

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

COGEAE

ESPECIALIZAÇÃO EM ECONOMIA URBANA E GESTÃO PÚBLICA

**“CIDADES DORMITÓRIO” NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO
PAULO: O CASO DO MUNICÍPIO DE CARAPICUÍBA**

Ivan Luis Gomes

São Paulo – SP
2015

Ivan Luis Gomes

**“CIDADES DORMITÓRIO” NA REGIÃO METROPOLITANA
DE SÃO PAULO: O CASO DO MUNICÍPIO DE
CARAPICUÍBA**

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Economia Urbana e gestão Pública, da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - COGEAE, como pré-requisito para a obtenção do título de Especialista em Economia Urbana e Gestão Pública, orientada pelo Professor Doutor Ricardo Carlos Gaspar.

São Paulo - SP
2015

AVALIAÇÃO:.....

ASSINATURA DO ORIENTADOR:.....

Agradecimentos

Gostaria de agradecer a todos que direta ou indiretamente contribuíram para realização deste trabalho, em especial, meu orientador, o professor Ricardo Gaspar, pela atenção e cuidadosa orientação, meus pais pelo incentivo e apoio e, finalmente, a minha companheira de todas as horas, Sheila, que também me incentivou e apoiou de forma muito paciente.

Resumo

O presente trabalho busca analisar o conceito de “cidade dormitório” verificando sua serventia na caracterização de municípios que possa subsidiar a implementação de políticas públicas, a partir de um estudo de caso do município de Carapicuíba. Para tanto, se buscou situar a discussão no contexto da cidade-região de São Paulo, num primeiro momento e da Região Metropolitana de São Paulo num segundo, buscando identificar as relações que os municípios dessas formas urbanas estabelecem entre si, utilizando, dentre outras informações, dados sobre deslocamentos pendulares.

Lista de Fotos

Foto 01: Aldeia de Carapicuíba.....43

Foto 02: Vista geral do Conjunto Habitacional Presidente Castello Branco46

Lista de Mapas

Mapa 01: Região Metropolitana de São Paulo	20
Mapa 02: Distribuição da população na 2ª Integração do Arranjo Populacional de "São Paulo/SP" 2010	30
Mapa 03: Distribuição dos deslocamentos para trabalho e estudo acima de 1 000 pessoas, entre arranjos populacionais, na 2ª Integração do Arranjo Populacional de "São Paulo/SP" - 2010	36
Mapa 04: Principais fluxos pendulares com origem na Macrometrópole Paulista – 2010	37
Mapa 05: Região Metropolitana de São Paulo: Divisão Sub-regional	39
Mapa 06: Linha férrea e estações de trem em Carapicuíba e imediações	41
Mapa 07: Deslocamento pendular para trabalho na RMSP -2010.....	52

Lista de Gráficos

Gráfico 01: Distribuição percentual da população brasileira nos Censos	13
Gráfico 02: Evolução do salário mínimo e do PIB per capita – 1940/2004.....	23

Lista de Quadros

Quadro 01: Indicadores comparativos Carapicuíba, municípios limítrofes, São Paulo e RMSP - 2012.....	42
---	-----------

Lista de Tabelas

Tabela 01: Participação das regiões metropolitanas na produção e na ocupação na indústria da transformação.....	16
Tabela 02: Regiões metropolitanas: ocupação formal e variação, 1985 e 2005 (por mil).....	17
Tabela 03: Produto Interno Bruto Total a Preços Correntes - Brasil, Estado de São Paulo, Região Metropolitana e Município de São Paulo - 2012	17
Tabela 04: Evolução da população no Município de São Paulo (MSP), Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e no Estado de São Paulo (1940 – 2010).	18
Tabela 5: Evolução dos Saldos Migratórios na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), no Município de São Paulo (MSP) e em municípios periféricos (1940 – 2007).	19
Tabela 06: Maiores Aglomerados Urbanos do Mundo - 2014	19
Tabela 07: Composição dos arranjos populacionais e taxa de urbanização por Região	29
Tabela 08: População e número de municípios, total e percentual, nos arranjos populacionais e municípios isolados da 2ª Integração do Arranjo Populacional de “São Paulo/SP” – 2010.	34
Tabela 9: Fluxos de deslocamentos para trabalho e estudo entre arranjos populacionais da 2ª Integração do Arranjo Populacional de “São Paulo/SP”, maiores que 2000 pessoas - 2010.....	35
Tabela 10: Crescimento demográfico no município de Carapicuíba (1970 – 2014) ..	40
Tabela 11: Distribuição dos Trabalhadores de Carapicuíba por Setor de Atividade Econômica – 1991 - 2013.....	48
Tabela 12: Volume e peso relativo da mobilidade pendular de residentes sobre a População em Idade Ativa (PIA). Região Metropolitana do Estado de São Paulo, 2000 e 2010.....	48
Tabela 13: Evolução da população, do número de entradas e saídas por motivo de estudo ou trabalho e saldo no município de Carapicuíba, 2000 – 2010.....	49
Tabela 14: Motivo das viagens/ dias realizadas em Carapicuíba – 2007	50
Tabela 15: Principais destinos das viagens originadas em Carapicuíba – 2007.....	50

Sumário

Agradecimentos.....	13
Resumo	14
Lista de Fotos	15
Lista de Mapas	16
Lista de Gráficos.....	17
Lista de Quadros	18
Lista de Tabelas.....	19
Introdução.....	11
Capítulo 1: O Processo de urbanização da RMSP.....	13
1.1 Alguns aspectos sobre a formação econômica da RMSP	14
1.2 Crescimento demográfico na RMSP	18
1.3 Expansão urbana e desigualdades sócioespaciais na RMSP.....	20
Capítulo 2: Cidades dormitório e pendularidade no contexto da “Cidade-Região” de São Paulo	25
2.1 Deslocamentos Pendulares e Arranjos Populacionais	27
2.1.1 2ª Integração do Arranjo Populacional de São Paulo/SP e a cidade região de São Paulo	30
Capítulo 3: O caso do município de Carapicuíba	39
3.1 Formação do município de Carapicuíba.....	43
3.2 Carapicuíba, cidade dormitório?.....	47
Considerações Finais.....	54
Referências Bibliográficas	57

Introdução

O uso do termo “cidade dormitório” costuma ser empregado quando se analisam processos demográficos e de urbanização que se desenham em regiões metropolitanas e também para caracterizar cidades que se encontram em situação de desvantagem e dependentes economicamente de um polo regional para o qual se destinam diariamente significativos fluxos populacionais, principalmente, para trabalhar ou estudar. No Brasil o Termo ficou associado aos processos de marginalização e periferização da pobreza em contextos metropolitanos, sobretudo, a partir da década de 1970, contrastando com o que encontramos na literatura internacional que o associa, de forma menos pessimista, a processos de suburbanização das classes médias. O que revela a multiplicidade de significados que o termo pode assumir.

A região metropolitana de São Paulo (RMSP), objeto de inúmeras pesquisas sobre estudos urbanos, experimentou um modelo de desenvolvimento urbano excludente com baixos salários caracterizado pelo crescimento demográfico elevado e expansão urbana abrangendo ao menos 21 municípios da RMSP, na qual se formaram cidades que poderiam ser caracterizadas como dormitório, a julgar pelo saldo negativo de deslocamentos pendulares de seus moradores onde o número de saídas (viagens) para outros municípios por motivo de estudo ou trabalho é superior (viagens) ao de entradas nesses municípios.

O município de Carapicuíba situado na região sub-oeste da RMSP, por apresentar os elementos apontados anteriormente, poderia perfeitamente ser caracterizado como “dormitório”. Trata-se de um município de elevado crescimento populacional e de baixa arrecadação que, por sua vez, possui uma série de demandas ainda não atendidas no âmbito das políticas públicas. Considerando esse quadro, convém indagar se a caracterização de “cidade dormitório” dada a esse município pode em alguma medida servir de subsídio para implementação e execução de políticas públicas. Para tanto, além desta introdução e das considerações finais, organizamos este trabalho estruturado em três capítulos.

No primeiro buscamos descrever o processo de urbanização da RMSP recuperando alguns aspectos relativos ao seu processo de formação econômica, mudanças na estrutura produtiva bem como suas dinâmicas demográficas e territoriais, com o objetivo de descrevermos o contexto no qual surgiram as “cidades dormitório”.

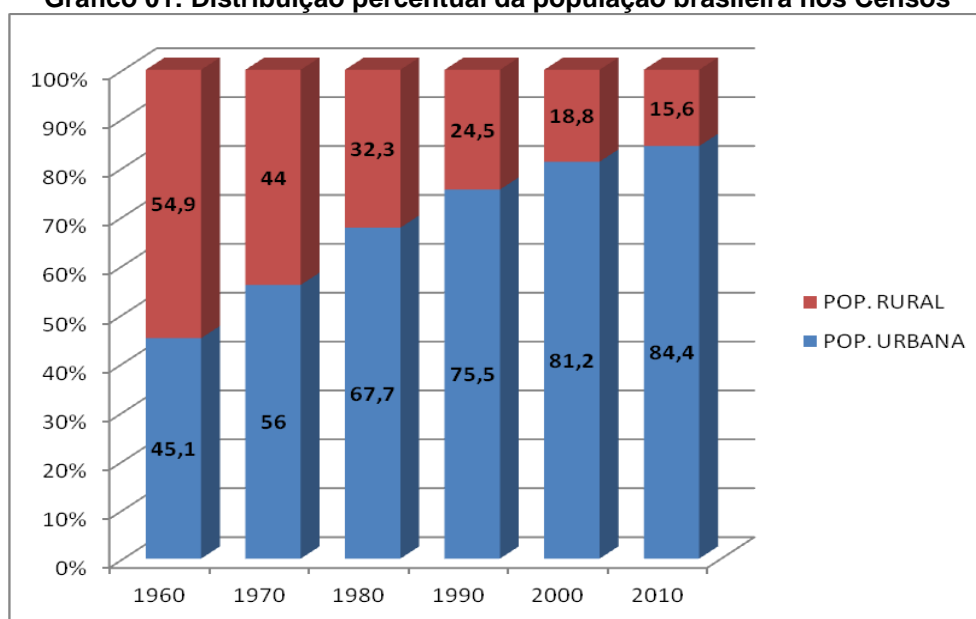
No segundo, a luz do conceito de deslocamento pendular, fizemos uma tentativa de conceitua-lo lançando nosso olhar também sobre os processos de metropolização em seu estágio contemporâneo que leva a constituição das chamadas “cidades-regiões” e o “lugar” das “cidades dormitório” nesse novo contexto.

No terceiro fizemos um estudo de caso sobre o município de Carapicuíba na perspectiva de uma “cidade dormitório” e a pertinência do termo na formulação e implementação de políticas públicas bem como de estratégias de planejamento urbano para o município.

Capítulo 1: O Processo de urbanização da RMSP

Desde a década de 1970 é possível afirmar que o Brasil tornou-se um país predominantemente urbano e que desde então vem intensificando o processo de transição demográfica em curso caracterizado, entre outros aspectos, por intensos movimentos migratórios em direção as cidades, que, por sua vez, após a virada do século XX tornaram-se o local onde mais de 80% de brasileiros vivem conforme gráfico 01.

Gráfico 01: Distribuição percentual da população brasileira nos Censos



Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Elaborado pelo autor.

Tal cifra é tributária do acelerado processo de urbanização pelo qual passa o país, principalmente, a partir da segunda metade do século XX experimentando elevadas taxas de crescimento e distribuição desigual da população nas cidades e, que, aliados ao tamanho do território, fatores e dinâmicas de ordem histórica, política, jurídica, social econômica, cultural etc., conformam a rede urbana brasileira, desdobrando-se em níveis escalares menores.

A considerar a relação entre os entes federativos bem como uma série de indicadores como diversidade de funções e atividades, território, tamanho e concentração da população, arrecadação etc., é possível, para termos analíticos, inferirmos uma hierarquização nessas redes que, formada por cidades, pode nos auxiliar a entender suas inter-relações e natureza correlata (competição,

dependência, cooperação etc.) Para tanto entendemos necessário, resgatar alguns aspectos do processo de urbanização brasileiro capazes de elucidar o modo de funcionamento destas redes com destaque para a Região Metropolitana de São Paulo, por conta de nosso objeto de pesquisa.

1.1 Alguns aspectos sobre a formação econômica da RMSP

Durante muitos séculos o Brasil foi um país eminentemente agrário em onde o campo detinha primazia sobre a cidade, tendo esta, como principal função, a de controlar a produção agroexportadora garantindo sua ligação com a circulação internacional de mercadorias (OLIVEIRA, 1982: p. 37). Nesse período elas funcionavam como sede dos aparelhos burocráticos de estado e não desenvolviam nenhuma atividade significativamente produtiva, tal como irá ocorrer com o advento da industrialização ao longo do século XX.

O modo de produção dominante de base escravista, baseado no latifúndio e agroexportador, dificultava, ou mesmo inviabilizava qualquer processo de urbanização em torno de cidades ou regiões produtoras de bens para exportação. Já que inexistiam no período amplos mercados consumidores, exércitos de mão de obra ativos e industriais de reserva bem como uma divisão social do trabalho mais complexa que gerasse novas atividades dado ao caráter autárquico das unidades produtivas do período. Para Milton Santos (1993: p. 26)

O Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior. Havia, sem dúvida, para cada um desses subespaços, polos dinâmicos internos. Estes, porém, tinham entre si escassa relação, não sendo interdependentes.

A partir da segunda metade do século XIX o quadro descrito é relativamente quebrado com a primazia do estado de São Paulo sobre os demais em relação aos processos de industrialização e urbanização em curso no país, que ocorreu, principalmente, em função da expansão da produção cafeeira, da introdução de ferrovias e com a chegada em massa de imigrantes. Segundo FAUSTO (2009: p. 287)

O crescimento industrial paulista data do período posterior à abolição da escravatura, embora se esboçasse desde a década de 1870. (...) Os negócios do café lançaram as bases para o primeiro surto da indústria

por várias razões: em primeiro lugar, ao promover a imigração e os empregos urbanos vinculados ao complexo cafeeiro, criaram um mercado para produtos manufaturados; em segundo, ao promover o investimento em estradas de ferro, ampliaram e integraram esse mercado; em terceiro, ao desenvolver o comércio de exportação e importação, contribuíram para a criação de um sistema de distribuição de produtos manufaturados. Por último, lembremos que as máquinas industriais eram importadas e a exportação do café fornecia os recursos em moeda estrangeira para pagá-las.

Esses fatores criaram as condições necessárias para um processo ainda que incipiente e bastante seletivo de integração territorial proporcionando maior fluidez no fluxo de mercadorias, maior contato entre cidades, indivíduos, aumento do consumo e da diversificação de atividades urbano-industriais engendrando uma nova divisão social do trabalho.

A partir deste momento muitas cidades vão surgir e ou se urbanizar como decorrência direta da chegada de indústrias que, pela ausência de condições objetivas para seu funcionamento (como mão de obra existente, moradia para seus trabalhadores e outras atividades relacionadas ao setor como circulação e distribuição das mercadorias), induziram seu processo de urbanização, que, por sua vez, requeria contingentes, cada vez mais expressivos de trabalhadores e de capital. Para viabilizar tal empreitada o industrial teria de dispor de grandes somas de capital para manter seu complexo com todas suas atividades existentes, levando, como tendência, à constituição de conglomerados ou oligopólios e trazendo cada vez maiores divisas para a municipalidade, gerando desequilíbrios de diversas ordens. Por outro lado, a produtividade era baixa, uma vez que o investimento realizado era destinado a uma série de atividades não relacionadas diretamente com a produção do bem tornando o processo de acumulação mais lento (OLIVEIRA, 1982: p. 44).

Fatores conjunturais internos e externos como as crises econômicas do café e de 1929 nos EUA fariam com que, a partir de 1930, o governo brasileiro adotasse uma nova política econômica que passaria a privilegiar, sem precedentes na história brasileira, o setor industrial. Nesse novo contexto, que marca a transição de uma economia agrário-exportadora para uma de tipo urbano industrial, o estado de São Paulo, e, em especial a região metropolitana tendo como polo principal a cidade de São Paulo, desponta como potência industrial chegando ao seu ápice na década de 1970 respondendo por 34% da ocupação e 42% do produto industrial do país.

Nesta década, em função do elevado crescimento econômico e da expansão da rede urbano-industrial, começa a ocorrer um processo de reversão da concentração industrial na RMSF do qual trataremos em maiores detalhes no capítulo 2, com o crescimento de outras regiões metropolitanas, cidades e regiões do país conforme podemos observar na tabela 01.

Tabela 01: Participação das regiões metropolitanas na produção e na ocupação na indústria da transformação

Regiões Metropolitanas	Produção (%)				Ocupação (%)		
	1970*	1980*	1990**	2005**	1970	1980	1990
Belém	0,3	0,4	0,5	0,3	0,5	0,5	0,6
Belo Horizonte	2,3	3,2	3,5	3	2,3	2,7	3,2
Curitiba	1,1	2	2,5	3,1	1,4	1,8	2,2
Fortaleza	0,5	0,6	0,7	1,1	0,9	1,2	1,5
Porto Alegre	3,6	2,4	3,8	4,2	4,3	4,5	4,2
Recife	1,4	1,2	1,7	1,5	1,9	1,4	2,1
Rio de Janeiro	12,1	8	7,6	5,2	10,4	7,3	7,5
Salvador	1,1	2,9	1,9	1	1	1,2	1,2
São Paulo	42,3	32,9	35,9	25,7	33,6	29,3	26,5
TOTAL	64,7	53,6	58,1	45,1	56,3	49,9	49

Fonte: IBGE. Censo Industrial, 1970 e 1980. RAIS/MTE. 1990 e 2005. (DINIZ E CAMPOLINA, 2007: p. 29).

* Valor da transformação industrial.

** Massa salarial indústria.

E como decorrência desse processo e das mudanças do papel de São Paulo na articulação da economia nacional e como base para integração internacional verifica-se um crescimento dos setores de comércio e serviços com destaque para o setor financeiro, mais presente no município de São Paulo, dada sua posição central no comando da economia nacional e seu papel na articulação com a economia mundial. Na tabela 02 abaixo apresentamos dados formais de emprego dos setores indústria da transformação e de comércio e serviços de algumas regiões metropolitanas.

Tabela 02: Regiões metropolitanas: ocupação formal e variação, 1985 e 2005 (por mil)

Regiões Metropolitanas	Indus. Transf.			Comércio e serviços		
	1985	2005	Saldo	1985	2005	Saldo
Belo Horizonte	136	177	41	385	754	369
Belém	31	29	-2	98	176	78
Curitiba	101	162	61	231	476	245
Fortaleza	72	123	51	146	319	173
Porto Alegre	250	247	-3	367	540	173
Recife	104	83	-21	225	385	160
Rio de Janeiro	393	226	-167	1225	1615	390
Salvador	63	63	0	257	461	204
São Paulo	1554	1021	-533	1776	3163	1387
TOTAL	2704	2131	-573	4710	7889	3179

Fonte: MTE/RAIS, 1985 e 2005, (DINIZ E CAMPOLINA, 2007: p. 30).

Analisando esta tabela, verifica-se o aumento do número de ocupações no setor de comércio e serviços para todas as regiões metropolitanas com destaque para a RMSP respondendo pela criação de 1.387.000 novas posições entre 1985 e 2005. O setor Indústria da transformação, em contrapartida, apresentou menores taxas de aumento do número de ocupações em comparação com o setor de comércio e serviços nas regiões metropolitanas onde se verificou tal ocorrência, enquanto que na RMSP apresentou a maior perda registrada contabilizando saldo negativo de 533.000 ocupações. Apesar dessas mudanças em sua estrutura produtiva a RMSP permanece sendo a que mais contribui para o PIB do país e do estado com destaque para o MSP. Em 2012, ela respondia por 18% do PIB nacional, 56% do PIB do estado e o MSP por 11% do PIB nacional, 35% do PIB do estado e 63% do PIB da RMSP conforme tabela 03.

Tabela 03: Produto Interno Bruto Total a Preços Correntes - Brasil, Estado de São Paulo, Região Metropolitana e Município de São Paulo - 2012

Unidades Territoriais	PIB (em milhões)
Brasil (a)	R\$ 4.392.094,00
ESP* (b)	R\$ 1.408.903,86
RMSP (c)	R\$ 786.499,86
MSP (d)	R\$ 499.375,40
c/a (%)	18%
c/b (%)	56%
d/a (%)	11%
d/b (%)	35%
d/c (%)	63%

Fonte: IBGE/SEADE. Elaboração: SMDU/Deinfo.
Dados organizados pelo autor.

* Estado de São Paulo

1.2 Crescimento demográfico na RMSP

Em que pese às transformações apontadas anteriormente no país e, em especial na RMSP, o crescimento populacional ali observado foi notável. Até a década de 1970 a RMSP, puxado principalmente pelo MSP, apresentou taxas elevadas de crescimento populacional que variaram de 5,3% ao ano ao longo da década de 1940, elevando-se para 6,1% ao ano ao longo da década de 1950 e, a partir de então, apresentando trajetória de queda, com 4,5% ao ano na de 1970, 1,9% ao ano na década de 1980 e 1% ao ano na década de 2000. Tal ritmo de crescimento contribuiu para que a região aumentasse sua população de 1.568.045 habitantes em 1940, para 2.622.786 em 1950, 8.139.730 em 1970, 12.588.725 em 1980 e 19.683.975 em 2010, o que correspondia a cerca de 22% da população do Estado de São Paulo em 1940, 29% em 1950, 46% em 1970, 50% em 1980 e 48% em 2010 conforme tabela 04.

Tabela 04: Evolução da população no Município de São Paulo (MSP), Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e no Estado de São Paulo (1940 – 2010).

Anos	MSP		RMSP		Estado de São Paulo	
	População	Taxa de Crescimento	População	Taxa de Crescimento	População	Taxa de Crescimento
1940	1.326.261	5,2	1.568.045	5,3	7.180.316	2,4
1950	2.198.096	5,6	2.622.786	6,1	9.134.423	3,6
1960	3.781.446	4,6	4.739.406	5,6	12.974.699	3,2
1970	5.924.615	3,7	8.139.730	4,5	17.771.948	3,5
1980	8.493.226	1,2	12.588.725	1,9	25.040.712	2,1
1991	9.646.185	0,9	15.444.941	1,6	31.588.925	1,8
2000	10.434.252	0,8	17.878.703	1,0	37.032.403	1,1
2010	11.253.503		19.683.975		41.262.799	

Fonte: IBGE 2010. Dados organizados pelo autor.

A década de 1940 também marca a etapa inicial do processo de transição demográfica no país, quando se observava na RMSP, diminuição dos níveis de mortalidade e padrões reprodutivos marcados por alta fecundidade (BAENINGER, 2009), além do aumento dos fluxos migratórios predominantemente originários de áreas rurais, de outros estados e do interior do estado de São Paulo.

Ao longo desta década até 1950, 76% do crescimento populacional absoluto da RMSP se deveu a migração correspondendo 801.304 pessoas, diminuindo para 58% correspondendo a 1.236.037 pessoas na década seguinte até 1960, mantendo a trajetória de queda em 51,6% correspondendo a 2.295.757

pessoas, no período de 1991 – 2000, reduzindo significativamente para 10% correspondendo a 240.259 pessoas e finalmente de 2000 até 2007 correspondendo a 179.766 pessoas conforme tabela 05. Para o MSP a trajetória de queda dos saldos migratórios a partir da década de 1980 foi ainda mais acentuada. A partir desta década nota-se um incremento das migrações intra-urbanas da capital para outros municípios periféricos da RMSP e do interior do Estado de São Paulo.

Tabela 5: Evolução dos Saldos Migratórios na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), no Município de São Paulo (MSP) e em municípios periféricos (1940 – 2007).

Período	RMSP	MSP	Municípios periféricos
1940 – 1950	801.304	629.025	172.279
1950 – 1960	1.236.037	915.891	320.146
1960 – 1970	2.030.374	1.285.343	745.031
1970 – 1980	2.295.757	1.143.946	1.151.811
1980 – 1990	-274.692	-755.965	481.273
1990 – 2000	240.259	-449.535	689.794
2000 – 2007	179.766	-430.275	610.041

Fonte: Fundação Seade, IBGE, Censos Demográficos de 1970 e 2010. Adaptado de BAENINGER, p. 57: 2009.

Segundo projeção da ONU em 2014 a RMSP era a 5ª maior aglomeração urbana em termos demográficos do mundo, ficando atrás das regiões metropolitanas das cidades de Tóquio, Delhi, Shagai e Cidade do México conforme tabela 06.

Tabela 06: Maiores Aglomerados Urbanos do Mundo - 2014

Aglomerados Urbanos(1)	Países	População (milhões de habitantes)
Tóquio	Japão	37,8
Delhi	Índia	25,0
Shangai	China	23,0
Cidade do México	México	20,8
São Paulo (2)	Brasil	20,8
Mumbai	Índia	20,7
Osaka	Japão	20,1
Pequim	China	19,5
Nova Iorque	Estados Unidos	18,6
Cairo	Egito	18,4
Dhaka	Bangladesh	17,0

Fonte: UN World Urbanization Prospects (2014 revision). Elaboração: SMDU/Deinfo.

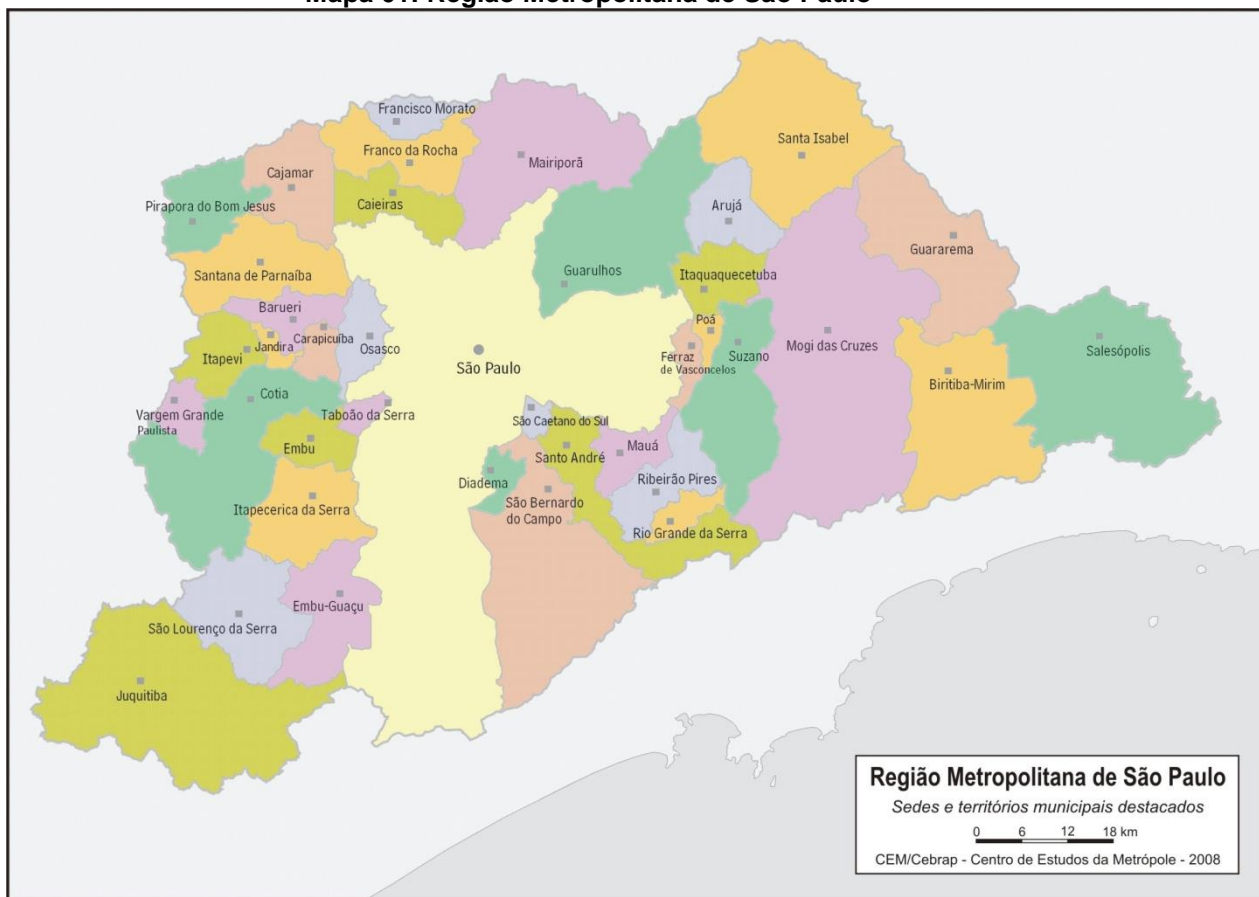
(1) Aglomerado Urbano é o território contíguo habitado com densidade residencial, desconsiderando-se os limites administrativos.

(2) Refere-se à Região Metropolitana de São Paulo

1.3 Expansão urbana e desigualdades sócioespaciais na RMSP

O elevado crescimento populacional do MSP e dos municípios de seu entorno observado ao longo do século XX formando uma malha urbana que hoje se espalha por 21¹ dos 39 municípios (Mapa 01) que compõe a RMSP ajudou a conformar um território extremamente heterogêneo e desigual do ponto de vista socioespacial. A distribuição da população nesse território está diretamente relacionada às suas formas de ocupação, das quais, uma das mais importantes, é o famigerado padrão periférico de crescimento urbano ou de expansão de periferias baseado no trinômio loteamento periférico, casa própria e autoconstrução (BONDUKI: 2001).

Mapa 01: Região Metropolitana de São Paulo



Fonte: CEM/Cebrap – Centro de Estudos da Metrópole

Esse padrão pressupõe uma lógica de expansão ilimitada das cidades sem qualquer controle ou planejamento. Mautner (2004, p. 256 e 257, grifos da autora)

¹ “Esses 21 municípios correspondem a 91,4% da população total da região metropolitana de São Paulo, que atingiu 17,9 milhões em 2000” (TORRES: 2005, 101).

coloca que, embora esse padrão seja fragmentado e descontínuo no tempo e no espaço, ele pode ser apresentado a partir de

uma seqüência de três camadas, as duas primeiras consistindo em *trabalho*, cobrindo e preparando a terra a terceira, o *capital*. Para ser coberta pela *primeira camada* de trabalho, a terra tem que ser transformada em propriedade. Lotes são colocados à venda, e sua somatória é um loteamento irregular. Prestações são calculadas de acordo com os salários vigentes, baixos, e lucros auferidos por meio de especulação, retenção de lotes. Para possibilitar a construção, as imobiliárias fazem a subdivisão dos lotes e abertura de ruas. Algumas casas são construídas pelos moradores usando quantidade de trabalho remunerado variável em uma escala que se inicia com a autoconstrução e termina na contratação de trabalho remunerado para a casa toda: construção por encomenda. (...).

A *segunda camada* de trabalho, agora remunerada, corresponde à resposta do governo local a (...) pressões pela extensão de infraestrutura aos loteamentos. Para isso é desejável a “legalização” dessas áreas. O processo de legalização envolve, em princípio, a adequação do loteamento à legislação urbana vigente (infra-estrutura, dimensão dos lotes, áreas institucionais, áreas verdes etc.). Como dificilmente a legislação é seguida – pois essa ausência é a condição dos preços acessíveis às pessoas de baixa renda -, outros procedimentos são instaurados, como os *perdões públicos* ou *anistias* que acabam por “legalizar” bairros inteiros da periferia urbana.

A extensão de infra-estrutura na periferia (basicamente água, luz, pavimentação, drenagem) abre o caminho para a entrada de capital – a *terceira camada* – em um processo que pode levar cinco, dez, quinze anos, dependendo da posição do bairro na estrutura urbana, para que essas áreas se transformem propriamente em “espaço urbano”.

Para Ântico (2000: p. 02):

A forma de ocupação do espaço metropolitano, desde os anos 50, através do padrão expansão das periferias, é indicativa de desigualdades internas nos processos de formação e transformação sociais e urbanas, e pode ser observada através das taxas de crescimento populacional mais elevadas dos municípios que compõe o entorno metropolitano do que o município central e do movimento migratório intrametropolitano na mesma direção. Tais processos, associados à existência de áreas concentradoras de empregos e de áreas que se integram à divisão no espaço metropolitano desempenhando a função de dormitório, resultam no distanciamento entre os locais de residência e de trabalho. Caracterizando-se, assim, como um espaço extremamente heterogêneo e desigual, a metrópole vem se configurando num espaço em que grande parcela da população precisa percorrer longos trajetos diários para chegar ao local de trabalho ou para satisfazer suas necessidades de consumo e lazer. Esse aspecto pode ser observado, não só pelos deslocamentos inter-municipais

metropolitanos, mas também pela grande movimentação interna aos municípios, principalmente no município de São Paulo.

Tal padrão de crescimento aumentou tanto a pobreza urbana quanto sua segregação. Estas duas aumentam à medida que as cidades crescem situando-se de forma dispersa no território, mas concentrando-se nas periferias. Analisando o MSP e também a região metropolitana, Milton Santos argumenta que a pobreza não é residual, mas estrutural. Segundo o autor:

A enorme expansão dos limites territoriais da área metropolitana construída, a presença na aglomeração de uma numerosa população de pobres e a forma como o Estado utiliza os seus recursos para a animação das atividades econômicas hegemônicas em lugar de responder às demandas sociais conduzem à formação do fenômeno a que chamamos de *metrópole corporativa*, voltada essencialmente à solução dos problemas das grandes firmas e considerando os demais como questões residuais (2009, p. 106).

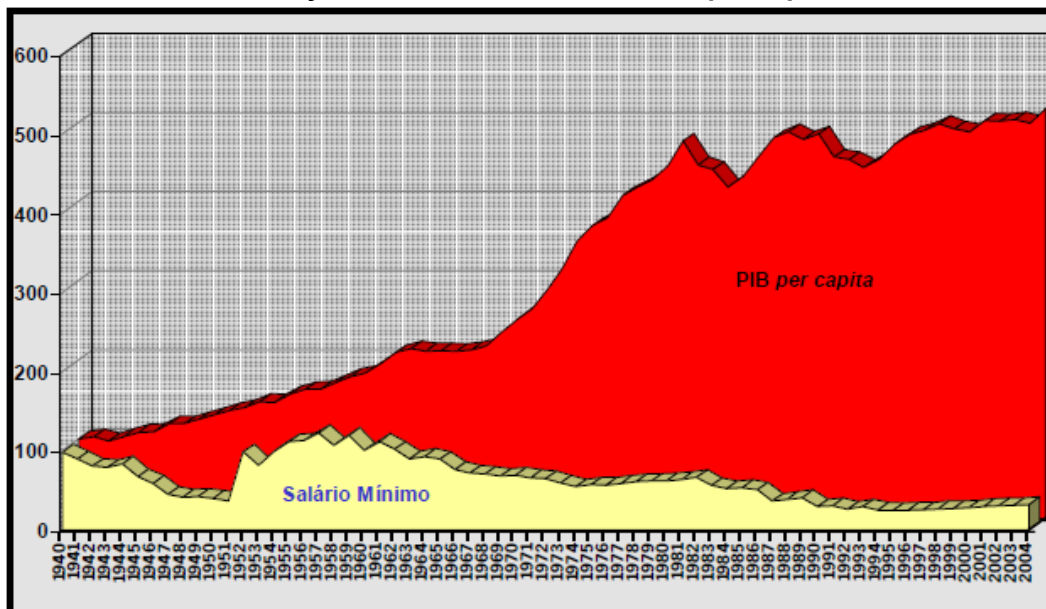
Importante destacar que o quadro desenhado pelo autor reflete o modelo² de desenvolvimento hegemônico do país a partir do início da década de 1940 caracterizado por um acelerado processo de urbanização e industrialização com baixos salários impulsionando o crescimento econômico do país sustentado pela manutenção da pobreza conforme podemos observar no gráfico 01 que mostra a relação entre a evolução do crescimento do PIB per Capita e a evolução do salário mínimo no Brasil no período de 1940 até 2004.

Se em 1940 o índice de ambos era próximo de 100, nas décadas subsequentes o que se verifica é um aumento gradual do PIB per capita, com um ponto de inflexão em 1970, período do chamado “milagre econômico” em que se inicia um crescimento abrupto registrando índice próximo de 500 em 1980 e posteriormente em 1998, enquanto o índice do salário mínimo permanecia próximo de 50. Trata-se de uma razão de quase 10, que dentre outras causas, é resultado da política de arrocho salarial praticada pelo governo, aumento gradativo da inflação e pela crise fiscal pela qual passou o país ao longo da década de 1980 bem como o aumento do desemprego e diminuição da renda durante a década subseqüente, em decorrência de políticas austeras que

² Este “modelo” foi objeto de estudo e descrito em *São Paulo 1975 Crescimento e Pobreza*, que tinha como intuito, analisar as condições de vida na cidade de São Paulo. Esse estudo, de grande relevância para a época, demonstrava as disparidades existentes entre o pujante crescimento econômico da cidade de São Paulo promovida pelas políticas do regime militar e as condições salariais, de moradia e de trabalho para a grande maioria dos trabalhadores (MARQUES e TORRES, 2005: 9).

privilegiaram a estabilização econômica com a criação do Plano Real em 1994 acompanhada de altas taxas de juros para conter a inflação e de ajustes fiscais internos.

Gráfico 02: Evolução do salário mínimo e do PIB per capita – 1940/2004



Fonte e elaboração: DIEESE, 2005.

Tais políticas afetaram drasticamente as condições de vida da população urbana mais pobre, sobretudo se ainda considerarmos o modelo de desenvolvimento urbano predominante no país. Sobre essa questão Rolnik (2009, p. 8) coloca que:

Em menos de 40 anos, entre as décadas de 1940 e 1980, a população brasileira passou de predominantemente rural para majoritariamente urbana. Impulsionado pela migração de um vasto contingente de pobres, esse movimento sócio-territorial, um dos mais rápidos e intensos de que se tem notícia, ocorreu sob a égide de um modelo de desenvolvimento urbano que privou as faixas de menor renda de condições básicas de urbanidade e de inserção efetiva à cidade.

Mesmo após governos de corte progressista que privilegiaram políticas sociais de distribuição de renda aumentando significativamente o poder de compra da população mais pobre, persistem nas cidades muitos problemas urbanos que ainda trazem muitas dificuldades para essa população, como falta de moradia adequada, mobilidade urbana reduzida, falta de saneamento básico, poluição de cursos d'água, pequena oferta de empregos próximos ao local de moradia da maioria da população etc. Reflexo também da falta de políticas de

desenvolvimento local e regional, uma vez que muitos dos problemas vão além dos limites municipais afetando um território mais amplo que geralmente abarca um conjunto de municípios ou mesmo uma região metropolitana.

De arquipélagos formados por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias por muitas décadas durante o século XX, tornando-se em 2014 o quinto maior aglomerado urbano do globo, a RMSP passou por um acelerado processo de urbanização, no qual teve uma expansão territorial de sua mancha urbana formidável perpassando limites administrativos dos municípios do entorno com mudanças significativas em sua estrutura produtiva, principalmente a partir da década de 1970, estabelecendo uma nova divisão espacial metropolitana do trabalho onde ficam mais evidentes o papel dominante destes municípios na rede urbana, como no caso das cidades dormitório. Assunto que será discutido no próximo capítulo bem como os movimentos pendulares, permitindo identificar eixos dos fluxos populacionais entre os municípios, a luz do processo de metropolização de RMSP consubstanciada no conceito de “cidade-região”.

Capítulo 2: Cidades dormitório e pendularidade no contexto da “Cidade-Região” de São Paulo

É recorrente o uso do termo “cidade dormitório” na literatura brasileira sobre estudos urbanos quando se analisam processos demográficos e de urbanização que se desenham em regiões metropolitanas, como também para caracterizar de forma pejorativa cidades que se encontram em situação de desvantagem e dependentes economicamente de um polo regional para o qual se destinam diariamente significativos fluxos populacionais, principalmente, para trabalhar ou estudar. Entretanto, o que se observa, tanto no meio acadêmico quanto no senso comum é o uso ambíguo do termo, muitas vezes com pouca precisão sob uma base extensa de perspectivas teóricas de difícil consenso.

Dessa forma, o termo ficou associado aos processos de marginalização e periferização da pobreza em contextos metropolitanos, sobretudo, a partir da década de 1970. Já a literatura internacional sobre o tema costuma utilizar o termo de forma menos pessimista relacionando-o a processos de suburbanização das classes médias. “A complexidade dos diferentes processos de produção do espaço justifica, em parte, a existência da grande diversidade de abordagens sobre tal modelo de urbanização que ora a elogia e ora a condena” (OJIMA, JUNIOR, PEREIRA e SILVA: 2010 p. 396).

Partindo da ideia de que

a cidade constitui, em si mesma, o lugar de um processo de valorização seletivo. [Sendo] sua materialidade (...) formada pela justaposição de áreas diferentemente equipadas, desde as realizações mais recentes aptas aos usos mais eficazes de atividades modernas, até o que resta do passado mais remoto, onde se instalam usos menos rentáveis, portadores de técnicas e de capitais menos exigentes (SANTOS: 2009a, p. 125).

Donde pode se depreender que o desenvolvimento urbano das cidades se dá a partir de e em diferentes contextos de forma desigual, cada qual apresentando características que lhe são peculiares. Assim, como a própria bibliografia sobre tema indica, o perfil socioeconômico e de desenvolvimento urbano da cidade dormitório pode variar entre extremos no espectro de desenvolvimento humano. Portanto, podem ser chamadas de cidades dormitórios tanto aquelas que

apresentam baixo dinamismo econômico, precárias condições de vida para maioria de seus moradores vivenciando altos índices de violência e insalubridade, elevado índice de crescimento populacional, expansão urbana em assentamentos precários e loteamentos irregulares problemas de trânsito, meio ambiente etc., quantos aquelas que apresentam condições de vida e índices socioeconômicos elevados, ótima infraestrutura urbana e condições excelentes de mobilidade urbana privilegiando o transporte individual etc. Apesar das diferenças apresentadas o elemento que caracteriza tais cidades é o mesmo: áreas cujo uso dominante é residencial com elevado número de indivíduos que realizam suas atividades cotidianas (trabalho, estudo, lazer etc.) em outra cidade, geralmente no polo regional metropolitano, dando origem aos fluxos pendulares.

Na literatura sobre estudos urbanos no Brasil, o surgimento das cidades dormitório se relaciona a vários fatores, dos quais podemos destacar os processos de conurbação, metropolização e periferação caracterizados pela expansão urbana de áreas com elevado crescimento populacional e baixo dinamismo econômico, geralmente, ocupadas de forma irregular, por população de baixa renda morando em condições precárias remontando ao modelo dicotômico “centro-periferia”.

O poder público teve importante papel nesse processo ao construir conjuntos habitacionais para a população mais pobre em locais distantes da cidade valorizando áreas intermediárias também chamadas de “vazios urbanos” ao serem providas com linhas de ônibus e infraestrutura urbana. Método similar já havia adotado os promotores imobiliários privados para parcelar a terra na cidade. Segundo Kowarick (1993: 36 e 37 apud Cardoso, Camargo e Kowarick):

Tal método consistia no seguinte: o novo loteamento nunca era feito em contigüidade imediata ao anterior, já provido de serviços públicos. Ao contrário, entre o novo loteamento e o último já equipado, deixava-se uma área de terra vazia, sem lotear. Completado o novo loteamento, a linha de ônibus que o serviria seria, necessariamente, um prolongamento a partir do último centro equipado. Quando estendida, a linha de ônibus passa pela área não loteada, trazendo-lhe imediata valorização. O mesmo ocorreria (e ocorre) com os demais serviços públicos: para servir o ponto extremo loteado, passariam por áreas vazias, beneficiárias imediatas de melhoramento público. Dessa forma, transferia-se para o valor da terra, de modo indireto e geralmente antecipado, a benfeitoria pública.

Em um contexto de valorização do preço da terra urbana e de crescimento

populacional proveniente, sobretudo, de movimentos migratórios, a busca por novos terrenos se dava em locais cada vez mais distantes da área urbanizada provida de infraestrutura urbana, ocorrendo inicialmente em áreas conurbadas e em municípios próximos, reproduzindo o padrão periférico de crescimento urbano ou de expansão de periferias. Segundo SANTOS (2009, p. 22 apud KOWARICK e CAMPANÁRIO), de 1950 a 1980, houve um aumento de 9 vezes da mancha urbana da RMSP, sendo que na década de 1980 foram incorporadas 480km² de áreas periféricas que permaneceram desprovidas de serviços públicos essenciais necessários a reprodução da força de trabalho. Ademais, enquanto alguns municípios aplicavam rígidas normas para controlar a expansão do uso do solo, outros permitiram e por vezes incentivaram a chegada de contingentes populacionais oriundos de outros municípios.

Todos esses fatores concorreram para o aumento da distância e do tempo de viagem tornando muito mais penosos os deslocamentos casa-trabalho-casa para a maioria da população mais pobre que depende de transporte coletivo e que somado à superexploração ao qual eram submetidos em função dos baixos salários, da privação de serviços públicos de consumo coletivo e infraestrutura urbana eram submetidos a um processo de espoliação urbana (KOWARICK: 1993).

2.1 Deslocamentos Pendulares e Arranjos Populacionais

Uma maneira comumente utilizada para se tentar captar a dinâmica populacional que caracteriza uma cidade dormitório é a informação censitária que registra o local de moradia, estudo e trabalho dos moradores e também os dados das pesquisas origem-destino que trazem elementos mais detalhados sobre os fluxos populacionais. A partir destas informações é possível captar a mobilidade das pessoas num contexto regional nos casos em que o município de moradia é diferente daquele onde se estuda ou trabalha. Esse tipo de dinâmica, por sua regularidade cotidiana é chamada de deslocamento ou movimento pendular.

Trata-se de um importante aspecto da dinâmica urbana metropolitana, que, por sua vez, constitui-se numa dimensão da organização, espacialização, da alocação das atividades econômicas, dos locais de moradia

gerando a configuração de locais com funções distintas, permeados pelo acesso diferenciado à terra e pela divisão regional do trabalho metropolitano. Logo, os movimentos pendulares estão relacionados a um processo mais amplo de ocupação, estruturação e expansão da RMSP. Nele, as questões relacionadas à moradia e ao emprego colocam-se como importantes dimensões de análise para o entendimento do papel e implicações desses deslocamentos diários no processo de configuração e estruturação da área metropolitana – como resultado, surgem dinamismos diferenciados. De um lado, estão as questões relativas à transformação das atividades econômicas da RMSP: redução do emprego industrial; crescimento e diversificação das atividades terciárias; tendência à desconcentração dos locais de trabalho; enfim, combinações de mudanças na forma de absorção da força de trabalho pelo mercado com precarização das relações de trabalho e elevados índices de desemprego. Do outro lado, podem ser citadas as questões relativas às modalidades de ocupação e parcelamento do solo, à especulação imobiliária, às políticas públicas, situadas num contexto de valorização de áreas centrais e da falta de alternativas habitacionais acessíveis para os grupos sociais em piores condições de vida (ÂNTICO: 2005, p. 112).

Nas últimas décadas do processo de urbanização brasileiro os deslocamentos pendulares vêm assumindo um protagonismo

nunca visto quando vinculados aos movimentos da economia e da sociedade, impulsionando novas formas de expansão urbana e propiciando também o aparecimento de megacidades e fortes interações entre centros de pequeno e médio portes em função do movimento para trabalho e estudo, entre outros (IBGE apud JARDIM: 2015, p. 15).

Segundo recente estudo realizado pelo IBGE (2015) a partir dos dados do censo de 2010, cerca de 106.782.428 habitantes, cifra que corresponde a 55,9% da população residente no país, reside em municípios onde ha uma forte integração populacional com seus municípios vizinhos em função de movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou em decorrência da contiguidade entre as manchas urbanas destes municípios. No estudo foram identificados 294 agrupamentos de municípios que podem ser formados por 2 ou mais compreendendo 938 municípios e que foram denominados arranjos populacionais. Sua distribuição geográfica ficou concentrada no sudeste que respondeu por 112 arranjos, seguida das Regiões Sul (85), Noroeste (56), Centro-Oeste (24) e Norte (17) conforme tabela abaixo.

Tabela 07: Composição dos arranjos populacionais e taxa de urbanização por Região

Região	Nº de Arranjos Populacionais	População			Taxa de urbanização (2010) %
		Total	Em arranjos populacionais		
			Números absolutos	%	
Norte	17	15.864.454	3.720.357	23,5	73,53
Nordeste	56	53.081.950	21.283.027	40,1	73,13
Sudeste	112	80.364.410	57.837.929	72,0	92,95
Sul	85	27.386.891	16.727.072	61,1	84,93
Centro Oeste	24	14.058.094	7.214.043	51,3	88,8
TOTAL	294	190.755.799	106.782.428	55,9	84,36

Fonte: IBGE, 2015. Adaptado pelo autor.

Analisando a tabela 05 verifica-se que mais da metade da população das regiões centro oeste, sudeste e sul residem em municípios que compõem arranjos populacionais enquanto que nas regiões nordeste e norte menos da metade reside em municípios que compõem arranjos populacionais. Ao comparar tais percentuais com as taxas de urbanização observa-se maior proximidade na região Sudeste (72,0% ante 92,95%), seguido das regiões sul (61,1% ante 84,93%), centro-oeste (51,3% ante 88,8%), nordeste (40,1% ante 73,13%) e norte (23,5% ante 73,53%). O que demonstra que a despeito do país registrar elevadas taxas de urbanização, não significa necessariamente também que apresente elevadas taxas de integração populacional e urbana em todo seu território. Nesse contexto, o que se observa considerando tais dados é o avanço da concentração e integração populacional no território por meio de diferentes e complexos processos de urbanização de variadas magnitudes criando novos arranjos.

No estudo citado, o IBGE (2015) propôs a divisão destes arranjos em dois grupos adotando como critério o número de habitantes, a saber, arranjos com população até 100.000 habitantes e arranjos e ou municípios isolados com população superior a essa cifra também chamados de concentrações urbanas, que, por sua vez foram classificados em médias – até 750.000 habitantes – e grandes – acima de 750.000 habitantes. Destas, 12 possuem caráter metropolitano e abarcam os municípios das regiões metropolitanas de capitais de estados e regiões adjacentes que compõem tais concentrações, a saber, “São Paulo/SP”, “Rio de Janeiro/RJ”, “Belo Horizonte/MG”, “Recife/PE”, “Porto Alegre/RS”, “Salvador/BA”, “Brasília/DF”, “Fortaleza/CE”, “Curitiba/PR”, “Goiânia/GO”, “Belém/PA” e Manaus (AM). Trata-se, portanto, das maiores concentrações populacionais identificados no país.

2.1.1 2ª Integração do Arranjo Populacional de São Paulo/SP e a cidade região de São Paulo

No caso de São Paulo/SP, também chamado no estudo por “2ª Integração do Arranjo Populacional de São Paulo/SP”, além dos municípios da RMSP exceto Guararema, Juquitiba e Salesópolis, abarca também os municípios das regiões de Jundiaí, Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e São José dos Campos conforme mapa 02, perfazendo um total de 89 municípios dos quais 65 (73%) formam várias grandes manchas urbanizadas, 11 arranjos populacionais e somando 27.451.825 habitantes, o maior do país. Em 2010, seu PIB alcançou R\$ 964.089 bilhões o equivalente a 25% do PIB brasileiro, com destaque para o setor de serviços que responde por 58% seguido da indústria (23,2%). Em 2011 registrava 993.789 empresas o que representa 21,4% do total para o país.

Mapa 02: Distribuição da população na 2ª Integração do Arranjo Populacional de “São Paulo/SP” 2010



Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010 e IBGE (2015). Nota: Arranjos populacionais identificados segundo metodologia desenvolvida pela Coordenação de Geografia do IBGE.

Trata-se de um exemplo emblemático do que alguns teóricos, incluindo o próprio IBGE nesse estudo (2015) denominam de “cidade-região” que, segundo Magalhães (2008: p. 9) pode ser definida como a “forma urbana do processo de metropolização em seu estágio contemporâneo, que apresenta continuidades e rupturas com os processos anteriores (...) que abarca o polo metropolitano somado de toda sua área de influência”. Para Lencioni (2011, p. 138), o uso desse termo tal como formulado por Scott (2001) exprime,

com muita clareza, que a expansão territorial da metrópole constitui uma região, precisamente uma região de outro tipo, que não pode ser confundida com a região metropolitana relacionada ao processo de industrialização e urbanização, tão característica dos três primeiros quartos do século XX.

Para essa autora (2011: p. 136) o processo de metropolização que gera como forma urbana a cidade-região ao mesmo tempo em que assume natureza diferente em relação aos processos que o precederam também estabelece relação de continuidade com os mesmos o identificado como uma determinação histórica da sociedade contemporânea expressando uma nova época

na qual a metrópole se coloca ao mesmo tempo como uma *condição* para a reprodução do capital, um *meio* utilizado para a sua reprodução e, ainda, um *produto* do próprio capital. Isso, num quadro de profundas alterações na dinâmica do capital imobiliário e financeiro, como estratégias de renovação da reprodução capitalista. (...). Não se trata mais de criar cidades, de desenvolver a rede urbana ou de desenvolver a urbanização em seu sentido restrito; trata-se, agora, de produzir e de desenvolver novas condições metropolitanas que são imprescindíveis para a reprodução do capital, subvertendo toda a lógica urbana herdada. Essas condições privilegiam e produzem a nova metrópole, fazendo-se presentes tanto no centro metropolitano como em territórios mais distantes, que passam a apresentar características que no passado só eram encontradas no centro.

Trata-se de um processo que se caracteriza pela intensificação dos fluxos de pessoas, mercadorias, informações bem como pela extensão e densificação no território da concentração de infraestruturas e da expansão da mancha urbana espalhando-se por municípios conurbados onde, via de regra, não se distingue com muita clareza, seus limites político-administrativos e que pode ser apontado como tendência desse momento avançado do processo de urbanização de muitos países manifestando nas regiões metropolitanas de cidades como Cidade do México, Buenos Aires, Santiago etc.

No caso da Cidade Região de São Paulo, sua gênese remonta a década de 1970, momento em que se intensificou o processo de desconcentração territorial da indústria em direção ao interior do estado (SANTOS e SILVEIRA: 2006; LENCIONI: 1994 e 2011) cujas plantas, em grande parte, estabeleciam-se em municípios próximos aos principais eixos rodoviários. Importante destacar que tal processo levou a uma perda do peso relativo da indústria paulista em relação ao país, sem, entretanto, tirar a liderança industrial da RMSPP no país. Em outro texto, Lencioni (1994, p. 203) analisando dados sobre emprego e produção no setor industrial, já observava a proeminência de algumas regiões administrativas como a do Vale do Paraíba, Campinas e Sorocaba abarcadas pela 2ª Integração do Arranjo Populacional de São Paulo/SP destacando também a de Bauru e Ribeirão Preto no tocante a concentração industrial alegando tratar-se de regiões que possuem raízes históricas profundas.

Neste sentido, poderíamos afirmar que as recentes transformações da indústria paulista mantiveram a tendência à aglomeração industrial nestas regiões administrativas, com destaque para a região administrativa de campinas. Tendo em vista estas indicações, pode-se compreender a afirmação de que já “em 1920 estava traçado o destino das regiões no Estado de São Paulo, que as décadas posteriores só fizeram confirmar; nos anos 20 estavam lançadas não só as ‘raízes da concentração industrial em São Paulo’ mas também as raízes da divisão inter-regional do trabalho dentro do estado”.

Em que pese a importância deste setor para a região em termos econômicos, a expansão territorial desse imenso aglomerado como talvez se pudesse admitir, não produziu necessariamente a homogeneização deste território. Não se trata aqui única e exclusivamente de uma “cidade-região industrial” de grandes proporções, mesmo porque o setor de serviços em 2010 contribuiu quase três vezes mais que o setor industrial com o PIB da região, mas sim de um expressivo aglomerado urbano heterogêneo e fragmentado aonde as cidades vão assumindo novos ou reforçando os mesmos papéis produzindo uma nova hierarquia urbana de forma cada vez mais dependente, integrada e dispersa.

Com o desenvolvimento e avanço das tecnologias de comunicação e transportes próprios do atual período histórico denominado por Santos (1993, p. 35) de “técnico científico informacional”, no qual “a construção ou reconstrução do

espaço se dará com um crescente conteúdo de ciência, de técnicas e de informação” possibilita maior fluidez espacial e o encurtamento das distâncias permitindo que espacialidades anteriormente distantes se tornem mais próximas. Harvey (1992) denomina esse processo de *compressão espaço-temporal*, mas que, segundo crítica formulada por Massey (1994) conforme destaca Magalhães (2008, p. 21):

altera o espaço de forma desigual aproximando determinadas espacialidades umas das outras – aquelas mais intensamente *conectadas* através da infraestrutura de transportes e telecomunicações, cujos usuários têm maior acesso a este espaço fluido – ao mesmo tempo em que isola outros lugares, que permanecem de fora desta rede constituída ao longo do território e que, muitas vezes, eram mais ligados aos fluxos nas estruturas anteriores. Deste modo, a cidade-região se torna necessariamente um espaço descontínuo (...) – característica que, no espaço (semi) periférico, tende a se manifestar de forma mais expressiva –, refletindo esta assimetria da compressão espaço-temporal.

Nesse sentido, criam-se enclaves de maior conexão ao espaço, convivendo ao lado de outros de maior isolamento, muitas vezes, aprofundando processos de segregação sócio espaciais, como se dá nos casos de loteamentos residenciais fechados, os quais, geralmente, situam próximos ou de fácil acesso a alguma via de grande circulação expressando, nos termos de Lencioni (2011, p. 140), “a suburbanização privada das elites e classes médias, que com suas guaritas e muros se apartam dos outros estratos sociais”. Ainda segundo a autora:

Nesse novo mosaico metropolitano compromete-se a tradicional forma de viver na cidade e, do ponto de vista da compreensão da dinâmica metropolitana, compromete a interpretação que imperou na segunda metade do século XX, aquela assentada no modelo centro-periferia, que norteou a compreensão do crescimento urbano das metrópoles latino-americanas. O imenso aglomerado metropolitano de São Paulo, a macrometrópole (ou cidade-região), é a expressão máxima da indefinição das fronteiras e da desagregação da cidade compacta típica do início do século XX.

Nesse contexto o que o estudo do IBGE (2015) sobre deslocamentos pendulares para trabalho e estudo com clara predominância do primeiro em relação ao segundo, entre os arranjos populacionais da 2ª Integração do Arranjo Populacional de São Paulo/SP registrou, foi a enorme articulação entre eles

reafirmando a primazia do Arranjo São Paulo/SP frente aos demais. Contabilizando 19.613.759 habitantes (71,4%) distribuídos territorialmente por 36 municípios (40,4%), São Paulo/SP não encontra paralelo no estado e mesmo no país. Campinas/SP, o segundo maior arranjo populacional da 2ª Integração do Arranjo Populacional de São Paulo/SP possui 1.874.442 habitantes, quase 10% da população de São Paulo/SP, distribuídos territorialmente por 8 municípios (9% do total), 28 a menos que São Paulo/SP conforme podemos observar na tabela abaixo.

Tabela 08: População e número de municípios, total e percentual, nos arranjos populacionais e municípios isolados da 2ª Integração do Arranjo Populacional de “São Paulo/SP” – 2010.

Arranjos populacionais e municípios isolados	População		Número de municípios	
	Total	Percentual (%)	Total	Percentual (%)
Total	27 451 825	100,0	89	100,0
São Paulo/SP	19 613 759	71,4	36	40,4
Campinas/SP	1 874 442	6,8	8	9,0
Baixada Santista/SP	1 556 718	5,7	7	7,9
São José dos Campos/SP	949 119	3,5	6	6,7
Sorocaba/SP	779 704	2,8	5	5,6
Jundiaí/SP	657 120	2,4	6	6,7
Taubaté - Pindamonhangaba/SP	470 538	1,7	4	4,5
Americana - Santa Bárbara d'Oeste/SP	441 889	1,6	3	3,4
Piracicaba/SP	416 216	1,5	4	4,5
Municípios isolados ¹	310 613	1,1	6	6,7
Itu - Salto/SP	259 663	0,9	2	2,2
São Roque - Mairinque/SP	122 044	0,4	2	2,2

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Nota: Arranjos populacionais identificados segundo metodologia desenvolvida pela Coordenação de Geografia do IBGE.

¹ Municípios que não participam de arranjos populacionais, mas que fazem parte da 2ª Integração do Arranjo Populacional de “São Paulo/SP”.

Observando a tabela 8 verifica-se ainda que 87,4% da população da 2ª Integração do Arranjo Populacional de São Paulo/SP distribuída em 57 municípios esta concentrada nos 4 maiores arranjos populacionais os quais registraram também os maiores fluxos entre si principalmente por motivo de trabalho polarizados por São Paulo/SP como maior receptor de pendulares. Baixada Santista/SP, Jundiaí/SP, Campinas/SP e São José dos Campos/SP somados nos

eixos formados com São Paulo/SP respondem por um fluxo de 114.046 pessoas. Destaca-se também o eixo formado por Americana – Santa Bárbara d'Oeste/SP e Campinas/SP o qual registrou fluxo de 21.419 pessoas, Campinas/SP e Jundiaí/SP registrando 13.912 pessoas e São José dos Campos/SP e Taubaté – Pindamonhangaba/SP com 13.875 pessoas. No sentido oposto, no qual São Paulo/SP torna-se o polo emissor, destacam-se os eixos formados deste com Sorocaba/SP e São Roque – Mairinque/SP que somados registraram fluxo de 18.944 pessoas conforme podemos observar na tabela 09 e no mapa 03.

Tabela 9: Fluxos de deslocamentos para trabalho e estudo entre arranjos populacionais da 2ª Integração do Arranjo Populacional de “São Paulo/SP”, maiores que 2000 pessoas - 2010

Arranjo populacional A	Arranjo populacional B	Pessoas que trabalham e estudam na ligação	Percentual, por motivo do deslocamento (%)		
			Trabalho e estudo	Trabalho	Estudo
Baixada Santista/SP	São Paulo/SP	37 445	5,4	75,4	19,1
Jundiaí/SP	São Paulo/SP	36 583	5,6	80,0	14,4
Campinas/SP	São Paulo/SP	25 916	5,1	65,1	29,8
Americana - Santa Bárbara d'Oeste/SP	Campinas/SP	21 419	6,6	70,3	23,1
São José dos Campos/SP	São Paulo/SP	14 102	6,2	63,2	30,6
Campinas/SP	Jundiaí/SP	13 912	5,5	71,7	22,7
São José dos Campos/SP	Taubaté - Pindamonhangaba/SP	13 875	5,1	74,2	20,6
São Paulo/SP	Sorocaba/SP	12 565	6,4	67,3	26,3
São Paulo/SP	São Roque - Mairinque/SP	6 379	5,7	72,2	22,1
São Roque - Mairinque/SP	Sorocaba/SP	5 062	6,3	60,4	33,3
Itu - Salto/SP	Sorocaba/SP	4 970	3,6	64,5	31,9
Americana - Santa Bárbara d'Oeste/SP	Piracicaba/SP	4 451	7,5	63,2	29,3
São Paulo/SP	Taubaté - Pindamonhangaba/SP	3 893	5,2	68,2	26,6
Itu - Salto/SP	São Paulo/SP	3 670	7,5	70,2	22,3
Piracicaba/SP	São Paulo/SP	2 789	9,3	44,0	46,7
Americana - Santa Bárbara d'Oeste/SP	São Paulo/SP	2 691	7,0	58,8	34,2
Campinas/SP	Piracicaba/SP	2 449	7,1	50,8	42,1

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

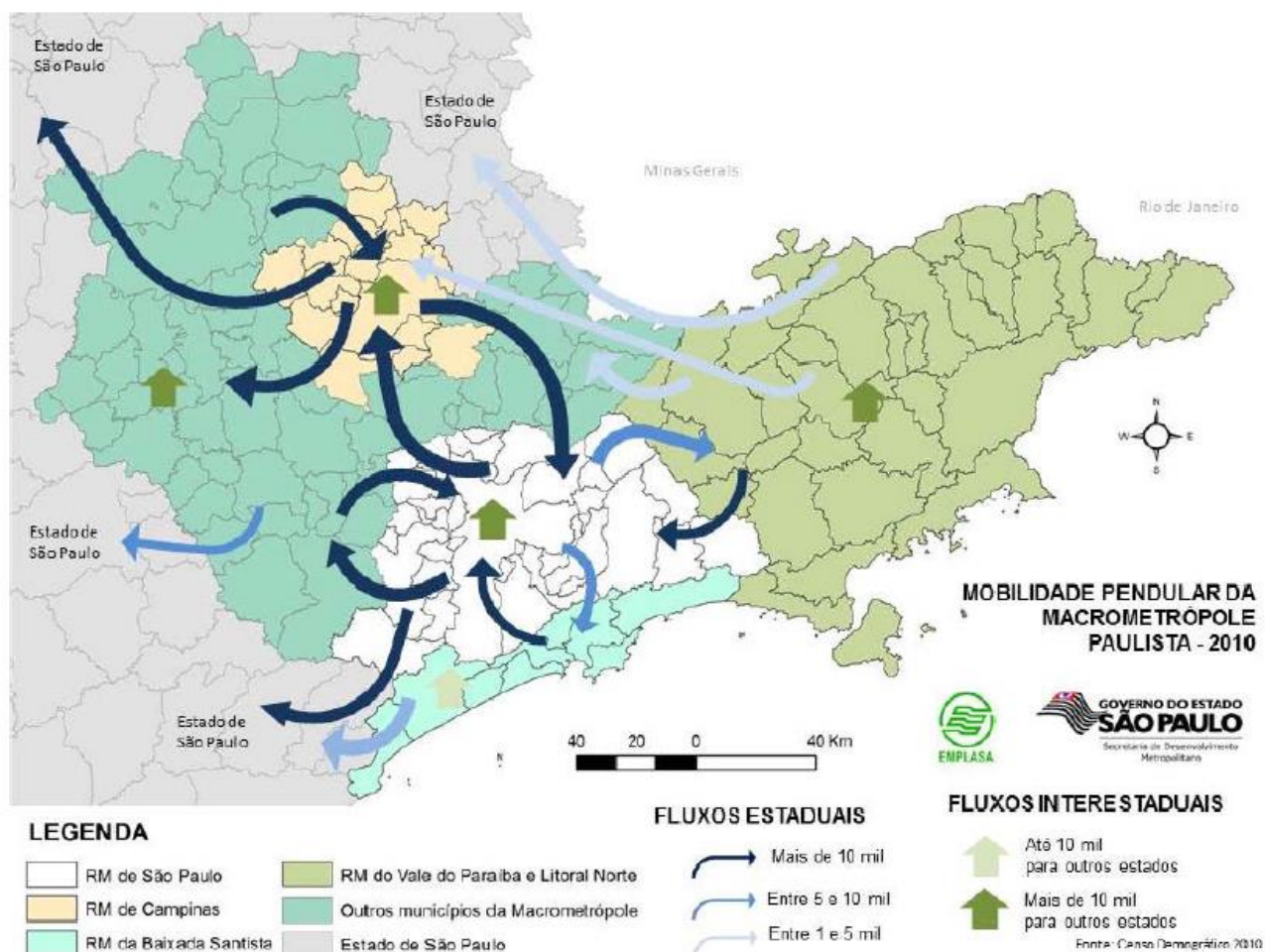
Nota: Arranjos populacionais identificados segundo metodologia desenvolvida pela Coordenação de Geografia do IBGE.

Observando a tabela acima, fica nítida a articulação e interligação entre esses arranjos populacionais embora não seja possível constatar se houve aumento ou diminuição destes fluxos uma vez que esse tal estudo (2015) é inédito.

Tal informação pode, entretanto, ser obtida em outro estudo realizado em parceria com a Emplasa e a Unicamp por Cunha, Stoco e Dota (2013) sobre o fenômeno da mobilidade pendular na Macrometrópole do Estado de São Paulo. Importante destacar que a configuração da Macrometrópole utilizada NE ste

em função tanto de ações privadas como via regulação ou de políticas específicas do poder público. Em 2010 mais de 2,9 milhões de pessoas deslocavam-se de maneira regular por motivo de estudo ou trabalho, representando um aumento de mais de 76% em dez anos. Em termos absolutos a RMSP apresentou o maior volume de deslocamentos tanto internamente quanto em termos inter-regionais registrando um fluxo de pessoas de 1.942.001 representando 66% do total, seguido da RM de Campinas com 311.992 (11%) e de outros municípios 321.610(11%), da RM da Baixada Santista com 201.023 (7%) e finalmente da RM do Vale do Paraíba e Litoral Norte com 149.597 (5%).

Mapa 04: Principais fluxos pendulares com origem na Macrometrópole Paulista – 2010



Fonte: Emplasa /Cunha, Stoco e Dota, 2013.

As cidades dormitório, a despeito da falta de precisão quanto sua definição, surgiram como decorrência do processo de urbanização das regiões metropolitanas também chamados de conurbação, metropolização e periferização caracterizados pela expansão urbana de áreas com elevado crescimento

populacional e baixo dinamismo econômico, geralmente, ocupadas de forma irregular, por população de baixa renda morando em condições precárias remontando ao modelo dicotômico “centro-periferia”. Para se tentar captar a dinâmica populacional que caracteriza uma cidade dormitório, costuma-se utilizar a informação censitária que registra o local de moradia, estudo e trabalho dos moradores e também os dados das pesquisas origem-destino que trazem elementos mais detalhados sobre os fluxos populacionais, também denominados de deslocamentos pendulares. Com a contínua expansão urbana das maiores regiões metropolitanas do estado de São Paulo e, em especial pela RMSP, num contexto, a partir da década de 1970 de desconcentração industrial em direção ao interior do estado e aumento substantivo do setor de serviços na RMSP, com destaque para o município de São Paulo, muito em função do processo de reestruturação produtiva, verificou-se o aumento dos deslocamentos pendulares entre estas regiões metropolitanas e a interdependência de seus municípios. Alguns autores utilizam termos como “cidade-região” e “macrometrópole” para descrever a forma urbana de toda essa região assumida no atual estágio do processo de metropolização. No capítulo seguinte, faremos um estudo de caso da cidade de Carapicuíba localizada na Região Metropolitana e definida como dormitório procurando refletir se o uso desse termo ainda é aplicável e se tem alguma serventia no âmbito das políticas públicas e do planejamento territorial metropolitano no atual contexto de metropolização.

oferta de terrenos a custo baixo dando origem a novos loteamentos regulares e irregulares e principalmente após a implantação do Conjunto Habitacional Castelo Branco, promovido pela Companhia Metropolitana de Habitação – COHAB-SP.

Tabela 10: Crescimento demográfico no município de Carapicuíba (1970 – 2014)

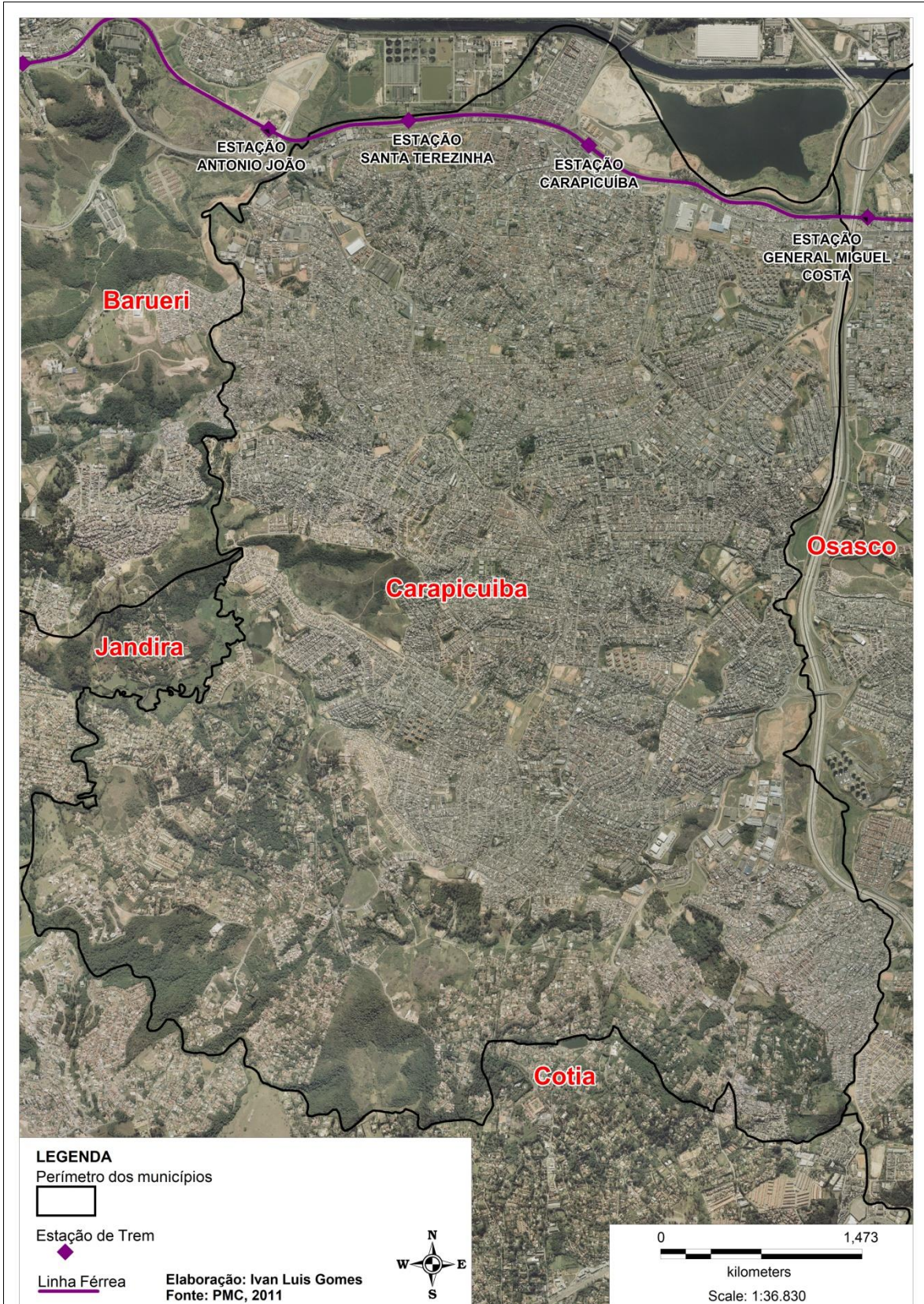
Ano	População	Aumento	
		Nº absoluto	%
1970	54.873		
1980	184.591	129.718	236%
1991	281.901	97.310	53%
2000	343.962	62.061	22%
2010	369.584	25.622	7%
2014*	390.073	20.489	6%

Fonte: IBGE. Censos Demográficos de 1940 a 2010.

*** Projeção do IBGE**

Analisando a tabela acima, observa-se, num período de 34 anos, um incremento populacional da ordem de pouco mais de sete vezes com taxas decenais de crescimento demográfico acima de 20% até 2000. Essa dinâmica reflete, em grande medida, o deslocamento do eixo econômico, que se dá a partir da década de 1950, do campo para cidade, com destaque para a cidade de São Paulo, estabelecendo uma nova divisão territorial do trabalho. Nesse processo, Carapicuíba assume papel estratégico na reprodução dos meios de existência da classe trabalhadora, sendo caracterizada pela literatura especializada sobre o tema como “cidade dormitório”, tendo seu acesso facilitado por meio de transporte rodoviário e ferroviário. Além das vias locais que interligam o município com os quais possui divisa, Carapicuíba pode ser facilmente acessada via transporte rodoviário por meio de três importantes rodovias na região muito próximas ao município, a saber, Castelo Branco a norte, Rodoanel a leste e Raposo Tavares a sul, como via transporte ferroviário – Linha 8 diamante: Julio Prestes – Itapevi – administrada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, por meio das estações próximas as divisas do município – estação General Miguel Costa em Osasco e estação Antônio João em Barueri – e às situadas no município – Carapicuíba e Santa Terezinha (Mapa 06).

Mapa 06: Linha férrea e estações de trem em Carapicuíba e imediações



Convém destacar, entretanto, que a municipalidade, a despeito de ser caracterizada como “cidade dormitório”, também apresenta atividade econômica relevante, com destaque para o setor de comércio e serviços e em menor escala para o industrial conforme demonstraremos mais adiante, empregando, principalmente, mão de obra local. Fatores que por si só não garantem uma posição socioeconômica favorável à municipalidade. Segundo dados do IBGE, o município apresentou em 2012, PIB de R\$ 400.136.551 cifra que corresponde a 0,3% do PIB do estado e PIB per capita de R\$ 11.079,32. Em relação a seus municípios limítrofes, ao município de São Paulo e a RMSP conforme apresentado no quadro 01, Carapicuíba é o município com menor PIB per capita e o segundo menor em termos de PIB e Participação no PIB do Estado ficando a frente apenas de Jandira. Na comparação com o município de Cotia, por exemplo, o PIB e o PIB per capita desse município em 2012 foi de, respectivamente, quase 2 vezes e pouco mais de 3 vezes o de Carapicuíba. Valores que quando comparados ao município de Barueri saltam para cerca de quase 8 e pouco mais de 12 vezes e em relação ao município de São Paulo quase 121 e quase 4 vezes, respectivamente.

Quadro 01: Indicadores comparativos Carapicuíba, municípios limítrofes, São Paulo e RMSP - 2012

Localidade	PIB (Em milhões)	PIB per Capita	Participação no PIB do Estado (Em %)
RMSP	R\$ 786.499,86	R\$ 39.377,91	55,8
Barueri	R\$ 33.075,59	R\$ 134.773,01	2,3
Carapicuíba	R\$ 4.136,55	R\$ 11.035,22	0,3
Cotia	R\$ 7.463,86	R\$ 35.534,22	0,5
Jandira	R\$ 1.855,08	R\$ 16.672,05	0,1
Osasco	R\$ 39.198,92	R\$ 58.580,34	2,8
São Paulo	R\$ 499.375,40	R\$ 43.885,26	35,4

Fonte: Seade/IBGE, 2015.

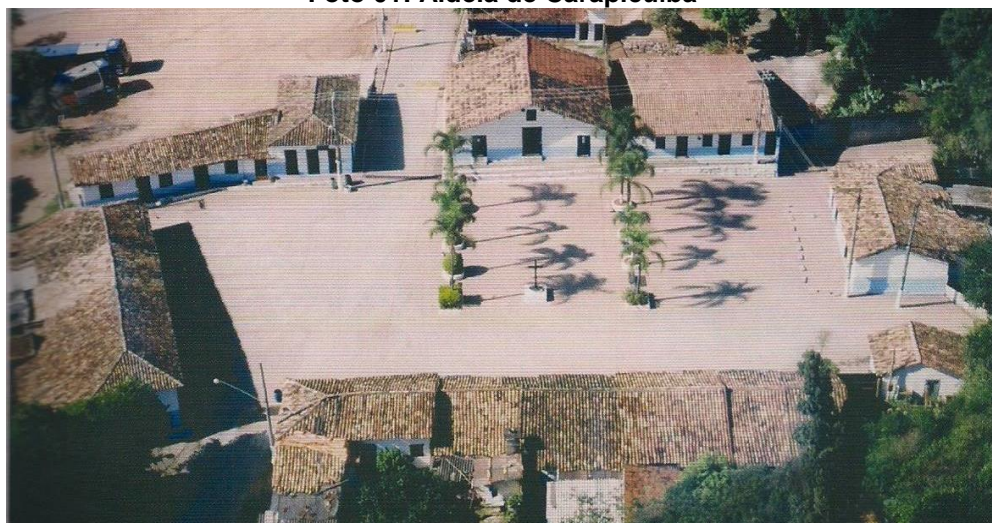
Trata-se, portanto, de um município populoso com a economia capitaneada pelo setor de serviços e que apresenta indicadores econômicos desfavoráveis em relação aos municípios limítrofes proveniente de baixa arrecadação bem como uma série de problemas sociais decorrentes de um processo de urbanização calcado em um modelo de desenvolvimento urbano excludente praticado no país manifestando-se concretamente nos municípios. Para compreendermos melhor “o estado da arte” em que se encontra o município, entendemos ser relevante o resgate de alguns elementos de seu processo de formação.

3.1 Formação do município de Carapicuíba

O processo de formação que levou a configuração da área hoje delimitada pelo município de Carapicuíba teve início no século XVI, mais precisamente, em 1580, ano em que parte das terras da sesmaria concedida a Afonso Sardinha foram doadas à administração dos jesuítas para fundação da Aldeia de Carapicuíba em 12 de outubro daquele ano pelo Padre José de Anchieta (PIMENTEL: 2014) e que permanece até os dias atuais. A título de hipótese, sua permanência e conservação por tantos séculos podem ser explicadas pelo fato de sua localização ser distante dos rios da região, em especial do rio Tietê. Interessante ressaltar que este aldeamento fazia parte de uma espécie de cinturão de 12 aldeamentos que existiram no entorno do município de São Paulo ao longo dos séculos XVI e XVII e administrados pela Companhia de Jesus (PETRONE, 1995).

A aldeia conta com uma igreja e com algumas casas construídas em taipa e pau-a-pique (Foto 01), tornando-se ponto de passagem e de parada para os bandeirantes, posteriormente para os tropeiros e viajantes em geral (PIMENTEL, 2006) constituindo-se como importante referência histórica, cultural para a cidade e local de importantes festas tradicionais e também religiosas como a de Santa Cruzinha e a encenação da peça “Paixão de Cristo”.

Foto 01: Aldeia de Carapicuíba



Fonte: Via Pública 2010.

Até o século XX as terras doadas por Afonso Sardinha incluindo as que abrigavam a Aldeia de Carapicuíba e imediações passaram por diversos

proprietários, o mesmo ocorrendo com glebas vizinhas, nas quais, durante este período, foram sendo estabelecidos sítios de pequena produção. O povoado que daria origem ao que hoje conhecemos pelo município de Carapicuíba floresceu de um destes sítios situados próximo ao Rio Tietê.

Outro marco importante para a cidade foi a construção da Estrada de Ferro Sorocabana inaugurada em 1875 e, mais precisamente, a inauguração da estação Sylviânia em 1926, atual estação Carapicuíba, intensificando o processo de ocupação e urbanização da região que antes abrigava fazendas, chácaras etc., também facilitada pelos preços baixos dos terrenos adquiridas também por muitos imigrantes japoneses e europeus. Fatores que contribuíram para o desenvolvimento do comércio local e ajudaram a dinamizar importantes atividades econômicas para a região e mesmo para a economia de São Paulo como a criação e abate de gado e a extração de areia para o setor da construção civil por meio do escoamento de sua produção, que, por sua vez, levaram ao crescimento da população nesse período. Dessa forma estavam dadas as condições para o surgimento e desenvolvimento de um novo núcleo habitacional em Carapicuíba distando cerca de 5 km do aldeamento jesuítica fundado no século XVI.

Na esteira do processo incipiente de urbanização de Carapicuíba na primeira metade do Século XX impulsionado com a construção da estação, algumas indústrias foram se instalando nas imediações como foi o caso da Indústria de Tecelagem Santa Izolina, Força e Luz em 1925, posteriormente chamada de Fiação Sulamericana. Com o crescimento da produção, e, por conseguinte, da necessidade e vinda de mais trabalhadores tornou-se necessário a construção de moradias para abriga-los dando origem a Vila Sulamericana e que preserva, até os dias atuais, algumas casas construídas na época. Podemos destacar ainda a partir da década de 1940 a instalação de olarias, a fábrica de Cerâmica “Pignatari e Pazini”, de velas dentre outras. Ao longo da década de 1950 até a emancipação do município em 1965, várias indústrias se estabeleceram em Carapicuíba como a Arcos Solda Elétrica Autógena S/A, Indústria de Subprodutos de Origem Animal Lopesco S/A, Indústria Nacional de couro e afins dentre outras. Nesse período houve um aumento significativo da população: no início da década de 1950 o núcleo contabilizava cerca de 7.000 pessoas saltando para aproximadamente 17.000 no início da década seguinte. Carapicuíba, nesse momento, encontrava-se em um contexto economicamente

favorável para seu desenvolvimento, sobretudo, em relação à Barueri que não apresentava o mesmo perfil (PIMENTEL, 2006).

A partir desse período, Carapicuíba ira experimentar um processo de crescimento populacional abrupto e sem precedentes em sua história. Durante o primeiro mandato do prefeito Antonio Faustino dos Santos (1965 – 1969), o primeiro da cidade após sua emancipação (1965), foi assinado contrato com a Companhia Metropolitana de Habitação (COHAB) para construção do Conjunto Habitacional Presidente Castello Branco com 13.504 apartamentos e 856 casas. Segundo Tenório (2003, p.187 e 188):

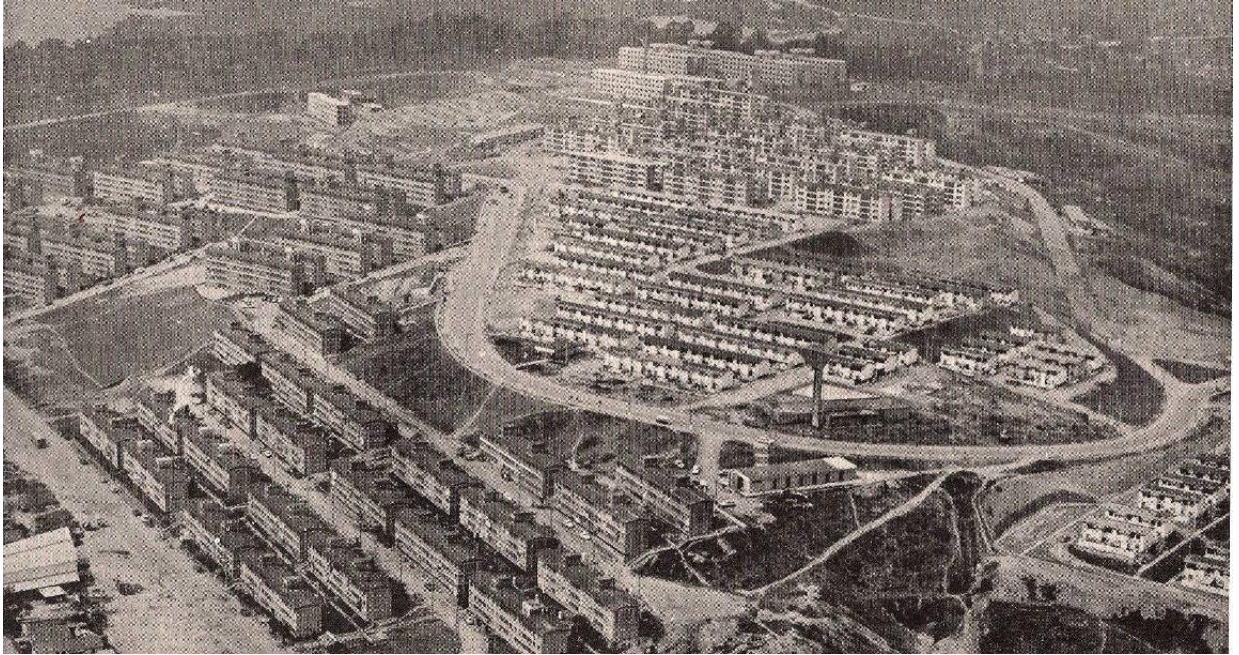
O objetivo principal da Prefeitura e do Governador do Estado era equacionar o problema da moradia na R.M. de São Paulo. A construção da Cohab foi considerada um dos fatores pelo aumento do índice populacional em Carapicuíba.

O conjunto habitacional é ocupado por uma população de renda variável que trabalha nos municípios vizinhos, Centro Empresarial Alphaville, Tamboré, Capital ou Região, fazendo com que a cidade seja considerada “dormitório” (domicílio de uma população flutuante que trabalha parte do seu tempo em outra cidade, tendo apenas os fins de semana livres no local de residência).

Na década de 1970, era comum vermos caminhões apinhados de móveis, sacos e malas, que descarregavam em Carapicuíba. Era uma verdadeira avalanche de pessoas provenientes das migrações brasileiras, atraídas pela industrialização de São Paulo, e como na Capital não encontravam a facilidade de acomodação, procuravam a periferia das cidades, os subúrbios e os apartamentos da Cohab que lhes propiciavam o acolhimento e segurança.

O impacto da construção do Conjunto Habitacional Presidente Castello Branco na evolução do crescimento populacional no município como menciona o autor foi, de fato, expressivo. Em 1970 o IBGE já contabilizava 54.873 moradores, mais que o triplo da década anterior, cifra que quase quadruplicou em 1980, saltando para 184.591 pessoas (foto 02). Além da Cohab até o início deste ano, já haviam sido construídos mais 11 conjuntos habitacionais pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU) totalizando 2589 unidades e para 2016 esta prevista a conclusão de mais um empreendimento com 117 unidades (CDHU: 2015).

Foto 02: Vista geral do Conjunto Habitacional Presidente Castello Branco



Fonte: Via Pública 2010

Outro aspecto importante ligado ao crescimento exponencial da população no município foi a grande oferta de terrenos comercializados a preços baixos atraindo uma massa de trabalhadores migrantes de outras regiões do país, especialmente do nordeste e de cidades da região bem como especuladores que os loteavam, geralmente, de forma irregular desobedecendo a legislação existente. Expediente também observado em outras cidades da RMSP. Trata-se do padrão de crescimento urbano ou de expansão de periferias baseado no trinômio loteamento periférico, casa própria e autoconstrução, predominante no modelo de desenvolvimento urbano na periferia da RMSP do qual discutimos no capítulo 1. É nesse contexto que novos bairros vão surgindo na cidade como Jardim Ana Estela, Cidade Ariston, Vila Menk na década de 1970 e Parque Jandaia e Parque Santa Tereza na década seguinte. Por outro lado, a partir da década de 1970, o município experimentou um *boom* imobiliário em sua porção sul próximo a Rodovia Raposo Tavares de loteamento para população de alta renda com a construção de condomínios fechados formados por grandes lotes dando origem ao bairro da Fazendinha, também conhecido como Granja Vianna, região que abrange bairros dos municípios de Cotia e São Paulo além de Carapicuíba. Nesse sentido, é impossível dissociarmos o crescimento de Carapicuíba do processo de urbanização da RMSP, em especial, da expansão de sua mancha urbana com a conurbação de vários de seus municípios.

O elevado crescimento populacional registrado nas décadas seguintes gerou uma série de demandas no âmbito das políticas públicas nas mais variadas áreas as quais o município não tinha condições de atender, principalmente, por conta de sua baixa arrecadação como mencionado anteriormente, levando a uma piora da qualidade de vida no município.

3.2 Carapicuíba, cidade dormitório?

A despeito da falta de precisão, tanto no meio acadêmico quanto no senso comum, do uso do termo “cidade dormitório”, poderíamos definir a cidade de Carapicuíba como um exemplo? Em caso afirmativo, tal definição poderia contribuir para a formulação de políticas públicas ou para repensar o planejamento regional? Para se tentar avançar nessa discussão, entendemos ser necessário, realizar uma breve análise sobre as dinâmicas do mercado de trabalho no município e sua inserção regional destacando as relações que Carapicuíba estabelece com os municípios vizinhos.

Analisando os dados sobre emprego no município de Carapicuíba conforme tabela 11, verifica-se que no período de 1991 a 2013, houve um aumento de pouco mais de 4,5 vezes do número de postos de trabalho com carteira assinada distribuídos, principalmente, nos setores de comércio e serviços, os quais responderam pelo crescimento de mais de 500% e 1000% respectivamente, enquanto que o setor industrial apresentou aumento de pouco mais de 10% dos postos. Em 1991, esse setor respondia por 50,62% do total de postos de trabalho no município (5.010) e em 2013 registrava 12,19% (5.520), enquanto que os setores de comércio e serviço somados passaram de pouco mais de 40% (4.256) em 1991 para quase 80% (35.810) após 12 anos. Trata-se, portanto, de um processo de desindustrialização, muito provavelmente, como parte de um processo mais amplo que envolve toda a RMSP de reestruturação produtiva que teve como um de seus desdobramentos um processo de desconcentração industrial em direção ao interior do estado e aumento substantivo do setor de serviços. Com relação ao número total de postos de trabalho, se utilizarmos o dado de 2010 levantado pela pesquisa RAIS/MTE (41.212) e cruzarmos com o do censo realizado pelo IBGE no mesmo ano

referente a população em idade ativa (279.713), seria possível empregar quase 15% dessa população³.

Tabela 11: Distribuição dos Trabalhadores de Carapicuíba por Setor de Atividade Econômica – 1991 - 2013

Setor	1991		2013	
	N	%	N	%
Indústria	5.010	50,62	5.520	12,19
Comércio	1.900	19,2	10.293	22,73
Serviço	2.356	23,81	25.517	56,35
Outros	631	6,37	3954	8,73
Total	9.897	100	45.284	100

Fonte: Seade, MTE/RAIS, 2015

Do ponto de vista de sua inserção regional, Carapicuíba possui localização privilegiada por estar situado próximo a municípios como Barueri, Osasco e São Paulo que se destacam por sua importância econômica para região e com os quais Carapicuíba sempre estabeleceu importantes relações desde antes de sua emancipação. Uma destas foi a de abrigar a população que trabalhava em outros municípios da Grande São Paulo, o que contribuiu para que se convencionasse caracterizar Carapicuíba como “cidade-dormitório”.

Os resultados do Censo de 2010 (IBGE) mostram que no país 14,5 milhões de brasileiros maiores que 10 anos trabalhavam ou estudavam em um município diferente daquele em que residiam. Na RMSP quase 2 milhões de pessoas se encontravam nesse situação, cifra que representa quase 10% do total de residentes. Em comparação com os dados do Censo de 2000 (IBGE) sobre a RMSP houve um aumento de quase 75% e em relação à População em idade ativa, este aumento significou um incremento de pouco mais de 4% conforme podemos observar na tabela 12.

Tabela 12: Volume e peso relativo da mobilidade pendular de residentes sobre a População em Idade Ativa (PIA). Região Metropolitana do Estado de São Paulo, 2000 e 2010.

Ano	Movimentos pendulares	Percentual da PIA
2000	1.108.691	8,4
2010	1.942.001	12,65
Variação	833.310	4,25

Fonte: IBGE, Censos de 2000 e 2010. Cunha, Stoco e Dota, 2013.

³ Importante lembrar que nesse calculo não estão inclusos autônomos, Micro empreendedores individuais etc.

No município de Carapicuíba entre 2000 e 2010, verificou-se um crescimento populacional da ordem de 7%, enquanto que o número de entradas de pessoas para trabalhar ou estudar no município mais que dobrou, passando de 6.111 para 12.421 e número de saídas de pessoas para trabalhar ou estudar em outro município registrou 58%, passando de 63.908 para 100.707. A diferença entre o número de entradas e saídas foi negativa nos dois períodos e apresentou um aumento de 53% conforme tabela 13.

Tabela 13: Evolução da população, do número de entradas e saídas por motivo de estudo ou trabalho e saldo no município de Carapicuíba, 2000 – 2010.

Ano	População	Entradas (a)	Saídas (b)	Diferença (a-b)	
2000	343.962	6.111	63.908	-57.797	
2010	369.584	12.421	100.707	-88.286	
Variação	Nº absolutos	25.622	6.310	36.799	-30.489
	%	7%	103%	58%	53%

Fonte: IBGE, Censos de 2000 e 2010. Cunha, Stoco e Dota, 2013. Aranha, 2005.

Em que pese o aumento do número de postos de trabalho criados nos últimos 12 anos conforme demonstrado na tabela 11 e o aumento de 103% no número de entradas no município em 2010 na comparação com 2000, houve aumento da população que trabalha ou estuda em outro município aumentando de 19% em 2000 para 27% em 2010 bem como da diferença entre o número de entradas e saídas (-88,286) em 2010 em relação a 2000 (-57.797). Já a variação desta diferença nos dois períodos registrou saldo negativo de -30.489 em que o número de saídas (36.799) foi da ordem de quase 6 vezes maior do que o de entradas (6.310), demonstrando que Carapicuíba ainda se destaca como polo fornecedor de mão-de-obra e de estudantes para trabalhar ou estudar em outros municípios. Segundo Pimentel (2014, p. 60)

Embora (...) (o) termo “cidade dormitório” posso ser questionado por alguns estudiosos, essa é uma denominação bastante usual quando nos referimos ao município, isso porque leva-se em conta o movimento de deslocamento pendular de seus moradores rumo, em uma primeira demanda, aos centros industriais e comerciais de seu entorno: Osasco, São Paulo, Barueri entre outros. Esse perfil periférico, motivado principalmente pela quase inexistência de espaços industriais e um comércio local pouco desenvolvido, força os seus moradores a se deslocarem em busca de trabalho nos outros centros citados.

Outra Fonte de dados útil para aprofundarmos a discussão sobre esse tema é a pesquisa Origem Destino (O/D) realizada pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos e pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Considerando os dados da última pesquisa O/D realizada em 2007 verifica-se que, dos motivos das viagens originadas em Carapicuíba por dia destacam-se trabalho e educação totalizando 86% das viagens e numa proporção muito menor: assuntos pessoais, Saúde, Lazer e Compras conforme tabela 14.

Tabela 14: Motivo das viagens/ dias realizadas em Carapicuíba – 2007

MOTIVO	Viagens /dia	
	Nº	%
Trabalho	209.552	44%
Educação	201.593	42%
Assuntos pessoais	30.232	6%
Saúde	20.505	4%
Compras	9.428	2%
Lazer	7.915	2%
Total	479.225	100%

Fonte: Via Pública, 2010.

Na tabela 15 apresentamos os principais destinos das viagens originadas em Carapicuíba.

Tabela 15: Principais destinos das viagens originadas em Carapicuíba – 2007

DESTINO	Nº	%
Carapicuíba	295.944	61,80%
São Paulo	66.889	14,00%
Osasco	49.062	10,20%
Barueri	41.887	8,70%
Cotia	12.935	2,70%
Itapevi	5.908	1,20%
Santana do Parnaíba	2.718	0,60%

Fonte: Via Pública, 2010.

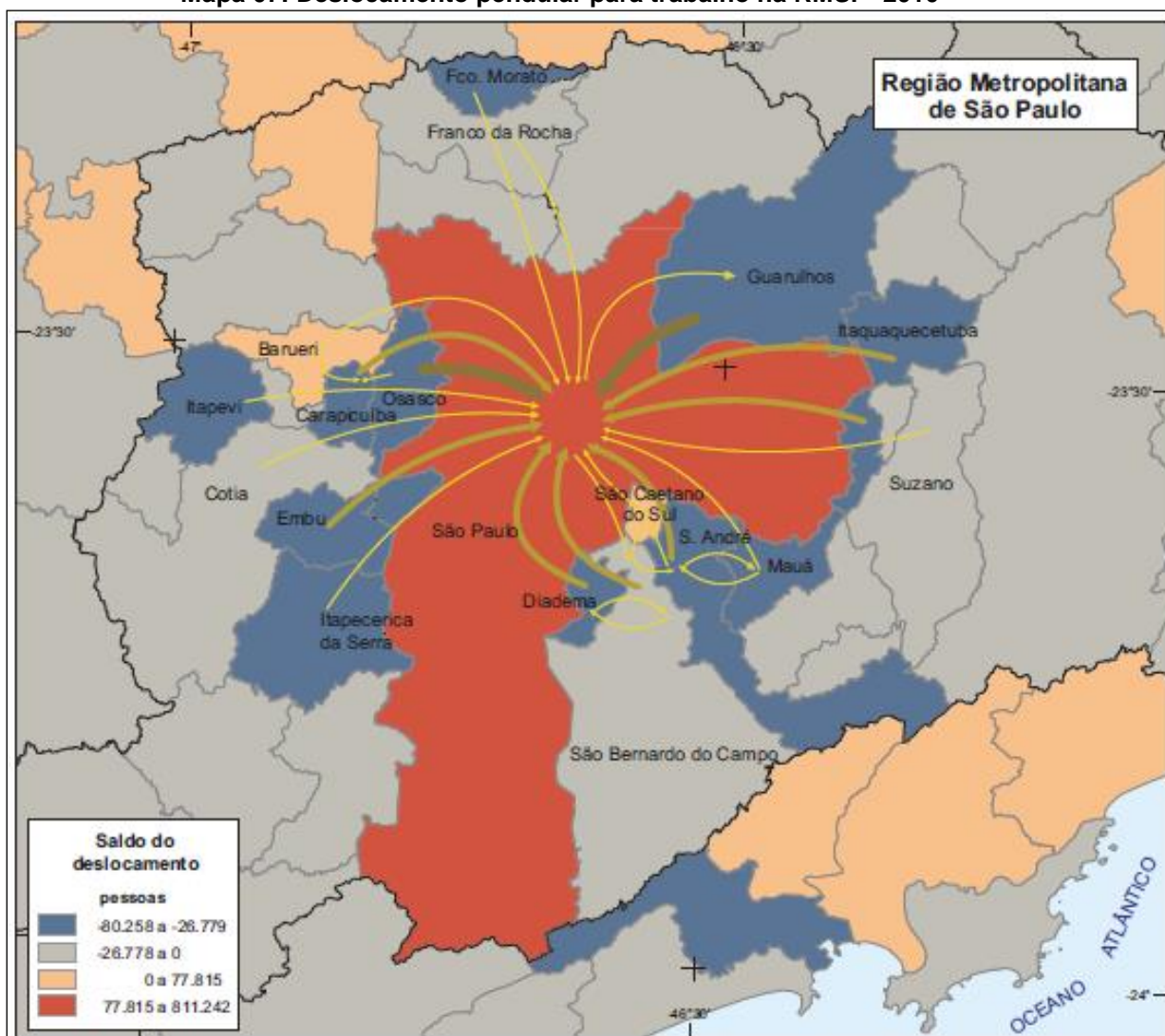
Analisando a tabela, verifica-se que o destino com maior número de viagens diárias é o próprio município respondendo por 295.944 viagens correspondendo a 61,8% do total. Já o destino externo que registrou maior número de viagens foi São Paulo com 14%, seguido de Osasco com 10,2%, de Barueri com 8,7%, Cotia com 2,7%, Itapevi com 1,2% e Santana de Parnaíba com 0,6%.

Esses dados mostram que, a despeito do município apresentar um número expressivo de viagens para outros municípios (quase 40%), também indica que o município está passando por um processo de transformação a considerar o número de viagens internas (61,8%) e o que foi colocado anteriormente, principalmente, em relação ao aumento substancial do número de postos de trabalho com carteira assinada no período recente. Ademais, na esteira desse processo poderíamos ainda destacar o aumento da arrecadação municipal que em 1980 somava R\$ 49.957.284 (em valores correntes, 2014) saltando para R\$ 414.618.964 em 2011 (SEADE, 2015) o que corresponde a um aumento de mais de 8 vezes; a tentativa de transformar Carapicuíba em um polo educacional em função dos investimentos que o poder público vem fazendo no setor (atualmente, o centro da cidade conta com duas faculdades, uma pública – Fatec/Etec e outra privada – Faculdade Nossa Cidade sendo que se encontra em construção uma unidade do Sesi e, no bairro Cidade Ariston está prevista a construção de um Campus do Instituto Federal São Paulo), dentre outras iniciativas.

Considerando todos os elementos tratados até aqui, o diagnóstico seria de uma cidade que, nas últimas décadas vem passando por um intenso processo de transformação, se desenvolvendo econômica e socialmente tornando-se uma cidade que parece ter encontrado sua vocação como prestadora de serviços, embora tendo de lidar com uma série de passivos no âmbito das políticas públicas e preservando ainda o caráter de “cidade dormitório”.

Entretanto, quando lançamos nosso olhar sobre outros municípios da RMSP conforme o mapa 07, verificamos que eles também poderiam ser caracterizados como “cidades dormitório”. Como mostra a legenda os municípios de cor azul e cinza são aqueles que apresentam saldo negativo em que o número de saídas do município por motivo de trabalho é maior que o de entradas.

Mapa 07: Deslocamento pendular para trabalho na RMSP -2010



Fonte: IBGE, Atlas do Censo demográfico: 2010, p. 103.

Nesse sentido, muitos municípios se assemelham a Carapicuíba, como Itapevi, Osasco, Embu, Itapeçica da Serra, Diadema, Santo André, Mauá, Itaquaquecetuba, Guarulhos e Francisco Morato em azul no mapa por apresentar saldo negativo entre -80.258 a -26.779 deslocamentos. E um pouco menos: Cotia, São Bernardo do Campo, Suzano e Franco da Rocha em cinza no mapa apresentando saldo negativo variando entre -26.778 a 0 deslocamentos. Já os municípios de Barueri e São Caetano do Sul em laranja no mapa apresentaram saldo positivo variando entre 0 a 77.815 deslocamentos e o município de São Paulo em vermelho no mapa se destaca primeiro por apresentar o maior saldo positivo no conjunto destes municípios situando-se na faixa entre 77.815 a 811.242 deslocamentos e por ser o principal destino dos demais municípios, em

especial dos municípios de Guarulhos e Osasco dos quais se deslocavam de 58.300 a 103.200 pessoas diariamente.

Esses municípios, no entanto, são extremamente heterogêneos quanto ao tamanho de sua população, área, arrecadação, PIB etc., bem como as funções que desempenham no quadro regional. Verifica-se uma clara relação de interdependência entre esses municípios na medida em que uns acabam por fornecer mão de obra para trabalhar em outros, por não conseguir gerar a quantidade diversificada suficiente de postos de trabalho capaz de empregar a maioria da população como é o caso de Carapicuíba. A mesma lógica pode ser pensada para áreas como educação, saúde, lazer, nesse caso referindo-se a falta de equipamentos como universidades, faculdades, hospitais especializados, cinemas, museus etc.

Muito ainda existe por fazer em Carapicuíba e em muitos outros municípios da RMSP no âmbito das políticas públicas no sentido de oferecer serviços públicos de qualidade e prover infra-estrutura urbana, contemplando moradias de qualidade bem como equipamentos urbanos para usufruto da população. Por outro lado, certas questões como o desenvolvimento econômico ou polos de desenvolvimento, transporte metropolitano, meio ambiente, via de regra, formam uma agenda metropolitana com a participação de vários municípios. Nesse sentido, a elaboração de políticas e de arranjos supramunicipais é de extrema importância para o avanço de algumas políticas públicas que podem alterar a correlação de forças dos municípios no sentido de prover maior autonomia e gerar mais qualidade de vida para seus munícipes.

Considerações Finais

No presente trabalho procuramos problematizar a utilização do termo “cidade dormitório” enquanto categoria de análise útil para formular políticas públicas e tentar compreender melhor as relações que as cidades estabelecem entre si, considerando como elemento central os deslocamentos pendulares, em contextos metropolitanos no atual estágio do processo de urbanização, do qual a “cidade-região” expressa sua forma urbana contemporânea em regiões de grandes aglomerados urbanos como é o caso da RMSP e adjacências.

Para tanto, buscamos inicialmente compreender o processo de urbanização da RMSP que se deu a luz de um modelo de desenvolvimento urbano excludente com baixos salários impulsionando o crescimento econômico sustentado pela manutenção da pobreza e expulsão a população mais pobre para locais onde o preço da terra era mais barato, expressando-se espacialmente no padrão periférico de crescimento urbano baseado no trinômio: loteamento periférico, casa própria e autoconstrução.

Esse padrão levou a uma lógica de expansão ilimitada das cidades sem qualquer controle do uso de solo ou planejamento produzindo cidades que tinham como função precípua a de abrigar a população trabalhadora servindo como dormitório. Como a oferta de empregos ficava concentrada em alguns municípios os deslocamentos casa-trabalho-casa, também chamados de pendulares, dessa população em função da distância e do tempo de viagem tornavam-se cada vez mais penosos. Somado a privação de serviços públicos de consumo coletivo e infraestrutura urbana esta população, formada majoritariamente por trabalhadores, era submetida a um processo de espoliação urbana.

Carapicuíba, fundada em 1580 como aldeamento jesuítico, experimentou após a construção da Estrada de Ferro Sorocabana em 1875 e, principalmente em virtude da construção da estação Sylvania em 1926, décadas de desenvolvimento econômico com a dinamização de algumas atividades importantes para a região como comércio, extração de areia, criação e abate de gado dentre outros, reunindo as condições para despontar como um município próspero na região. Entretanto, a partir da década de 1970 após a construção do

Conjunto Habitacional Presidente Castello Branco, popularmente conhecido pelo nome da empresa que o construiu – Cohab, a população do município quadruplicou e novos bairros foram surgindo por meio de loteamentos, em sua maioria, irregulares, gerando uma série de demandas nas mais diversas áreas no âmbito das políticas públicas.

Em função desse quadro, destacando a carência de empregos e de equipamentos urbanos como instituições de ensino técnico e superior, e por conta de sua inserção regional privilegiada próximo e boas condições de acessibilidade, o município passou a abrigar a população que cotidianamente se deslocava para trabalhar ou estudar nos municípios do entorno, em especial, Barueri, Osasco e São Paulo sendo logo caracterizada como “cidade dormitório”. Realidade também de outros municípios da RMSP.

Quando ampliamos nossa escala de análise, o que se verifica, entretanto, é uma maior integração entre cidades por meio de novas redes e hierarquias urbanas que vão se constituindo a luz do processo de expansão do tecido urbano e descontração industrial em regiões metropolitanas num período histórico caracterizado pela reestruturação da produção e a utilização de sistemas mais flexíveis por meio de inovações técnicas e organizacionais, produzindo mudanças profundas na estrutura produtiva levando a uma nova divisão territorial do trabalho.

Na RMSP, esse quadro data da década de 1970 e, em função das mudanças pelas quais foram passando as cidades nas décadas seguintes bem como os modelos de planejamento urbano existentes, acabou trazendo outras questões ou talvez, outra agenda para as cidades. Vainer, (2000, p.76) argumenta que o nexos central da “nova questão urbana” seria o da *competitividade urbana* e não mais de temas como crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos de consumo coletivo, movimentos sociais urbanos e racionalização do uso do solo. Não por acaso, muitos municípios se utilizam de diversos mecanismos fiscais para atrair empresas e aumentar suas receitas, o que se convencionou chamar de guerra fiscal.

Tal mecanismo, no entanto, acaba por gerar desequilíbrios, na medida em que acaba por gerar mais empregos num município em detrimento de seus vizinhos atraindo sua população provocando problemas de mobilidade com aumento do trânsito, perda de arrecadação, além de reforçar o caráter

“dormitório” desses municípios. Esse tipo de situação verifica-se, por exemplo, entre Barueri e Carapicuíba e já perdura por décadas.

De qualquer forma, o que procuramos demonstrar foi que, embora apresentem semelhanças em alguns casos e possam ser caracterizadas enquanto tal quando o saldo dos deslocamentos pendulares é negativo, as cidades caracterizadas como dormitórios devem ser interpretadas a luz de outros indicadores e a partir de seus contextos regionais e metropolitanos, principalmente, quando se tem por objetivo a formulação e implementação de políticas públicas.

Referências Bibliográficas

- ÂNTICO, Claudia, *Mobilidade populacional diária no município de São Paulo*. Trabalho apresentado no XII Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambú: ABEP, 2000. Disponível em <<http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2000/Todos/Mobilidade%20Populacional%20Di%C3%A1ria%20no%20Munic%C3%ADpio%20de%20S%C3%A3o%20Paulo.pdf>> acesso em 07/03/15.
- _____, *Deslocamentos pendulares na região metropolitana de São Paulo*, SÃO PAULO EM PERSPECTIVA, v. 19, n. 4, p. 110-120, out./dez. 2005
- ARANHA, V. “*Mobilidade pendular na metrópole paulista*”. In: São Paulo em Perspectiva, v. 19, n. 4, p. 96-109, out./dez. 2005
- BAENINGER, Rosana. *Crescimento da População na Região Metropolitana de São Paulo: desconstruindo mitos do século 20*. In: KOWARICK, L., MARQUES, E.. (Org.). Olhares Cruzados. São Paulo: CEBRAP, 2009, v. 1, p. 34-49.
- BONDUKI, Nábil, *Depoimento in Espaço e Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*. Periferia Revisitada, nº: 42. São Paulo: Ed. Neru, 2001.
- CEM (Centro de Estudos da Metrópole). *Mapoteca*, 2015. Disponível em <<http://www.fflch.usp.br/centrodametropole/631>> acesso em 01/03/15
- Cunha, J. M. P.; Stoco, S.; Dota, E. *O fenômeno da mobilidade pendular na Macrometrópole do Estado de São Paulo: uma visão a partir das quatro regiões metropolitanas oficiais*, São Paulo, Nepo/Unicamp-Emplasa. 2013.
- CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano). *Produção Habitacional*. 2015. Disponível em <<http://www.cdhu.sp.gov.br/producao-new/producao-habitacional.asp>> acesso em 02/07/2015.
- DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos). *Nota técnica nº 6: Salário mínimo e distribuição de renda*. Out, 2005. Disponível em <<http://www.dieese.org.br/notatecnica/2005/notatecSMDR.pdf>> acesso em 07/03/15
- DINIZ, C.; CAMPOLINA, B. D. “A Região Metropolitana de São Paulo: Reestruturação, Reespecialização e Novas Funções”, in Revista Eure, vol. XXXIII, n. 98. Santiago de Chile, IEUYT/PUC de Chile, 2007, pp. 27-43. Disponível em: www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612007000100002&script=sci_arttext. Acesso em: 17/02/2015.

EMPLASA (Emplasa - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano). *Por Dentro da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP*, junho, 2011. Disponível em < <http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/RMSP/rmsp.pdf>> acesso em 20/05/15.

FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. 13ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo. 2009

Fundação SEADE (Sistema Estadual de Análise de Dados). *Informações dos municípios paulistas*, 2015. Disponível em < <http://www.imp.seade.gov.br/frontend/>> acesso em 20/06/15.

Harvey. David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.

IBGE (Instituto brasileiro de geografia e estatística), *Atlas do censo demográfico 2010*. 2013. Disponível em < <http://censo2010.ibge.gov.br/apps/atlas/>> acesso em 10/07/15.

_____. *Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas no Brasil*. Rio de Janeiro. IBGE. 2015.

_____. *Dados do Censo, 2010 e outros*. <www.ibge.gov.br> acesso em várias datas.

KOWARICK, Lúcio, *A Espoliação Urbana*, Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1993.

LENCIONI, Sandra, *A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas*. REVISTA PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO, Curitiba, n.120, p.133-148, jan./jun. 2011.

_____. *Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada*. In: Santos; Souza e Silveira (orgs.) - Território. Globalização e fragmentação. São Paulo, HUCITEC, 1994. p. 198 a 210.

MAGALHÃES, F. N. C. *Da metrópole à cidade-região: Na direção de um novo arranjo Espacial metropolitano?* R. B. Estudos Urbanos Regionais V. 10, Nº 2 / Novembro, 2008

MARQUES, Eduardo e TORRES, Haroldo, *Introdução*, in São Paulo: Segregação, Pobreza e Desigualdades Sociais, orgs: MARQUES, Eduardo e TORRES, Haroldo. São Paulo: Senac, 2005, pp. 9-15.

MASSEY, D. *Space, place and gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1994.

MAUTNER, Yvonne, *A periferia como fronteira de expansão do capital*, in O processo de Urbanização no Brasil, orgs: DÉAK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004, pp. 245-259.

OLIVEIRA, F. de. O Estado e o urbano no Brasil. Espaço e Debates, v. 2, n. 6, 1982

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARAPICUÍBA, SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO (SDUH), *Arquivo*. 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO (SMDU), Deinfo. *Infocidade*, 2015. Disponível em <<http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/index.php?cat=3&titulo=Territ%F3rio>> acesso em 22/02/15

Ojima, R., Marandola, E., Jr., Pereira, R. H. M., & Silva, R. B. *O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as cidades-dormitório*. *Cadernos Metrópole*, 12(24), 2010, pp. 395-415.

PETRONE, Pasquale. *Aldeamentos paulistas*. São Paulo: Edusp, 1995.

PIMENTEL, Alexandre. *A forma o territorial de Carapic iba: Proposta de uso de indicadores de qualidade de vida – IQV*, São Paulo, Globus Editora. 2014.

_____. *Licença para contaminar – Obra da calha do Tietê, autolicenciamento ambiental e contamina o da Lagoa de Carapic iba*. São Paulo, 2006.

ROLNIK, Raquel, *La democracia en el filo de la navaja: límites y posibilidades para La implementación de una agenda de reforma urbana en Brasil*, Chile, Revista Eure, Vol. XXXV, 2009. Disponível em <<http://raquelrolnik.wordpress.com/category/artigos/>> acesso em 15/03/15

SANTOS, Milton. *A urbaniza o Brasileira*, São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. *Metrópole Corporativa Fragmentada*, 2  edic o, São Paulo, Edusp, 2009.

_____. *Por uma economia política da cidade: O Caso de São Paulo*, 2  edic o, São Paulo, Edusp, 2009a.

Santos, Milton & Silveira, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 9  edic o. São Paulo, Editora Record, 2006,

SCOTT, A. J. *et al. Cidades-regiões globais*. Espaço & Debates, São Paulo: NERU, v.17, n.41, p.11-25, 2001.

TENÓRIO, Pedro. *Carapicuíba. Passado e presente: 1580-2003*. Carapicuíba, 2003.

TORRES, Haroldo, *A fronteira paulistana*, in São Paulo: Segregação, Pobreza e Desigualdades Sociais, orgs: MARQUES, Eduardo e TORRES, Haroldo. São Paulo: Senac, 2005, pp. 101-119.

VIA PÚBLICA. *Relatório Síntese das leituras da cidade*. Prefeitura Municipal de Carapicuíba. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação. 2010