferraz de Vasconcelos	807	1.343	189	4.195	25	4.737	1	1.269
Francisco Morato	830	1.252	95	1.390	3	759	1	717
Franco da Rocha	744	1.325	182	2.566	16	2.693	1	812
Guararema	960	1.713	97	1.299	3	607	-	-
Guarulhos	13.684	25.562	4.235	74.418	274	56.660	41	51.683
Itapeçerica da Serra	1.485	2.481	286	4.413	18	2.967	5	4.128
Itapevi	1.288	2.239	231	3.979	18	4.124	1	1.527
Itaquaquecetuba	1.658	2.812	459	9.357	42	8.863	4	4.085
Jandira	1.050	1.778	214	3.358	16	3.021	-	-
Juquitiba	1.536	2.928	88	1.326	4	849	1	1.159
Mairiporã	1.168	2.036	221	3.672	6	1.219	1	859
Mauá	3.322	5.948	801	11.581	40	7.389	7	10.896
Mogi das Cruzes	4.232	7.660	1.304	19.089	57	9.922	11	7.440
Osasco	10.079	18.494	2.134	36.020	98	20.242	22	30.835
Pirapora do Bom Jesus	1.046	2.001	20	180	3	696	-	-
Poá	2.874	5.323	274	5.057	17	3.492	7	8.379
Ribeirão Pires	1.426	2.654	405	6.919	21	3.673	5	5.050
Rio Grande da Serra	278	402	36	634	2	704	-	-
Salesópolis	257	386	41	474	1	193	-	-
Santa Isabel	901	1.594	133	2.062	10	1.502	2	1.884
Santana do Parnaíba	2.485	4.768	296	5.677	24	4.540	1	905
Santo André	11.457	23.056	3.728	53.735	152	30.519	25	30.534
São Bernardo	12.615	26.166	1.755	56.500	215	41.936	42	80.983
São Caetano do Sul	5.129	10.616	1.704	24.704	90	18.299	11	22.403
São Paulo	269.542	566.473	97.435	1.400.857	3.198	636.435	568	1.382.256
Suzano	2.506	4.483	644	10.539	28	5.942	12	12.230
Taboão da Serra	2.533	4.786	635	11.619	42	7.416	4	5.711
Vargem Grande Paulista	436	908	140	2.249	7	1.540	2	1.398
São Lourenço	112	196	29	510	1	164	-	-
Texto		770.083	123.411	1.868.755	4.894	794.604	855	1.765.217

Fonte: Base de Dados - IBGE, 1998

MUNICÍPIOS DAS REGIÕES METROPOLITANAS

Belém	Belém
	Ananindeua
	Benevides
	Marituba
	Santa Bárbara do Pará
Fortaleza	Fortaleza
	Aquiraz
	Caucaia
	Eusébio
	Guaiúba
	Itaitinga
	Maracanau
	Maranguape
	Pacatuba
Recife	Recife
	Abreu e Lima
	Araçoiaba
	Cabo de Santo Agostinho
	Camaragibe
	Igarassu
	Ipojuca
	Itamaracá
	Itapissuma
	Jaboatão dos Guararapes
	Moreno
	Olinda
	Paulista
	São Lourenço da Mata
Salvador	Salvador
	Camaraci
	Candeias
	Dias D'Ávila
	Itaparica
	Lauro de Freitas
	Madre de Deus
	São Lourenço do Conde
	Simões Filho
	Vera Cruz
Belo Horizonte	Belo Horizonte
	Betim
	Brumadinho
	Caeté
	Confins
	Contagem
	Esmeraldas
	Florestal
	Ibirité
	Igarapé
	Juatuba
	Lagoa Santa
	Mário Campos
	Mateus Leme
	Nova Lima
	Pedro Leopoldo
	Raposos
	Ribeirão das Neves
	Rio Acima
	Rio Manso
	Sabará

	Santa Luzia
	São Joaquim de Bicas
	São José da Lapa
	Sarjedo
	Vespasiano
	Viana
	Viana Velha
Rio de Janeiro	Rio de Janeiro
	Belford Roxo
	Duque de Caxias
	Guapimirim
	Itaboraí
	Itaguaí
	Japeri
	Magé
	Mangaratiba
	Maricá
	Nilópolis
	Niterói
	Nova Iguaçu
	Paracambi
	Queimados
	São Gonçalo
	São João de Meriti
	Seropédica
	Tanguá

Curitiba	Curitiba
	Adrianópolis
	Almirante Tamandaré
	Araucária
	Balsa Nova
	Bocaiuva do Sul
	Campina Grande do Sul
	Campo Largo
	Cerro Azul
	Colombo
	Contenda
	Doutor Ulysses
	Fazendario Grande
	Itaperuic
	Mandirituba
	Pinhais
	Piraquara
	Quatro Barras
	Rio Branco do Sul
	São José dos Pinhais
	Tunas do Paraná
	Tijucas do Sul
	Quitandinha

Porto Alegre	Porto Alegre
	Alvorada
	Cachoeirinha
	Campo Bom
	Canoas
	Charqueadas
	Dois Irmãos
	Eldorado do Sul
	Estância Velha
	Esteio
	Glorinha
	Gravataí
	Guaíba
	Ivoti
	Nova Hartz
	Novo Hamburgo
	Parabé
	Portão
	São Leopoldo
	Sapiranga
	Sapucaia do Sul
	Triunfo
	Viamão