

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS - CAMPUS SOROCABA**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E BIOLÓGICAS (CCHB)**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**  
**PRODUÇÃO DO ESPAÇO, EDUCAÇÃO E CULTURA**

ROFECELE TEIXEIRA GARRAMONA

**O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO EM SOROCABA E SUA  
HINTERLÂNDIA: ANÁLISE A PARTIR DOS EIXOS DE  
DESENVOLVIMENTO**

Sorocaba

2023

ROFECELE TEIXEIRA GARRAMONA

O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO EM SOROCABA E SUA  
HINTERLÂNDIA: ANÁLISE A PARTIR DOS EIXOS DE  
DESENVOLVIMENTO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Centro de Ciências Humanas e Biológicas da Universidade Federal de São Carlos, Campus Sorocaba, como requisito para a obtenção do título de mestre em Geografia.

Orientador: Prof<sup>o</sup>. Dr<sup>o</sup>. Carlos Henrique Costa da  
Silva

Sorocaba

2023

## FICHA CATALOGRÁFICA

Teixeira Garramona, Rofecele

O processo de metropolização em Sorocaba e sua  
hinterlândia: análise a partir dos eixos de  
desenvolvimento / Rofecele Teixeira Garramona -- 2023.  
121f.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de São  
Carlos, campus Sorocaba, Sorocaba  
Orientador (a): Carlos Henrique Costa da Silva  
Banca Examinadora: Gilberto Cunha Franca, Roberto  
Braga  
Bibliografia

1. Planejamento regional e urbano. 2. Metropolização. 3.  
Integração regional. I. Teixeira Garramona, Rofecele. II.  
Título.

Ficha catalográfica desenvolvida pela Secretaria Geral de Informática  
(SIn)

### DADOS FORNECIDOS PELO AUTOR

Bibliotecário responsável: Maria Aparecida de Lourdes Mariano -  
CRB/8 6979



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS**

Centro de Ciências Humanas e Biológicas  
Programa de Pós-Graduação em Geografia

---

**Folha de Aprovação**

---

Defesa de Dissertação de Mestrado do candidato Rofecele Teixeira Garramona, realizada em 05/12/2023.

**Comissão Julgadora:**

Prof. Dr. Carlos Henrique Costa da Silva (UFSCar)

Prof. Dr. Gilberto Cunha Franca (UFSCar)

Prof. Dr. Roberto Braga (UNESP)

O Relatório de Defesa assinado pelos membros da Comissão Julgadora encontra-se arquivado junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia.

## **DEDICATÓRIA**

Em memória de meu tio, José Antônio Garramone, cujo sorriso deixou saudades,  
cuja as palavras fazem falta, cuja a ausência se é percebida, mas cujo o legado  
jamais será esquecido.

## **AGRADECIMENTOS**

Gostaria primeiramente de agradecer aos meus familiares que sempre foram um ponto de apoio e de muito amor em minha vida, em especial ao meu pai João Carlos e a minha mãe Corinta, que sempre estiveram comigo em busca de rumos maiores, obrigado por tudo que me ensinaram para que o mundo me abrisse muitas portas.

Ao meu irmão Fabrício, que sempre se mostrou uma pessoa muito íntegra e dedicada, que sempre se esforçou ao máximo para lutar por aquilo que sempre sonhou, e que agora seu exemplo também se torna para mim um motivo de grande orgulho.

Agradeço a minha companheira Amanda Rodrigues Leite, que com todo seu amor e carinho sempre foi uma luz em minha caminhada, obrigado por sempre estar comigo em todos os momentos dessa jornada, você sempre foi uma fonte de inspiração em meu caminho.

Gostaria de agradecer ao professor Carlos Henrique Costa da Silva por me orientar nesse projeto e por ter compartilhado comigo conhecimentos valiosos que renderam muitos frutos desde a graduação na própria UFSCar Sorocaba, aproveito também para agradecer aos professores Gilberto Cunha Franca e Roberto Braga por também participarem desse momento e por me auxiliarem em relação às devidas correções que esse trabalho exigiu ao longo do seu desenvolvimento.

Quero agradecer de coração a todos os docentes do curso de Geografia da UFSCar Sorocaba, em especial a professora Rosalina Burgos, a qual sempre me inspirou a ver na Geografia urbana uma forma de se buscar respostas para propor soluções a esse mundo conturbado. Aos professores Ismail Barra Nova de Mello, Marcos Roberto Martinez, Marcos de Oliveira Soares e Emerson Martins Arruda, e as professoras Neusa de Fátima Mariano e Izabella Mendes Sant'Anna, deixo meus sinceros agradecimentos por todo o aprendizado que vocês me trouxeram durante os anos de graduação, vocês deixaram de ser apenas professores e professoras e

passaram a se tornar para mim pessoas que merecem a minha mais profunda admiração e gratidão.

Deixo como um agradecimento mais do que especial a todos os meus amigos da nossa querida e amada Geomaica, onde tivemos momentos que jamais poderão ser traduzidos em palavras, meu muito obrigado ao Thiago Girino, Lucas Baby, André Stuchi, Felipe Raulzito e Vinicius Tropeço.

Aos egressos da nossa eterna turma da Geografia "011", onde tivemos por quatro anos o convívio que despertou cada vez mais amor em uma busca pelo conhecimento através da Geografia, meus sinceros agradecimentos por todos os momentos bons e ruins, tudo serviu como um aprendizado que deixou saudades.

Para o homem comum, o Mundo, o mundo concreto imediato, é a Cidade, sobretudo a Metrópole.

**Milton Santos (1996)**



GARRAMONA, R. T. O processo de metropolização em Sorocaba e sua hinterlândia: uma análise a partir dos eixos de desenvolvimento. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Ciências Humanas e Biológicas, Universidade Federal de São Carlos, campus Sorocaba, Sorocaba, 2023.

## RESUMO

O espaço urbano brasileiro passou a ser alvo de estudos no que concerne à dinâmica metropolitana no período atual, onde consideramos que o mesmo passa a ser dotado de novos artefatos que lhe conferem características nunca vistas antes como a mudança de foco na economia, passando do setor secundário para o terciário e a intensa circulação de informações, capitais, produtos e pessoas, que passam a exigir novas estruturas e ditam novos ritmos nesses espaços. O fenômeno metropolitano passa a ser alvo de políticas públicas que distorcem as suas principais características, onde notamos um número crescente de localidades ditas como metropolitanas na esfera legislativa, mas que não se aproximam desses atributos no seu cotidiano, e deixam transparecer a prioridade de interesses estaduais na questão do planejamento e ordenamento territorial, deixando aberta uma extensa margem para que o poder legislativo dite as regras do que seriam os municípios constituintes de uma região metropolitana. Em nossa pesquisa iremos analisar o caso de Sorocaba e seus municípios vizinhos, verificando se há entre os mesmos uma relação de integração através dos fenômenos de conurbação, vias de circulação (necessárias para dar suporte aos fluxos de pessoas e mercadorias) e estruturas públicas e privadas que caracterizem o envolvimento dessa região em específico com o processo de metropolização.

**Palavras-chaves:** Planejamento regional e urbano; metropolização; integração regional; agentes e políticas públicas regionais.

## **ABSTRACT**

Brazilian urban space has become the target of studies regarding metropolitan dynamics in the current period, where we consider that it is now equipped with new artifacts that give it characteristics never seen before, such as the change in focus on the economy, passing from the secondary to the tertiary sector and the intense circulation of information, capital, products and people, which begin to require new structures and dictate new rhythms in these spaces. The metropolitan phenomenon becomes the target of public policies that distort its main characteristics, where we notice a growing number of locations considered metropolitan in the legislative sphere, but which do not come close to these attributes in their daily lives, and let the priority of state interests appear in the issue of planning and territorial ordering, leaving open an extensive margin for the legislative power to dictate the rules of what would be the constituent municipalities of a metropolitan region. In our research we will analyze the case of Sorocaba and its neighboring municipalities, verifying whether there is an integration relationship between them through the phenomena of conurbation, circulation routes (necessary to support the flow of people and goods) and public and private structures that characterize the involvement of this specific region with the metropolization process.

Keywords: Regional and urban planning; metropolization; regional integration; regional public agents and policies.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Regiões metropolitanas e RIDES no Brasil (2018).....	38
Figura 2 - Macrometrópole paulista (2017).....	49
Figura 3 – Possível trajeto do trem intercidades ligando Sorocaba a São Paulo (2013).....	54
Figura 4 - principais avenidas industriais do município de Sorocaba – SP .....	56
Figura 5 - proposta de zoneamento para a cidade de Sorocaba (2014) e população residente em cada zona .....	58
Figura 6 - mapa do arranjo populacional de Sorocaba.....	60
Figura 7 - Regiões administrativas do estado de São Paulo (2023).....	61
Figura 8 – Mapa das regiões metropolitanas e aglomeradas urbanas analisadas pela EMPLASA .....	66
Figura 9 – Divisão sub-regional da região metropolitana de Sorocaba (2017) .....	73
Figura 10 – Principais eixos de ligação entre as regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Sorocaba (2017).....	74
Figura 11 – Organograma da estrutura institucional da Região metropolitana de Sorocaba.....	78
Figura 12 – Eixos de desenvolvimento conforme a proposta de Eliseu Sposito.....	82
Figura 13 – Trecho inicial da rodovia Castello Branco – SP 280 no perímetro de Osasco (1968).....	85
Figura 14 – Trajeto da rodovia Castelinho entre Sorocaba e Campinas .....	89
Figura 15 – Setores Norte e Noroeste da RMS.....	98
Figura 16 – Setores Oeste – Sudoeste – Sul da RMS .....	99

Figura 17 – Mancha urbana das regiões metropolitanas de São Paulo – Campinas – Sorocaba.....	99
Figura 18 – Conurbação entre os municípios de Itu e Salto.....	103
Figura 19 – Conurbação entre os municípios de Sorocaba e Votorantim .....	104

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Criação de regiões metropolitanas no Brasil a partir de 1970 .....	36
Tabela 2 - Regiões metropolitanas e sua participação no PIB (2010).....	43
Tabela 3 – Distribuição dos níveis de hierarquia urbana de acordo com as grandes regiões brasileiras – 2018 .....	59
Tabela 4 - Percentual da participação dos municípios na composição do setor industrial no estado de São Paulo (2020).....	63
Tabela 5 – Percentual de participação dos municípios na composição do setor de serviços no estado de São Paulo (2020).....	65
Tabela 6 – Critérios utilizados pela Emplasa para a caracterização da RMS (2010).....	68
Tabela 7 – População absoluta dos municípios da RMS nos censos de 2010 e 2022 .....	80
Tabela 8 – Principais eixos viários e seus municípios (2010).....	83

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

EMPLASA - Empresa paulista de planejamento metropolitano

FPIC - Função pública de interesse comum

PDUI - Plano de desenvolvimento urbano integrado

REGIC - Regiões de Influência das Cidades

RIDES - Região Integrada de Desenvolvimento Sustentável

RM - Região metropolitana

RMC - Região metropolitana de Campinas

RMS - Região metropolitana de Sorocaba

RMSP - Região metropolitana de São Paulo

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	17
<b>1. A METRÓPOLE NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO.....</b>	<b>24</b>
1.1. CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO.....	24
1.2. A QUESTÃO METROPOLITANA NO BRASIL.....	33
1.3. AGENTES E POLÍTICAS PÚBLICAS NA CRIAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS NO ESTADO DE SÃO PAULO.....	42
<b>2. O MUNICÍPIO DE SOROCABA NA REDE URBANA PAULISTA.....</b>	<b>54</b>
2.1. CARACTERIZAÇÃO URBANA DE SOROCABA .....	54
2.2. O PAPEL DAS AGÊNCIAS METROPOLITANAS NA CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA .....	66
2.3. CARACTERIZAÇÕES DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA.....	71
<b>3. UMA ANÁLISE DO ESPAÇO METROPOLITANO DE SOROCABA.....</b>	<b>76</b>
3.1. ESTRUTURAÇÃO DOS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO .....	76
3.2. OS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO NO CASO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA .....	81
3.3. A OCUPAÇÃO DO ESPAÇO DE ACORDO COM O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO.....	90
3.4. A ANÁLISE SOBRE OS EIXOS VIÁRIOS EM SOROCABA E O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO.....	96
3.5. CONTRIBUIÇÕES PARA UM DEBATE SOBRE O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO NA REGIÃO DE SOROCABA.....	109
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	114
REFERÊNCIAS.....	117





## INTRODUÇÃO

O tema dessa pesquisa foi definido para debater e colocar em questão as análises feitas pelos órgãos públicos e agentes estaduais para a consolidação de um modelo de gestão territorial pautado na criação de regiões metropolitanas.

Ao abordarmos o assunto estamos questionando se os critérios utilizados pelos entes públicos foram os mais coerentes com o processo de metropolização, este que por sua vez é o responsável por caracterizar a dinâmica metropolitana em um espaço.

Ocorre que no caso brasileiro as regiões metropolitanas são estabelecidas através de leis estaduais, e isso faz com que cada governo adote critérios distintos para organizar o espaço regional dentro de seu estado, gerando inúmeras interpretações sobre o fenômeno metropolitano.

No caso do município de Sorocaba, o governo paulista estabeleceu através de lei estadual a criação de sua região metropolitana em 2014, e o nosso trabalho buscar investigar quais foram os critérios, as leis, e os passos e decisões tomados pelos órgãos públicos para considerar essa região como metropolitana.

O que despertou a curiosidade sobre essa área em questão foi o fato de que o estado de São Paulo passou por um processo de desconcentração industrial na década de 1960, o que desencadeou o surgimento de novas estruturas produtivas, como ampliação e construção de rodovias, expansão das atividades industriais para cidades do interior do estado, especialização e formação de mão-de-obra, tecendo desse modo um novo cenário da indústria no estado.

Com o aumento da industrialização pelo interior, surgem também novas formas urbanas que desempenham a função de abranger e dar suporte aos processos produtivos industriais, o que ocasionou uma ampliação do fenômeno urbano em cidades médias e concentradas ao longo dos eixos rodoviários, dotando-as de um maior dinamismo com relação ao aumento populacional, aos fluxos e formação de redes, ao surgimento de parques industriais e áreas residenciais, a ampliação da oferta de comércios e serviços especializados, trazendo um novo ritmo

de vida para essas cidades contempladas pela instalação de novas indústrias em um ritmo crescente.

Negri e Pacheco (1994), afirmaram sobre essa expansão que:

É no interior de São Paulo que se encontram as maiores possibilidades de crescimento da indústria. Mas este processo, também, não irá se refletir por igual em todo o território paulista. Os maiores ganhos ficarão por conta da rede de cidades médias localizadas ao longo dos grandes eixos de circulação da malha viária do interior, em especial na região de Campinas e nas suas ligações com Sorocaba e Ribeirão Preto. O Oeste do estado, ainda que continue aumentando sua participação no total estadual, o fará marginalmente, e o litoral passará a enfrentar restrições similares às que já atingem a Grande São Paulo. O Vale do Paraíba, mesmo que não venha a perder peso na indústria paulista, continuará sendo negativamente afetado pela reestruturação das grandes empresas localizadas na região. (NEGRI & PACHECO, 1994, p.77).

Ao aprofundarmos essa discussão sobre o crescimento urbano nas cidades médias e o potencial que elas apresentam para uma nova dinâmica econômica, a teoria dos eixos de desenvolvimento, proposta por SPOSITO(2015), considera que o capital industrial busca por áreas onde tenha condições de reduzir os custos da produção, principalmente após a reestruturação do modelo produtivo pautado na acumulação flexível, onde a produção final ocorre desvinculada da sede da empresa. Sendo assim, a localização é um fator preponderante para que uma multinacional possa se instalar e buscar vantagens logísticas, além do estabelecimento de uma rede de informações e comunicações que deem o devido suporte às atividades fabris.

Com esses pressupostos, SPOSITO (2015) nos aponta um par de ideias conhecidos por intensidade x extensividade, onde o autor indica que o primeiro remete ao conjunto de empresas com alto grau de avanços tecnológicos, que usam desse artefato para se concentrarem nas áreas centrais dos investimentos, trazendo maior dinamismo econômico. Enquanto isso, a extensividade é responsável por explicar a dispersão das atividades econômicas pelo território paulista, iniciado em certo momento pela cafeicultura, e em seguida continuado pela industrialização.

Unindo esses dois pontos, o autor sugere o conceito de eixos de desenvolvimento, onde as cidades médias se encontram distribuídas como sendo

pontos – chaves para a consolidação desses eixos, e devido a sua localização, acabam atraindo para si novos investimentos industriais.

De acordo com o autor:

A formação dos eixos de desenvolvimento configura-se, também, como unidades geográficas dotadas de bases econômicas próprias porque são derivadas da agregação de centralidades territoriais, centralidades locacionais e centralidades funcionais. (SPOSITO, 2015, p.384).

Assim, é possível compreender de que modo a dinâmica da desconcentração industrial, que deu suporte para originar os eixos de desenvolvimento, teve participação decisiva para o crescimento urbano de Sorocaba e sua hinterlândia.

O conceito de hinterlândia aqui proposto se refere a área de influência de uma cidade (REGIC, 2018), o qual será parte de nosso debate e conduzirá nosso caminho pela busca a entender a relação existente entre esse espaço regional centralizado por Sorocaba e os processos de metropolização do espaço.

Através da lei estadual 1.214, de 08 de Maio de 2014, o governo paulista cria a região metropolitana de Sorocaba, cuja abrangência se estende para 26 municípios e sua sede, incluída dentro de uma organização territorial definida como *macrometrópole paulista*.

Para realizar uma verificação sobre os critérios de criação de regiões metropolitanas, responsáveis pela transformação do espaço urbano em espaço metropolitano, usaremos das considerações realizadas por LENCIONI (2017), que apresenta as oito dimensões da metropolização do espaço, onde teremos: (I) Uma visão que não considere apenas a transição do rural para o urbano; (II) A metropolização conformando uma dimensão de grande escala territorial, com limites dinâmicos e difusos; (III) A mesma expressando uma nítida e intensa fragmentação territorial e transparente segregação social, ao lado de espaços bastante homogêneos; (IV) Redefinição das antigas hierarquias entre as cidades da região e da sua rede de relações; (V) Expressivo número de cidades conurbadas e com polinucleação; (VI) Diminuição relativa do crescimento demográfico da cidade central e aumento demográfico e do ambiente construído de outros municípios da região; (VII) Redefinição das pequenas cidades, conformando um novo tipo de integração

com os espaços polinucleados; (VIII) Intensidade dos movimentos pendulares, consagrando uma estrutura regional em rede. (LENCIONI, 2017, p. 30 e 31).

No entanto, em nossa análise iremos nos valer de apenas três dessas considerações feitas por LENCIONI, e aplicando essas variáveis sobre a criação da RMS, pretende-se realizar uma comparação que dê suporte para entender quais processos estão ocorrendo nessa região, se eles foram suficientes para atender aos critérios que designam a dinâmica e surgimento de uma região metropolitana de fato.

A autora também nos apresenta uma breve descrição do processo de metropolização:

Não se trata mais de criar cidades, de desenvolver a rede urbana ou a urbanização em sentido restrito, trata-se de desenvolver condições metropolitanas que são imprescindíveis para a reprodução do capital, subvertendo toda a lógica urbana herdada e negando a cidade. (LENCIONI, 2017, p. 203).

Cabe levar em conta que o surgimento de regiões metropolitanas é uma competência dos estados desde 1988, onde a esfera federal retirou de sua pauta as incumbências sobre o planejamento regional e metropolitano. Com isso, os critérios adotados para a consolidação de novas regiões metropolitanas acabam sendo insuficientes, e na maioria dos casos não correspondem as reais necessidades dos municípios em questão, como aponta DAVIDOVICH:

A criação das regiões metropolitanas recentes tem sido objeto de crítica, com base na ideia de que a maioria delas não preenche critérios específicos de metrópole, como a magnitude da população aglomerada, o grau de densidade demográfica, a extensão da área urbanizada – envolvendo o território de mais de um município, ou seja, o processo de conurbação –, a integração econômica e social deste agregado, e assim por diante. (DAVIDOVICH, 2004, p. 208).

Tendo em vista o advento da metrópole como um modelo de reorganização territorial, cabe considerarmos se essas características se aplicam ao modelo regional centralizado por Sorocaba, de que modo essa dinâmica ocorre, e quais são os propósitos para a população e os seus problemas reais.

Consideramos também que a questão de integração metropolitana é algo que ganha notoriedade nesse debate, pois em um primeiro momento, a ideia de criação de uma região metropolitana é apresentada para a população como um novo

modelo de desenvolvimento, capaz de trazer inovações e melhorias pra os problemas encontrados em âmbito regional.

O modo e a intensidade como essa integração ocorrem devem ser colocados em questão, pois a união e coesão entre os municípios participantes é um dos (senão o principal) requisitos para a consolidação de uma dinâmica metropolitana, de modo que se apliquem projetos e políticas públicas que contemplem a todos os envolvidos nesse modelo regional.

LENCIONI (2015) nos apresenta a importância da integração em âmbito regional quando descreve que:

Para que uma dada área se constitua como uma região é indispensável haver uma unidade interna, uma coesão, ou seja, a constituição de uma totalidade. É importante observar que essa unidade e integração não é definida pela continuidade de elementos espaciais, nem pela homogeneidade de fenômenos, mas pela integração que apresentam. Por isso, uma região pode apresentar descontinuidade territorial dos fenômenos desde que haja integração na dispersão. (LENCIONI,2015, p.10).

LACERDA nos remete a ideia de que a reestruturação espacial vivenciada pelas metrópoles brasileiras se reflete no processo atual de acumulação capitalista, gerando desse modo dois processos que se complementam para a consolidação de um ambiente regional:

Entende-se por fragmentação espacial a divisão da cidade em partes (fragmentos), que podem ser individualizadas, a partir da identificação dos diversos padrões de uso e ocupação do solo, bem como dos níveis de provimento das infraestruturas, mais particularmente das redes de mobilidade de matéria (pessoas e bens) e informação. Esses níveis, por sua vez, definem o grau de integração de cada uma das partes com as demais e, até mesmo, com as de outras cidades do país e do exterior. (LACERDA,2013, p.22).

Considerando que fragmentação e integração são processo interligados, e que se mostram essenciais para apontar o funcionamento de uma região metropolitana, é através de uma reestruturação que fortaleça os laços de cooperação entre os municípios participantes que esse modelo de organização territorial garantirá condições mais justas para equiparar as desigualdades no acesso à serviços básicos, à circulação de pessoas e mercadorias, e na redução das desigualdades sociais e econômicas vivenciadas pela região.

O Plano de desenvolvimento urbano integrado (PDUI) é uma exigência do estatuto das metrópoles (2015) o qual foi criado através do conselho executivo da RMS em 2016, subordinado ao conselho de desenvolvimento da RMS, o qual segundo o seu guia metodológico, apresenta entre suas obrigações a criação de:

Processos de expansão e de estruturação da metrópole, com vistas à indicação de diretrizes de desenvolvimento urbano e ordenamento territorial, a serem contempladas no PDUI, nos planos setoriais, voltados à execução das funções públicas de interesse comum (FPICs) e nos planos diretores dos municípios metropolitanos. (EMPLASA, 2016).

Pelo contexto histórico que permeou as decisões acerca da reestruturação produtiva do território, atendendo à demanda das multinacionais estrangeiras, em um período de alterações significativas no modo de produção industrial e no avanço do capital financeiro.

Como forma de conduzir nossa análise, cabe ressaltar que o fenômeno que envolve a região metropolitana de Sorocaba e sua criação é algo que se consolida em 2014, através de lei complementar estadual. Porém anterior a esse momento, os primeiros indícios para o surgimento desse processo de metropolização já começavam a ser levantados, passando do plano das ideias para a sua realização concreta de fato.

Para sustentar esse trabalho, de modo que ele busque compreender as contradições pertinentes ao espaço em questão, e que seja possível de gerar críticas pertinentes para conduzir a luta da população em busca de igualdade e de uma práxis mais consolidada, listamos a seguir as etapas de pesquisa realizadas:

Levantamento bibliográfico sobre o tema de modo mais atualizado o possível, e buscar os planos de ações sobre a RMS em documentos de órgãos oficiais, agências técnicas, leis municipais, estaduais e federais.

Contextualização dos fatos históricos que culminaram nos processos de regionalização do espaço no estado de São Paulo, considerando as etapas e decisões políticas tomadas pelos órgãos públicos responsáveis no que concerne à organização territorial no estado.

Análise de tabelas e gráficos que demonstrem as situações econômicas e sociais, de modo a caracterizá-los e categorizá-los, reforçando essa etapa com a realização de trabalho de campo verificando in loco as rodovias consideradas como eixos de desenvolvimento e o modelo de ocupação do espaço das mesmas para se verificar na prática os dados indicativos em tabelas.

Levantamento cartográfico da região em questão, verificando nos mapas oficiais disponíveis as estruturas habitacionais, zonas industriais, presença de centros urbanos e sua relação com a localização rodoviária, considerando a busca por alguns modelos que nos auxiliem na caracterização de zonas econômicas, eixos de expansão e circulação, conurbações, áreas de risco ambiental, concentrações urbanas expressivas.

Como objetivo principal da pesquisa buscamos investigar o padrão de ocupação do espaço da região metropolitana de Sorocaba a partir de suas principais ligações viária, caracterizadas como eixos de desenvolvimento, e de que modo o uso e a ocupação do solo ao longo desses eixos caracterizam um fenômeno de metropolização do espaço.

Considerando que a integração regional deve ultrapassar as fronteiras municipais e pensar em soluções cooperativas, iremos analisar quais as primeiras ações que os órgãos estaduais de planejamento buscam adotar para a região em questão, e até que ponto os seus desdobramentos podem colaborar ou dificultar a leitura sobre os objetivos propostos anteriormente.

## 1. A METRÓPOLE NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO

### 1.1. CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO

O fenômeno metropolitano já é uma notável realidade em parcelas do território mundial, aliás, em algumas nações é possível encontrar grandes mosaicos formados por uma aliança entre o fluxo de pessoas, mercadorias, capitais e serviços, que através de uma relação de interdependência entre seus espaços, criam uma relação de metropolização.

A questão urbana, vista de uma forma mais aprofundada, nos permite estabelecer relações entre espaços produtivos, comerciais e residenciais, os quais colaboram para a constituição das cidades, onde são necessários novos olhares sobre a análise das cidades e seu papel na configuração urbana atual, agora na figura da metrópole.

Isso não significa dizer que o urbano passa a ser superado pelo metropolitano, pelo contrário, o avanço do processo de urbanização é quem revela novas condições para o surgimento do metropolitano, e a diferença entre ambas escalas vai além do número da população absoluta de uma cidade.

De acordo com SEABRA (2009):

As metrópoles, de um modo geral, foram sendo estruturadas pelas demandas induzidas, em todos os seus âmbitos (pelo menos até os anos oitenta), pela industrialização. Uma estruturação que pôde traduzir na sua materialidade, o duplo processo de desenvolvimento do capitalismo enquanto formação social, qual seja: centralização econômica dos negócios e concentração geográfica dos fatores da produção e reprodução capitalista. (SEABRA, 2009, p. 416).

A autora nos descreve a ideia de que a concentração de estruturas industriais e a centralização das atividades econômicas foram fatores que impulsionaram o aparecimento das metrópoles, aonde o capital financeiro é quem dita o ritmo dessas ações, permeando desse modo uma reestruturação urbana.

A metrópole se torna, desse modo, o lugar das ações e investidas do capital, onde é possível notar que esse acontecimento surge em uma escala global, e com isso é responsável por fragmentar espaços, gerando desigualdades em uma nova divisão do trabalho.



A autora acrescenta em sua análise as alterações que são determinantes para a mudança do espaço urbano para o metropolitano, associando essas mudanças a sua densidade técnica:

A densidade técnica do espaço metropolitano é descomunal. As vias de circulação que formam a infraestrutura dos transportes circunscrevem determinados espaços, os quais passam a merecer tratamento analítico diferencial visando a investimentos de grande monta que são reestruturadores do espaço metropolitano. (SEABRA, 2009, p. 418).

As cidades passam a sofrer mudanças significativas em seu espaço produtivo no período pós revolução industrial, acompanhando uma troca gradual de seu setor secundário, representado pelas fábricas e vilas operárias, pelo setor terciário da economia, comandado pelo comércio e pelos serviços especializados, simbolizados por novas estruturas físicas como os grandes edifícios comerciais, aeroportos, tecnopólos e sedes de grandes empresas. Hoje, conforme Milton Santos (2000), o setor quaternário, aquele que agrupa as atividades e serviços informacionais, é aquele que mais cresce em todo mundo.

A técnica surge como indicativo dos interesses envoltos sobre essa reestruturação, a qual prepara o espaço para a atuação do capital em nível global, e com isso incorpora à metrópole novas funções que abarcam a região ao seu redor, exercendo atração sobre seus arredores.

Porém cabe ressaltar que um dado conjunto de técnicas não surge de modo inédito sobre a porção de um determinado espaço, elas já se encontram presentes no processo de urbanização, apontando que as metrópoles correspondem a porções do espaço dotadas de uma urbanização avançada, e por isso, seletiva.

Ao considerarmos os pontos principais que são levantados para caracterizarmos uma região metropolitana, SANTOS (1993) enfatiza:

As atuais regiões metropolitanas têm como pontos comuns dois elementos essenciais: a) são formadas por mais de um município, com o município núcleo – que lhes dá o nome – representando uma área bem maior que as demais; b) são objeto de programas especiais, levados adiante por organismo regionais especialmente criados, com a utilização de normas e de recursos em boa parte federais. (SANTOS, 1993, p. 75).

Ao chamar a atenção para duas características citadas, podemos levar em conta que as regiões metropolitanas seguem muito mais devido a uma estratégia de

planejamento territorial do que o processo de metropolização atuando sobre essa porção do espaço.

O interesse governamental em manter áreas sobre seu controle faz com que a autonomia municipal seja enfraquecida, abrindo brechas para que a escala metropolitana possa fazer uma ponte de governo entre várias esferas distintas, as quais buscam apresentar soluções para uma integração de ideias, planos e políticas territoriais, coordenadas por agências de gestão ao serviço do estado, de modo que SANTOS (1993) acrescenta:

São, na verdade, regiões de planejamento, onde, todavia, o que é feito não atende à problemática geral da área, limitando-se a aspectos setoriais. A socialização capitalista favorecida pelo poder público nessas áreas metropolitanas é acompanhada por uma expansão periférica, que inclui a criação de Direitos industriais explícitos e implícitos, e pela concentração geográfica dos serviços de interesse coletivo. (SANTOS, 1993, p.76).

O distinto momento da política urbana em que pese a questão metropolitana no Brasil, que será apresentada na seção seguinte, nos permite entender o papel fundamental do estado e do planejamento territorial para guiar os rumos das áreas metropolitanas.

Avaliar o funcionamento de uma metrópole é tarefa que exige uma compreensão sobre o fenômeno da metropolização, este responsável por dar um novo ritmo ao espaço urbano, superando seus limites políticos, utilizando-se do espaço como meio de reprodução de um novo modo de vida, no qual o processo produtivo passa a ser composto por outros meios, e por conta disso, novas formas de se viver o cotidiano passam a emergir nessa nova realidade.

Porém no caso brasileiro, SANTOS (1993) vai mais a fundo para descrever os principais problemas dos estudos referentes aos espaços metropolitanos:

A maioria dos estudos metropolitanos no Brasil é marcada por preocupações adjetivas e visões de detalhe. Isso se deve, em grande parte, a dois fatores interligados: 1) tais estudos começaram, no País, com objetivos de um planejamento limitado e restritivo e estiveram mais preocupados em obter uma definição formal que mesmo material, isto é, de conteúdo, do fenômeno metropolitano; 2) esses estudos tiveram prosseguimento para dar resposta a questões tópicas (casa, transporte...) e foram pesadamente influenciados, nessa direção, pelas agências financiadoras, nacionais e estrangeiras, sem que universidades e órgãos de pesquisa quisessem ou pudessem reverter esse rumo. O resultado foi o empobrecimento da pesquisa urbana sobre as metrópoles, tornada

repetitiva e monocórdia, e, afinal, praticamente esvaziada. A pesquisa vai para um lado, a realidade aponta para outro. (SANTOS, 1993, p. 79).

As considerações de SANTOS (1993) indicam forte apelo a uma valorização burocrática e legislativa sobre os estudos metropolitanos, o que deixa à margem os assuntos que realmente são pertinentes aos envolvidos nesse processo, como o caso das primeiras nove regiões metropolitanas criadas na década de 1970, onde todas constituem-se como capitais de estado e carregam consigo problemas decorrentes de uma urbanização acelerada, e que agora também atraem as atenções internacionais na forma de metrópoles.

Porém, desde seu desdobramento para uma região, o fenômeno metropolitano abrange áreas que ultrapassam os limites estabelecidos pela legislação, pois se encontram em profundo dinamismo e fluidez com a técnica, a informação, o capital financeiro, e com isso, as fronteiras já não se tornam mais barreiras.

Dada essa fluidez que a metropolização exerce sobre toda uma região, centrada em uma cidade núcleo, inúmeras definições foram criadas para denominar a situação metropolitana vivenciada por distintas regiões espalhadas pelo país.

Segundo SANTOS (1993), a fluidez da metrópole permitiu superar a dicotomia centro-periferia, e explica que:

Antes, a metrópole não apenas não chegava ao mesmo tempo a todos os lugares, como a descentralização era diacrônica: hoje a instantaneidade é socialmente sincrônica. Trata-se, assim, de verdadeira “dissolução da metrópole”, condição, aliás, do funcionamento da sociedade econômica e da sociedade política. (SANTOS, 1993, p.92).

O modelo metropolitano é assim imposto pelas necessidades mais urgentes do capital internacional, essa condição que é criada para que a caracterização de espaços regionais passe a seguir ordenamentos próprios de segmentos produtivos, os quais concentram na metrópole a sua organização e manutenção, e nos espaços polarizados por ela se consolidam estruturas que permitem essa circulação produtiva que inclui pessoas, mercadorias e investimentos.

Cabe uma crítica ao descrevermos que a metrópole é condição para a reprodução do capital globalizado, e que por isso exerce notável pressão sobre

regiões intensamente urbanizadas, mas o que tem ocorrido nos últimos anos foi que áreas não metropolitanas em sua essência passam a ser assim definidas apenas pelos interesses políticos e legislativos, e desse modo se perdeu o critério ao definir esses espaços, e isso acabou por criar uma banalização do conceito e do fenômeno metropolitano.

Ao revelar as múltiplas faces do processo de urbanização, estamos tratando de um estágio onde esse fenômeno assume uma forma globalizada, imposta pelo capital financeiro, permitindo a CARLOS (2009) apontar que “o processo de urbanização metropolitana revela a produção de um “novo espaço”, isso porque o capitalismo se expandiu e, ao se realizar, tomou o mundo” (CARLOS, 2009, p. 304).

Esse ponto nos serve como parâmetro para entender a divisão regional que dá suporte ao surgimento da metropolização, e desse modo começamos a traçar um panorama onde uma região se torna fragmentada e segmentada, e isso serve aos interesses do capital global de modo a invadir o cenário legislativo, que possui os meios possíveis para consolidar esse modelo.

A autora nos apresenta a relação existente entre capital financeiro e metropolização quando aponta que:

O processo de reprodução do espaço da metrópole, no contexto mais amplo do processo de urbanização, marca a desconcentração do setor produtivo e a acentuação da centralização do capital na metrópole, bem como cria um outro conteúdo para o setor de serviços (basicamente o que se desenvolve é o financeiro e de serviços sofisticados e, com ele, uma série de outras atividades de apoio como aqueles de informática, serviços de telecomunicações, consultorias (CARLOS, 2009, P.310).

Essa definição nos explica a mudança de setores da economia, onde a metrópole é impulsionada a servir o setor terciário e quaternário da economia, moldando desse modo suas formas e estruturas urbanas para o ponto em que uma nova gama de atividades econômicas venha a emergir, visando dar suporte ao setor de serviços e, principalmente, priorizando a velocidade da rede de comunicação e informações.

A delimitação de uma região que servirá como concentradora de características metropolitanas depende na maioria dos casos de sua dinâmica econômica se encontrar integrada a uma rede produtiva, onde em seguida lhe são

conferidas pela lei responsabilidades que a caracterizam como um lugar de integração intermunicipal.

Em uma perspectiva a respeito da caracterização regional de uma metrópole, LEOPOLDO (2020) traz uma aproximação do processo de regionalização com a metropolização, onde descreve:

Como expressão do desenvolvimento geográfico desigual da acumulação capitalista, a regionalização metropolitana constitui-se enquanto um mosaico regional de interesses e estratégias mercantis dos financistas, industriais, comerciantes, proprietários de terra, entre outras personas do capital, bem como do Estado (LEOPOLDO, 2020, P.86).

O autor comenta que a regionalização brasileira se deu através de distintas classificações, porém todas caminhavam para uma combinação entre os aspectos produtivos e o desenvolvimento técnico (ou a escassez dele) pelos estados brasileiros que compunham uma região, e que com o crescente aumento das áreas envolvidas no processo produtivo essas regiões passaram a ser dotadas de características metropolitanas.

Ainda de acordo com o mesmo autor, o modelo adotado pelo Brasil teve como referência a situação vivenciada em Nova York, onde:

"a regionalização ganha um conteúdo metropolitano, apresentando esboços de limites de uma nova divisão regional e coroando as regiões econômico-políticas com regiões metropolitanas". (LEOPOLDO, 2020, P.90).

Ao trazer à tona o debate sobre a caracterização metropolitana em uma região, é possível estabelecer uma ideia sobre como a unificação de locais com características e dinâmica semelhantes já vinha sendo desenvolvida, e com isso bastou que o poder político ali acrescentasse planos para o desenvolvimento econômico, desta vez pautado na constituição de áreas metropolitanas.

Diante dessa realidade concretizada na forma de região metropolitana, fica evidenciado que os interesses financeiros e econômicos selecionaram áreas de grande influência para servirem como polos de irradiação de um modelo desenvolvimentista, como foi o exemplo brasileiro.

Entendemos que a criação de regiões metropolitanas segue em descompasso no que concerne ao seu aparato legislativo e o debate acadêmico sobre o processo

de metropolização, e um dos fatores que indicam esse problema está no modelo de governança que é estipulado para esses ordenamentos territoriais.

A questão da governança acaba por reduzir a participação dos municípios, o que permite que os estados e a federação tenham um poder de tomada de decisões sobre a esfera metropolitana, partindo de atitudes que vão de cima para baixo, ou seja, que atendem a interesses que na maioria dos casos não se enquadram às reais necessidades da população metropolitana.

Acontece que na atualidade, as metrópoles deixam transparecer toda a força do capital, pois configuram áreas onde a circulação de informações, fluxos financeiros e pessoas se encontra cada vez mais pujante, com isso as determinações para estabelecer uma região como metropolitana partem das condições impostas pelo capital financeiro e não pelo fato de naquela localidade estar ocorrendo um momento que se configura como metropolização do espaço.

BRAGA (2005) realiza uma comparação entre a aglomeração urbana, proposta enfatizada para regiões que não se constituem como metrópoles, e as regiões metropolitanas, e nos aponta um ponto crucial ao descrever a maior importância que é acrescentada a uma região metropolitana:

A diferença essencial entre essas duas figuras de gestão territorial é o caráter executivo, presente na região metropolitana e inexistente na aglomeração urbana. Este caráter é conferido pela autarquia de planejamento metropolitano, que nas regiões metropolitanas exerce um papel fundamental, conferindo, ao menos em tese, agilidade e flexibilidade às ações de planejamento e execução das funções públicas, na medida em que possibilitam arrecadar receitas próprias, executar e fiscalizar projetos e promover a desapropriação de bens de utilidade pública. (BRAGA, 2005, P. 251).

Ao desenvolver esse conceito, estamos frente a um grande desafio na busca por uma metrópole mais participativa e democrática, pois temos o envolvimento de escalas diferentes, da realidade local que também possui sua própria história e sua dinâmica particular, e também estamos rodeados por uma estrutura econômica global, a qual encontra nas metrópoles a sua garantia de reprodução do capital.

Ao tomar como decisões centrais planos de governo que em nada atendem ao espaço de uma determinada metrópole, não se permite que uma participação popular possa ter mais poder sobre as decisões que ali se fazem necessário, o que prioriza a garantia de favores e estruturas que atendem ao capital internacional fale

mais alto em detrimento do cotidiano dos municípios envolvidos em uma região metropolitana.

Em um contexto metropolitano se torna cada vez mais complicado envolver os diversos atores que ali se concentram, tendo em vista que estamos tratando de um número variado de municípios que compõem uma região metropolitana, além de existir uma centralidade ao redor de um município sede, o qual acaba exercendo a atração como polo principal daquela região, e por conta disso em muitos casos é o lugar que acaba se privilegiando dos principais investimentos estruturais.

Há também que se considerar que a dinâmica econômica de uma região metropolitana pode apresentar múltiplas faces, tendo em vista que estamos tratando de um espaço unido por redes de integração que podem nos indicar uma relação rural-urbano ou até mesmo urbano-industrial, o que nos mostra que cada caso possui sua particularidade, e que por conta disso deve levar em conta os anseios da população ali residente.

Chama a atenção a ressignificação que é dada para as atividades econômicas no que concernem as transformações urbanas trazidas pelo processo de metropolização, e isso faz com que nossa análise também leve em conta as mudanças existentes no ritmo cotidiano da economia de um lugar.

Não se trata apenas de apresentar novas estruturas para que os setores mais dinâmicos e globalizados da economia possam atuar, mas cabe analisar o papel dos novos agentes e atores que passam a participar desse processo, cada qual com seu interesse e todos disputando seu espaço em meio ao tecido urbano e metropolitano.

Segundo a análise de FERREIRA (2015), cabe aos atores sociais uma participação mais efetiva nessa constituição de um espaço metropolitano, e este autor afirma que:

Os atores sociais, ao agirem, podem mostrar quem são e o que verdadeiramente almejam ou podem camuflar o objetivo de sua ação, muitas vezes através da construção de um discurso de "patriotismo de cidade". (FERREIRA, 2015, P.75).

O autor nos coloca a importância de uma participação social efetiva, algo que por muitas vezes passa despercebido por conta da briga de poderes entre sociedade civil e Estado, e é nesse ponto que o mesmo defende que uma maior participação social acaba por materializar ações que vão de encontro com a produção de um espaço mais justo.

FERREIRA (2015) nos alerta para o uso que se faz da cidade atual, vista em um momento anterior como o local da reprodução capitalista manifesto na industrialização, e que agora passa a atender uma nova lógica capitalista:

Prefeitos, governadores e empresários têm estado cada vez mais unidos e engajados em planejamentos estratégicos em que pensam a cidade como negócio; como uma mercadoria a ser vendida. Essa associação tem gerado ações que visam produzir uma cidade que, segundo esses atores sociais, sejam capazes de competir pelo investimento de capital e tecnologia, pela atração de novas indústrias e negócios (em especial as de novas tecnologias de informação e comunicação). (FERREIRA, 2015, P.72).

Assistimos nesse momento à negociação da cidade, na tentativa de torná-la mais atrativas aos investimentos, e por conta disso, surge a necessidade da criação de planos e estratégias, que acabam envolvendo a participação de variadas esferas de governo, mas que em suma se encontram esvaziadas de um propósito que viabilize o atendimento as reais demandas da população em evidência.

Como forma de relacionar as considerações realizadas, podemos entrelaçar a questão da governança metropolitana com a urgência em adquirir fundos e investimentos para a reprodução do capital, onde o retorno para a população e os municípios envolvidos é mínimo, porém os esforços para a criação de novas estruturas metropolitanas atingem a esfera legislativa, e é nesse ponto que temos a criação de regiões metropolitanas mais ligadas aos anseios da política nacional e de interesses regionais do que o processo de metropolização atuando e se concretizando de modo espontâneo.

O ritmo econômico exigido pela metropolização é que acaba forçando áreas não metropolitanas a se tornarem locais propícios ao surgimento de novas estruturas classificadas como metrópoles, e isso demonstra o quanto o poder do Estado se encontra mais suscetível a atender a lógica capitalista e da circulação de informações, produtos e marcas do que planejar mudanças que visem à garantia do direito a cidade e o atendimento as reais demandas municipais.



## 1.2. A QUESTÃO METROPOLITANA NO BRASIL

Ao passo em que a urbanização brasileira ganhou forças durante o século XX, novos espaços surgem como ponto de concentração das principais atividades econômicas do país, como é o caso do eixo Rio – São Paulo e das principais capitais estaduais.

O espaço urbano chega ao ponto onde supera o ambiente rural, e a dinâmica econômica do país passa a exigir novas formas e estruturas que orientem o processo produtivo, principalmente industrial, com a necessidade de vias de circulação, geração de energia, transporte de mão-de-obra qualificada e o consequente aumento da circulação de mercadorias e do mercado consumidor.

Nesse período a constituição promulgada 1967 apresenta uma definição a respeito do conceito de região metropolitana:

A União, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por Municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade socioeconômica, visando à realização de serviços de interesse comum. (PLANALTO, 1967, art. 157 § 10)

Nessa definição, notamos que é feito um apelo a respeito de uma cooperação socioeconômica, o que torna mais efetiva a ideia de intervenção estatal sobre a realidade urbana, fato este que transparece uma priorização do desenvolvimento econômico e de uma cooperação mútua entre as exigências e demandas municipais.

O ritmo crescente da urbanização brasileira pós década de 1970 fez com que os principais centros urbanos extrapolassem seus limites, atraindo a atenção dos municípios limítrofes, dando os primeiros passos rumo a uma nova organização urbana que se baseia na polarização de um conjunto de cidades ao redor de uma centralidade.

Nesse período o governo federal passou a intervir na rotina das grandes aglomerações urbanas através da criação de leis complementares (lei complementar nº 14/1973 e lei complementar nº 20/1974), o que passou a assegurar os seus interesses em prol do desenvolvimento econômico nacional e da manutenção do poder federal sobre as esferas estadual e municipal.

A partir desses decretos temos a criação das primeiras regiões metropolitanas em território brasileiro, a saber: Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Fortaleza e Belém. Desse momento em diante as recém-criadas regiões metropolitanas se tornam espaços intermunicipais que necessitam de serviços e possuem interesses em comum, e cabe a esfera federal pensar essa realidade urbana através da criação de planos de desenvolvimento.

A criação dessas regiões metropolitanas surge de forma estratégica para atender ao desenvolvimento econômico, no qual o governo militar pretendia a criação de polos de irradiação através das principais capitais nacionais, algo que mais uma vez demonstra a perversidade dos interesses daquele período unidos aos anseios do capital.

Cabe ainda considerarmos que o fato da criação de regiões metropolitanas ter partido do governo federal nos escancara uma forte tendência em se manter sobre o controle político e econômico dos principais centros econômicos do país e, sobretudo, investir para que os mesmos se tornem um modelo de desenvolvimento a qualquer custo, mesmo que não se enquadre às reais necessidades da população ali residente.

BARBOSA (2015) nos traz um pensamento a ser considerado com relação ao modo como essa metropolização foi imposta aos grandes centros urbanos brasileiros, nos revelando que:

Podemos inferir que a metropolização se dá de modo seletivo, associado e dinâmico, sobretudo ao impor sentidos e ritmos diferenciados de urbanização do território. Na verdade, as diversas frações de capital exigem frações diversas de cidades em conexão e, por fim, acabam por se distinguir, uma das outras, em suas respectivas posições e disposições normativas, gerenciais e técnicas de empreendimentos. (BARBOSA, 2015, P.173).

A diferenciação de lugares deve ser considerada no trato dispensado às primeiras metrópoles brasileiras, pois ocorre uma necessidade de se adequar minimamente à realidade vivenciada por cada capital, o que exigiu do governo planos a serem desenvolvidos, visando um atendimento plural aos novos desafios impostos pelas metrópoles. Esse período começa a emergir junto à problemáticas que ganharam notoriedade a partir do aumento da população urbana na década de 1970 e a reestruturação produtiva em escala mundial.

O governo passou a relacionar a gestão das metrópoles ao seu plano de metas, e com isso criou-se um cenário multiescalar que visava atender ao

desenvolvimento econômico à todo custo do território brasileiro, onde o resultado começamos a colher nos planos seguintes que se sucederam para tentar dar conta de gerir os grandes centros metropolitanos.

Entre 1975 e 1979 foi criada a política nacional de desenvolvimento urbano, incluída na segunda política nacional de desenvolvimento, onde foram estipuladas as principais ideias a respeito do trato sobre as políticas intraurbanas e interurbanas, direcionando as regiões metropolitanas a adotarem estratégias de desenvolvimento pensadas fora da sua realidade cotidiana.

É nesse período que ocorre um crescente aumento do número de superintendências e organismos federais/estaduais sendo criado para dar suporte e manter o desenvolvimento nacional a todo custo, seja com estratégias ou planos localizados, mas que em pouco colaboraram e respeitaram o ritmo urbano dos grandes centros, e por conta disso vão se tornando cada vez mais fracassados em suas gestões.

Em 1980 surgiu uma nova política de desenvolvimento urbano, que também foi incluída na terceira política nacional de desenvolvimento, onde foi realizado o aperfeiçoamento da legislação referente ao uso e ocupação do solo urbano, permitindo desse modo a fragmentação e hierarquização de uma região metropolitana, adotando critérios para parcelar o espaço metropolitano de acordo com as exigências produtivas.

A partir de 1985, na nova república, com a criação de uma nova política nacional de desenvolvimento, passamos a observar um cenário de decadência com relação ao trato dado pelo governo sobre as questões urbanas e metropolitanas, iniciou-se um processo de redução dos gastos públicos em detrimento da priorização de incentivos privados, a ausência do debate urbano na legislação nacional acaba tendo como desfecho a transferência das competências regionais e urbanas aos estados.

A esse propósito, SOUZA (2015) nos indica duas vias que devem ser consideradas em relação às instituições governamentais e o trato sobre as temáticas metropolitanas no Brasil:

Passadas poucas décadas da institucionalização da gestão metropolitana no Brasil, a maioria das experiências foi interrompida nos anos 1990, gerando algumas perguntas que ainda buscam respostas, em especial para dois conjuntos de questões. O primeiro

diz respeito ao papel das RMs no sistema federativo brasileiro e nas relações intergovernamentais. O segundo se reporta à compreensão de por que as RMs perderam espaço na agenda política quando o processo de redemocratização se iniciou e por que as entidades estaduais criadas para geri-las não sobreviveram à redemocratização (SOUZA, 2015, P.62).

Considerando esse contexto, percebemos que os planos orquestrados pelo governo para as regiões metropolitanas não atenderam as expectativas, e que acabaram deixando lacunas que foram sentidas na escala urbana, justificando a fraqueza no que concerne à questão de uma governança metropolitana e regional.

**Tabela 1 – Criação de regiões metropolitanas no Brasil a partir de 1970**

Década de criação	RMs (ano de criação)
1970	Belém (1973)
	Belo Horizonte (1973)
	Curitiba (1973)
	Fortaleza (1973)
	Porto Alegre (1973)
	Recife (1973)
	Salvador (1973)
	São Paulo (1973)
1980	Rio de Janeiro (1974)
1990	Aracaju (1995)
	Grande Vitória ( 1995)
	Ride da Grande Teresina (1995)
	Baixada Santista (1996)
	Natal (1997)
	Grande São Luís (1998)
	Londrina (1998)
	Maceió (1998)
	Maringá (1998)
	Ride do Distrito Federal e entorno (1998)
Vale do aço (1998)	
2000	Campinas (2000)
	Ride de Petrolina (PE) e Juazeiro (BA) (2001)
	João Pessoa (2003)
	Macapá (2003)
	Sudoeste maranhense (2005)
	Chapecó (2007)
	Manaus (2007)
	Agreste (2009)
	Campina Grande (2009)
	Cariri (2009)
Vale do rio Cuaibá (2009)	
2010	Carbonífera (2010)
	Florianópolis (2010)
	Foz do rio Itajaí (2010)
	Goiânia (2010)
	Lages (2010)
	Norte/Nordeste catarinense (2010)
	Tubarão (2010)
Vale do Itajaí (2010)	

Fonte: CASTELLO BRANCO; PEREIRA; NADALIN, 2013.

A partir da constituição federal de 1988, artigo 25 parágrafo III, fica instituído aos estados a responsabilidade sobre a criação de áreas metropolitanas, o que acabou ocasionando um surgimento desenfreado das mesmas, já que cada estado adotou critérios próprios para definir e dividir os municípios conforme seu próprio planejamento urbano estadual.

Com isso, a questão metropolitana no país acabou entrando em desacordo pelo motivo que as medidas adotadas pelo governo não se alinhavam com um rigor técnico sobre o assunto em questão, de modo que aquilo que foi considerado por muitos estados como uma região metropolitana não se enquadrava nas principais discussões acadêmicas acerca do assunto.

A título de comparação podemos destacar o estado do Rio Grande do Sul, o qual apresenta apenas uma região metropolitana, criada inclusive por lei federal, que é a RM de Porto Alegre, com o caso do estado de Santa Catarina, que apresenta um total de onze regiões metropolitanas instituídas pela lei complementar estadual nº 571, de 2012.

Além dos exemplos supracitados, outros estados ainda demonstram diferenças no trato referente à questão metropolitana, o que abre margem para definições que valorizam apenas interesses e privilégios políticos, a captação de verbas públicas da esfera federal e a adoção de medidas e atitudes que não condizem com a real situação vivenciada por aqueles municípios.

Esse cenário perdurou até 2015, quando houve a criação do estatuto da metrópole, o qual servirá como um regulador que busca corrigir as falhas do estado no processo metropolitano, além de aproximar a realidade metropolitana estabelecida pelas leis estaduais ao debate metropolitano.

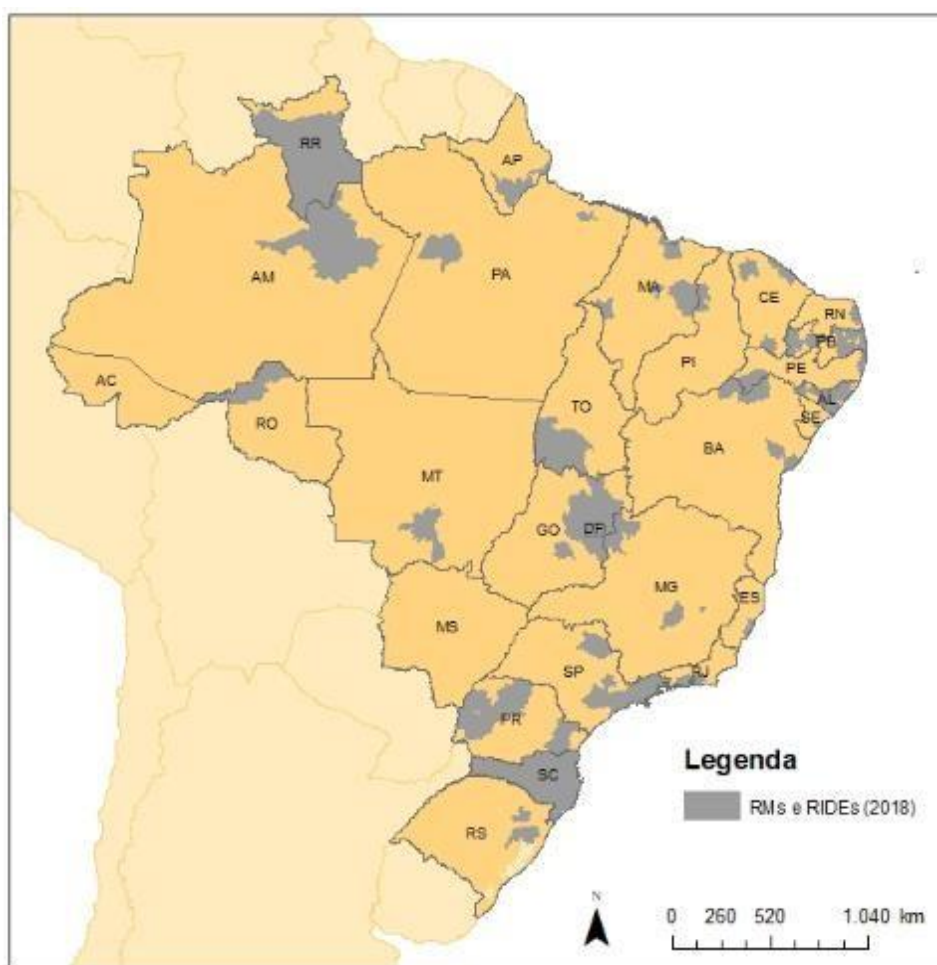
Com o estatuto da metrópole, novas diretrizes foram acrescentadas, buscando através do plano de desenvolvimento urbano integrado (PDU) uma forma de proporcionar um planejamento entre os municípios envolvidos, além de permitir que as funções públicas de interesse comum pudessem ser discutidas com um maior aporte teórico.

A esse propósito, o estatuto da metrópole define por funções públicas de interesse comum aquelas que são inerentes a todos os municípios envolvidos em uma região metropolitana, e que de fato venham a servir a população em um nível regional:

Função pública de interesse comum: política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes. (LEI FEDERAL Nº. 13.089/2015).

Em atendimento as exigências propostas pelo cenário da metropolização, o estatuto da metrópole se torna a principal diretriz adotada pelo legislativo federal para dar suporte e definir critérios para a consolidação de políticas públicas.

**Figura 1 – Regiões metropolitanas e Regiões integradas de desenvolvimento (RIDES) no Brasil (2018)**



Fonte: CORDEIRO, 2018.

Entende-se que serviços públicos como o abastecimento hídrico, a distribuição de vias de circulação, o descarte adequado de resíduos sólidos são alguns dos exemplos de funções que venham a ser de interesse coletivo, e que desse modo servem como fator integrador de ações entre municípios para que se tenham planos coordenados para o cumprimento dessas funções.

A esse propósito, ALVES (1998) descreve o envolvimento das regiões metropolitanas com as funções públicas de interesse comum:

A ideia de se instituir regiões metropolitanas baseia-se, portanto, na cooperação dos entes federados que a compõem – e dela é absolutamente dependente –, permitindo que a organização, o planejamento e a execução de ações de interesse comum se deem de forma conjunta e eficiente, tendo em vista a própria integração territorial, social e econômica existente de fato entre os Municípios integrantes da mesma região metropolitana, e que justificaram a sua criação. (ALVES, 1998, P.21)

No trecho citado o autor acrescenta que além de prezar pela execução de ações visando um atendimento em esfera metropolitana, também se nota uma preocupação com a integração territorial, sendo uma via importante para indicar a situação vivenciada por uma região metropolitana.

Desse modo, as funções públicas de interesse comum passam a ser dotadas de um papel integrador, o que pode ajudar na consolidação de uma região metropolitana de fato, pois cabe considerarmos que um dos quesitos descritos por LENCIONI (2015) para caracterizar uma área como metropolitana seria:

Para que uma dada área se constitua como uma região é indispensável haver uma unidade interna, uma coesão, ou seja, a constituição de uma totalidade. É importante observar que essa unidade e integração não é definida pela continuidade de elementos espaciais, nem pela homogeneidade de fenômenos, mas pela integração que apresentam. Por isso, uma região pode apresentar descontinuidade territorial dos fenômenos desde que haja integração na dispersão”. (LENCIONI, 2015, p.10).

A questão da integração será tratada de modo mais aprofundado em outro capítulo referente à consolidação da região metropolitana de Sorocaba, que será nosso objeto de estudo, porém é importante ressaltar que na maioria dos casos brasileiros é comum notarmos que não ocorre a devida integração entre áreas metropolitanas, o que indica que na maioria dos casos as mesmas foram criadas apenas visando uma nova forma de organização territorial dentro de um estado.

Entre os principais estudos realizados para verificar a integração entre municípios que formam uma região metropolitana, podemos citar aquele realizado pelo Observatório das Metrôpoles (2012), onde as regiões e aglomerações urbanas existentes até aquele ano foram consideradas sobre uma ótica que desse sustento para indicar o seu grau de integração metropolitano.

Em 2018, foi publicado um novo estudo realizado pelo IBGE com o nome de Regiões de Influência das Cidades, com a atualização de alguns municípios e regiões metropolitanas que ainda não haviam sido acrescentadas ao estudo feito pelo Observatório das Metrópoles.

Em ambos os estudos foram considerados o grau de integração entre os municípios, indicando desse modo a rede de cidades que exercem atração ou são atraídos, criando relações de interdependência municipal.

Os dois estudos realizados serão considerados em nossa pesquisa pela confiança e credibilidade que ambas as instituições possuem, no que se pese a análise e as metodologias utilizadas nesses estudos, são fornecidas pistas importantes para compreender a rede de cooperação apresentada entre os municípios brasileiros, o que nos ajudará a entender o processo de integração, onde o IBGE nos descreve que:

A rede urbana brasileira, no presente estudo, está estruturada em duas dimensões: a hierarquia dos centros urbanos, dividida em cinco níveis; e as regiões de influência, identificadas pela ligação das Cidades de menor para as de maior hierarquia urbana. O elo final de cada rede são as Metrópoles, para onde convergem as vinculações de todas as Cidades presentes no Território Nacional. (IBGE, 2018, P.11).

Ressaltamos que a integração em uma região metropolitana é algo fundamental para dar unidade e assegurar dinamicidade entre os municípios, e que os mesmos se envolvam para resolver problemas que exigem ações e atitudes em comum, e desse modo colaboram para que as funções públicas de interesse comum possam ser aplicadas na prática.

Contudo, o processo de globalização também se alimenta pela busca por novas áreas que se tornem suporte para a reprodução do capital, e isso faz com que a população brasileira residente nos centros urbanos conceba uma falsa ideia de desenvolvimento e bem estar social no que diz respeito uma transição de ambiente urbano para metropolitano.

Transição essa que é marcada por novas estruturas e investimentos, mas que no caso brasileiro se converte em agrados endereçados a uma pequena parcela influente e dominante sobre determinada parcela do território nacional, e isso fica



cada vez mais discrepante conforme notamos o número de regiões metropolitanas no Brasil crescerem em um ritmo elevado, revelando a utilização de critérios cada vez mais vagos e vazios de um debate técnico e teórico adequado.

Encaminhar os rumos da metropolização brasileira para um consenso geral se torna algo bastante complicado no atual momento, tendo em vista que muitos espaços nacionais se tornaram polos produtivos e atrativos economicamente mesmo que não se configurem como uma capital estadual.

A união entre região e metropolização parece ter perdido o sentido em sua origem, pois o que vemos são regiões de produção descentralizadas, mas que chamam a atenção aos olhos dos investimentos financeiros, e isso por si já é o suficiente para que certos estados brasileiros selecionem um polo como área central de atração sobre outros municípios menores, produzindo desse modo uma metropolização esvaziada de seu sentido original.

### 1.3. AGENTES E POLÍTICAS PÚBLICAS NA CRIAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS NO ESTADO DE SÃO PAULO

A questão metropolitana é um tema pertinente às mudanças vivenciadas no século XXI, o que demonstra uma ampliação do fenômeno urbano, um estágio onde os limites municipais passam a serem superadas pela circulação de bens, mercadorias, capitais, pessoas, e que exigem novas estruturas que deem conta de abranger maiores áreas de influência. (LENCIONI, 2017).

Junto a isso, acrescentamos o modelo de gestão territorial pautado na criação de regiões, que em boa parte dos casos não se configuram como metropolitano, o que acaba gerando uma contradição no modo como o estado de São Paulo vem tratando essa temática, pois se atende aos interesses do desenvolvimento e da erradiação de uma maior dinâmica econômica pautada no modelo regional. Contudo, cabem as considerações de FIRKOWSKI (2012) quando explica que o fenômeno metropolitano é algo vivenciado pela dinâmica de uma cidade, e não imposto pelo legislativo.

A extinta EMPLASA<sup>1</sup> passou a ser a grande responsável pelos levantamentos técnicos e pelas caracterizações iniciais dos tecidos metropolitanos, tendo inclusive desenvolvido os projetos primordiais do plano de desenvolvimento urbano integrado (PDUI) de algumas regiões, como no caso de Sorocaba e Vale do Paraíba.

Após a extinção da EMPLASA, a secretaria de desenvolvimento regional passou a criar as agências metropolitanas, cada qual vinculada a uma região metropolitana do estado, e atuando como uma extensão dessa secretaria, tendo inclusive a responsabilidade na condução dos planos de desenvolvimento integrado e nas demais ações técnicas que caracterizam o quadro regional paulista.

Em relação ao caso de São Paulo, a região metropolitana de São Paulo foi concebida a partir de 1973, por decreto lei do governo federal, e por conta disso não será considerada em nossa análise, pois sua criação vem de um contexto histórico diferente, onde esse processo se estendeu para a consolidação de nove regiões

---

<sup>1</sup> A EMPLASA (Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano) foi criada em 1975 com a finalidade de realizar os levantamentos técnicos a respeito dos possíveis arranjos metropolitanos no estado. Teve suas atividades encerradas em 2018.

metropolitanas nacionais, as quais atendiam a uma ideia de desenvolvimento pautado nos polos de desenvolvimento econômico. Porém com a designação de poderes para a esfera estadual, novas regiões surgiram no estado, compondo a organização conhecida por *macrometrópole paulista*.

A definição de novas regiões metropolitanas se encontra amparada pela constituição federal de 1988, capítulo III e pela lei complementar estadual nº 760, de 1994, onde o estado passa a realizar suas primeiras investidas nesse modelo regional através da criação das regiões metropolitanas da Baixada Santista (1996) e de Campinas (2000), onde ambas apresentam uma dinâmica econômica bastante complexa, com setores industriais bem diversificados, portos e uma densidade demográfica elevada.

Após as experiências vivenciadas por suas duas novas metrópoles, novas regiões voltam a ser criadas mais de uma década depois, foram os casos da região do Vale do Paraíba e Litoral Norte (2012), de Sorocaba (2014) e Ribeirão Preto (2016), essa última localizada fora dos limites da macrometrópole paulista.

**Tabela 2 - Regiões metropolitanas e sua participação no PIB (2010)**

<b>REGIÕES METROPOLITANAS</b>	<b>AGRICULTURA</b>	<b>INDUSTRIA</b>	<b>SERVIÇOS</b>	<b>TOTAL</b>
RM da Baixada Santista	0,31 %	28,66 %	71,03 %	100 %
RM de São Paulo	0,05 %	24,47 %	75,48 %	100 %
RM de Campinas	0,39 %	36,25 %	63,36 %	100 %
RM do Vale do Paraíba e Litoral Norte	1,00%	44,00 %	55,00 %	100 %
RM de Sorocaba	4,35 %	39,96 %	55,69 %	100 %

Fonte: IBGE/NUPLAN, 2010.

Estas novas unidades regionais aparecem para os municípios como um modelo capaz de atender a necessidades que ultrapassam seus limites, sendo oferecidos como uma solução encontrada pelo estado para a solução de problemas em comum a esses municípios. A EMPLASA, extinta em 2019, porém atuando desde 1975, se tornou a principal responsável pelo macrozoneamento dessas regiões e pela caracterização de seus municípios, buscando criar diretrizes que abarquem as suas demandas econômicas e sociais.

No estado de São Paulo consideramos que a questão da gestão territorial teve dois períodos distintos, onde o primeiro deles compreende a criação da região metropolitana de São Paulo, em 1973, por ações determinadas pelo governo federal.

Dessa forma notamos que projeto do governo federal tinha como interesse a ideia de irradiação do desenvolvimento econômico, pautado no modelo dos polos de crescimento proposto por PERROUX (1955), onde uma área central é capaz de abranger as cidades vizinhas e desse modo colaborar com o seu crescimento econômico.

Com a constituição de 1988, onde a responsabilidade sobre a gestão territorial passa para a esfera estadual, temos um primeiro trato referente à questão urbana, onde cada estado tem a sua autonomia para decidir sobre a gestão do território, e desse modo o que notamos é uma diferença gritante no trato dado por cada unidade de federação com relação a esse tema.

A Emplasa teve como principal importância dar suporte técnico para os estudos relacionadas a região metropolitana de São Paulo, colaborando com a caracterização dos municípios envolvidos, buscando definir as funções públicas de interesse comum (FPIC) dentro da região, além de verificar o nível de integração entre seus municípios participantes.

Com o estado assumindo as responsabilidades sobre a gestão territorial, o modelo metropolitano passou a ser aplicado através da lei estadual número 760, de 1994, onde dispõe das prerrogativas para a caracterização de uma área metropolitana no estado de São Paulo.

Desse modo, a Emplasa passou a tomar conta dos estudos preliminares que indicavam a necessidade de criação de uma região metropolitana, onde sua atuação passou a ter papel decisivo para delimitar novos polos de centralização das atividades econômicas no estado.

O que temos nesse cenário é o fato de que muitas dessas áreas consideradas como metropolitanas no estado de São Paulo não fazem justiça ao conceito na prática, uma vez que as cidades – polos de uma região não são consideradas como metrópole, e isso indica que sua dinâmica não atende a um

processo em curso, mas sim uma vontade do poder legislativo e executivo do estado.

Considerando as áreas que foram elevadas a condição de regiões metropolitanas no estado, temos as regiões da Baixada Santista (1996), Campinas (2000), Vale do Paraíba e Litoral Norte (2012), Sorocaba (2014) e Ribeirão Preto (2016). Com exceção da última região citada, todas elas compõem a macrometrópole paulista, acrescida à região metropolitana de São Paulo.

Esse modelo da macrometrópole é composto por um “colar” metropolitano ao redor da principal região metropolitana do estado, e isso nos remete a ideia de que a expansão da metrópole de São Paulo e suas cidades limítrofes foram fatores decisivos para que as demais regiões metropolitanas fossem criadas.

Junto com as ações da Emplasa, também foram criados os conselhos deliberativo e consultivo para atender a cada região metropolitana, de modo que o conselho deliberativo é composto por membros designados pelo estado para atender as funções de gestão, determinando desse modo os rumos da realidade metropolitana daquela região de atuação.

O conselho consultivo é formado por especialistas e também por pessoas da sociedade civil, onde se encontra subordinado ao conselho deliberativo e tem por funções amparar as condições básicas para atender às funções públicas de interesse comum, e desse modo se tornam um elo entre a realidade metropolitana daquela região e as ações tomadas pelo governo do estado.

Além das regiões metropolitanas, a Emplasa também foi responsável pela caracterização dos aglomerados urbanos de Jundiaí, Piracicaba e Franca, que não serão fruto de nossa pesquisa, mas servem como base para a questão principal que norteia nossa pesquisa: Quais foram as diretrizes adotadas pela Emplasa e as demais autarquias estaduais para realizarem essa compartimentação de modo a definir em conceitos a realidade vivenciada por seus municípios?

Já que temos uma distinção entre aglomerado urbano e região metropolitana, se faz necessário em nossa análise compreender mais a fundo os critérios usados pelos órgãos estaduais, pois isso nos dará uma luz frente aos desafios da

urbanização, e, sobretudo no trato que é dispensado às questões metropolitanas no estado de São Paulo.

A questão da metropolização do espaço é um fenômeno que possui estrita relação com a expansão das formas urbanas para se adequarem as exigências do capital, de modo que a metropolização extrapola a centralidade da metrópole e se adensa sobre a rede de fluxos e relações caracterizadas na forma de região. LENCIONI (2017) apresenta essa nova fase descrevendo que

A metrópole contemporânea pode ser considerada uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização. Ela apresenta uma forma territorial nova, que pode ser descrita como uma ampliação da metrópole moderna, herdada do processo de urbanização e industrialização. Ela é produto do processo de metropolização que nada mais é do que uma metamorfose do processo de urbanização. (LENCIONI, 2017, P.141).

Ao passo em que o Estado, amparado pelo aparato legislativo, estabelece e delimita uma região metropolitana, ele atende aos interesses externos daquela realidade vivida, uma vez que esse território passa a ser alvo de investimentos específicos, refletindo uma especialização do território. Em contrapartida não experimenta uma dinâmica colaborativa entre seus participantes municipais, resultante da análise generalizadora por parte do poder estadual, ao qual lhe conferiu novos arranjos visando o atendimento da gestão territorial e a criação de novas áreas propícias ao capital financeiro e imobiliário, contrariando a realidade vivenciada por aquela região. A esse respeito, FIRKOWSKI (2012) acrescenta que:

A definição de critérios permite uma prevalência da discussão técnica sobre a política, na medida em que a criação de uma região metropolitana não depende exclusivamente da vontade e do interesse de grupos ou de políticos (FIRKOWSKI, 2012, p. 35).

LEOPOLDO (2020) nos atenta para o fato de que a região metropolitana apresenta características distintas em relação ao alcance do fenômeno metropolitano, porém especifica que seus contornos, mesmo que pouco dinâmicos, são áreas em potencial para o capital, uma vez que:

A região metropolitana é tanto o presente, o espaço metropolitano no qual as determinações da metropolização estão mais desenvolvidas e em alto grau de abstração, como o futuro, o espaço metropolitano delimitado pelo Estado no qual se anunciam vindouras políticas, obras e empreendimentos, às vezes velados, cuja base é o

acirramento da rede metropolitana com novos lugares integrados e conectados. (LEOPOLDO, 2020, P. 97).

Através das contribuições expostas, o que notamos é que cada região foi criada de acordo a atender a um propósito em específico, considerando também o fato da proximidade com a capital estadual, fato consolidado também pelo plano de rodovias do estado, o que servem como eixos e circulação de mercadorias, capitais, informações, além de serem as principais vias pendulares que ligam as cidades estratégicas do estado à sua capital.

A região metropolitana da baixada santista foi criada em 1996, mesmo considerando que a cidade polo (Santos) não é uma metrópole, porém apresenta uma importância em termos de logística e transportes, tendo no porto de Santos um centro de grande relevância para a indústria paulista e para o escoamento da produção.

Também é necessário considerar que a distância entre Santos e São Paulo é aproximadamente 75km, e com isso a baixada santista é um ponto bastante atrativo para a população paulistana, uma vez que é a saída mais próxima para o litoral em relação a capital. Os acessos pelas vias Imigrantes e Anchieta demonstram uma ligação estratégica da capital com o litoral, e com isso temos um aumento da dinâmica econômica da baixa santista, porém relacionada ao turismo e atividades balneárias, com grande destaque para o porto de Santos.

Existe entre Santos e a capital paulista uma relação muito estreita, e isso foi um fator preponderante citado por CUNHA (2001):

a mobilidade para fora da área metropolitana, sobretudo para a RM de São Paulo – casos como o de Santos, onde 23,4% das mais de 27 mil pessoas que realizam movimento pendular dirigem-se para São Paulo, o mesmo acontecendo em 15% dos casos em Praia Grande. Assim, o número significativo de pessoas, nestes municípios, que sobem a serra diariamente, mostra como a região apresenta uma relação estreita com o planalto, relação esta que se tornou ainda mais fluída com a implantação de importantes obras viárias, como a Rodovia dos Imigrantes, a Ponte do Rio Pequeno etc. Tal constatação mostra, portanto, a importância de se pensar a dinâmica regional, particularmente de alguns municípios, à luz de suas relações com a RMSP, fato que também ficou claro pela análise dos movimentos migratórios. (CUNHA, 2001, P. 416).

Ao que podemos observar com relação a Baixada Santista, a mesma adquire um importante grau de concentração de atividades no ramo dos transportes que passam a integrá-la com vários lugares pelo Brasil, mas sobretudo a sua intensa relação com São Paulo faz com que a mesma adquira características de um polo estratégico para a economia nacional, e daí advém os fluxos intensos que permeiam o cotidiano dessa região.

No caso de região metropolitana de Campinas (2000), sua criação merece alguns pontos a serem destacados, uma vez que sua cidade polo ultrapassa a marca de um milhão de habitantes, o que é algo a se destacar no caso de uma cidade do interior, o que demandou um quadro de acelerado crescimento urbano, e com isso ela exerce forte influência sobre os municípios limítrofes. Além desse fato, cabe ressaltar que a região de Campinas é um polo de inovação no estado, pautado nos setores de telecomunicações e informática, com um parque industrial bastante diversificado, além da presença na Unicamp, uma das mais renomadas universidades do país que também atua junto aos parques tecnológicos.

Vale também destacar em nossas considerações o aeroporto internacional de Viracopos, importante centro de recebimento e envio de cargas, e que se tornou um ponto estratégico para as empresas instaladas no interior do estado, uma vez que sua localização distante apenas 100 km da capital paulista facilita e muito o acesso a esse tipo de serviço.

BAENINGUER (2001) nos aponta um destaque para os deslocamentos internos nessa região:

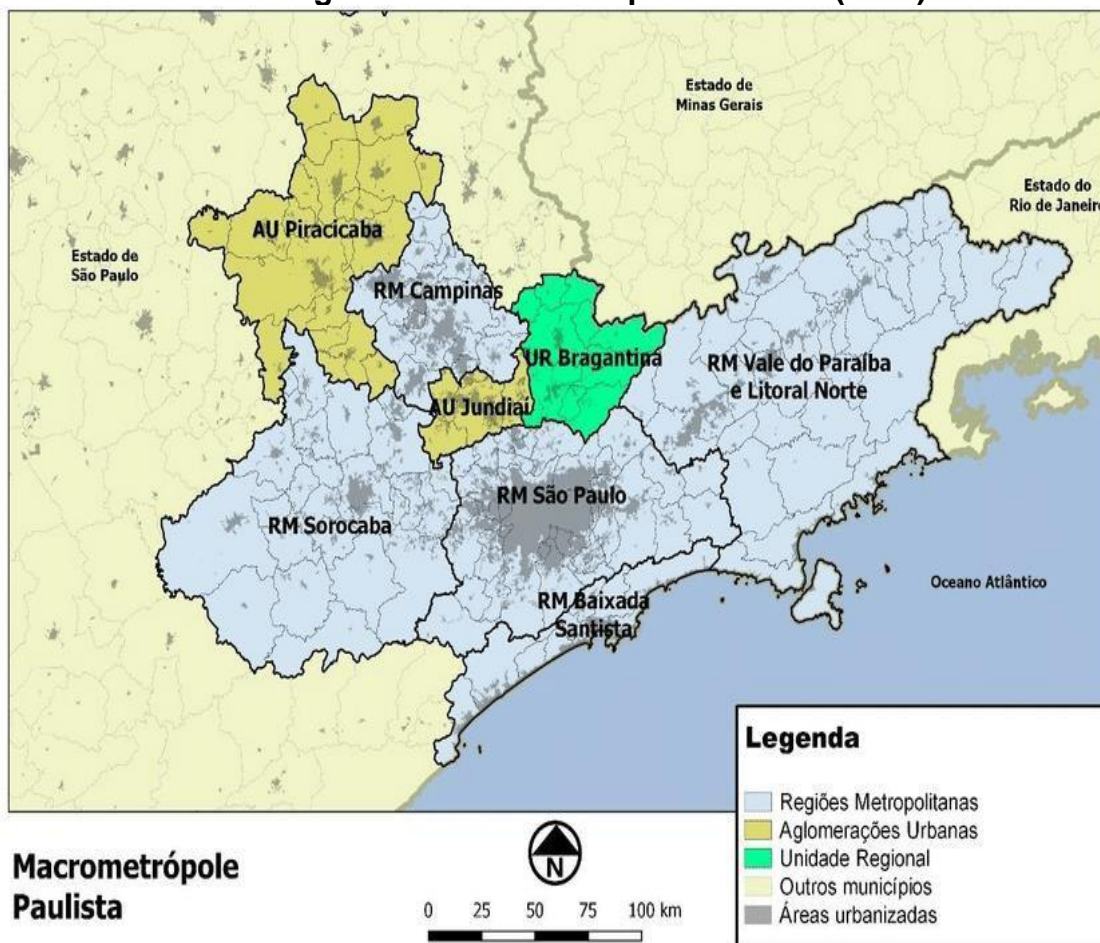
Do ponto de vista demográfico, no entanto, o componente migratório – especialmente os deslocamentos internos – é um dos elementos fundamentais na configuração dessa nova espacialidade, bem como para o conhecimento do processo de metropolização em Campinas. A estruturação da área, a distribuição espacial da população e o processo de crescimento, expansão e ocupação do novo território metropolitano não podem ser entendidos sem referência ao fenômeno migratório. (BAENINGUER, 2001, P. 326).

Podemos declarar que a cidade de Campinas apresenta uma dinâmica mais próxima da questão metropolitana, pois acaba polarizando seus municípios vizinhos de modo a provocar um grande deslocamento pendular devido a concentração de



atividades industriais e comerciais, além da grande oferta de serviços e notáveis centros de ensino e qualificação tecnológica.

**Figura 2 – Macrometrópole Paulista (2017)**



Fonte: Castro & Wilson, 2017.

Com a criação dessas duas regiões metropolitanas ainda no século XX, o estado de São Paulo inaugurou uma nova fase onde passou a conceber os investimentos nessas duas regiões como algo prioritário, buscando desse modo criar estruturas que abarcassem não apenas as cidades polos, mas que também tivessem condições de irradiar a partir dessas duas regiões o modelo metropolitano de gestão territorial. Este acabou ficando por conta dos conselhos deliberativos de cada região, porém sempre vinculados a membros do governo estadual que em muito pouco tinham conhecimento sobre aquela realidade local, se encontram mais preocupados em dar dinamismo a uma região por meio do desenvolvimento econômico de uma área central.

Considerando que o dinamismo econômico dessas duas regiões teve um aumento, o governo estadual passou a se apoiar ainda mais no modelo de gestão territorial metropolitano, e com isso temos a partir da década de 2010 novos planos que emergem para alavancar o dinamismo econômico do interior do estado.

Em 2012, foi criada a região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (2012), como cidade sede de São José dos Campos, importante por ser o polo aeroespacial brasileiro, tendo inclusive instalações do Instituto técnico da aeronáutica (ITA) e do Instituto nacional de pesquisas espaciais (INPE), conta com uma distância de aproximadamente 90 km da capital paulista, e se encontra as margens de uma das principais rodovias do país, a Via Dutra, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro, e que conta com um grande fluxo de mercadorias, capitais e informações.

Acontece que no caso dessa região metropolitana, temos uma grande quantidade de municípios, totalizando 39 municípios, e devido a sua proximidade com o litoral norte do estado, acabou que essa região ficou “sobrecarregada”, ou seja, muitos municípios não participam diretamente do ritmo de vida presente, o que descaracteriza o fenômeno metropolitano que deveria estar presente e unindo todas as suas cidades participantes.

Assim como Santos, a cidade de São José dos Campos possui uma população inferior a um milhão de habitantes, e por conta disso também não é considerada uma metrópole, e cabe ressaltar que por se encontrar localizada em um eixo rodoviário de grande circulação estratégica, boa parte da população se desloca com facilidade para a capital paulista, deixando a sua cidade - sede como uma opção de centralidade para os municípios mais afastados, ou que se encontram entre o trajeto São Paulo – Rio de Janeiro.

A região metropolitana de Sorocaba (2014) é outro exemplo de uma região polarizada por uma cidade que não é uma metrópole, que apresenta uma grande variedade em seu parque industrial, tendo um notável número de empresas multinacionais do ramo metal – mecânico e químico na cidade. Sua distância em relação a capital é de aproximadamente 100 km e se encontra atravessada por dois conjuntos de rodovias que a interligam com São Paulo.

Há um crescimento pujante no setor de serviços da cidade, que também conta com estruturas universitárias como a UFSCar e a UNESP, além de um parque tecnológico localizado ao lado da montadora japonesa Toyota. A cidade apresenta mudanças que dão indícios de uma metropolização, porém ainda bastante incipiente, pois notamos que muitos municípios que pertencem a sua região se encontram “indefinidos” em sua área de influência, pois se encontram entre o trajeto de Sorocaba para São Paulo, e por conta disso acabam participando em realidade muito mais da dinâmica da capital paulista do que de Sorocaba.

Por fim, tivemos em 2016 a criação da região metropolitana de Ribeirão Preto, um notável polo sucro - alcooleiro do estado, polarizado por uma cidade com uma população de aproximadamente 600 mil habitantes. Ribeirão Preto desempenha um notável papel na polarização do Centro – Norte do estado, e conta com uma localização distante aproximadamente 400 km da capital.

Posicionada às margens da rodovia Anhanguera, Ribeirão Preto se destaca por um ser uma das poucas cidades no mundo distantes a mais de 400 km de uma capital e com uma população significativa, porém isso não seria argumento para consolidá-la como uma região de caráter metropolitano, uma vez que boa parte das atividades econômicas desenvolvidas possui relação com a monocultura da cana-de-açúcar, tendo inclusive a presença de “empresas do campo”, como a Dow Agrosience e a Monsanto.

Ao passo em que as regiões definidas pelo poder estadual passam a integrar um plano de gestão territorial no estado, o que notamos é que os estudos de caracterização metropolitana seguiram uma linha onde se modificou a nomenclatura de um conjunto de cidades buscando desse modo sanar os desafios apresentados pelo contexto urbano desses municípios.

Porém o que deve ser levado em conta é que a metropolização do espaço é um processo, e, portanto, deve apresentar características que indiquem tais acontecimentos que estejam atrelados com as mudanças no modo de vida urbano, e não apenas delimitar uma área para facilitar o acesso a investimentos federais ou advindos das demais esferas de governo.

Os processos de levantamento de dados iniciais, caracterização metropolitana e macrozoneamento foram tarefas desenvolvidas pela extinta empresa, a qual a partir de 2015 passou também a ter as obrigações de dar início aos planos de desenvolvimento urbano integrado (PDUI), uma solitação direta do estatuto das metrópoles (2015).

Tendo em conta que a EMPLASA foi liquidada em 2019, o governo paulista optou pela criação das agências metropolitanas, as quais têm por finalidade prosseguir com os planos de desenvolvimento urbano integrado, sendo denominadas como entidades vinculadas à secretaria de desenvolvimento regional do estado. Todo o material técnico levantado pela EMPLASA se encontra em poder da secretaria de desenvolvimento regional.

Até a presente etapa desta pesquisa, foi possível observar que as cinco regiões metropolitanas criadas por força de lei estadual se encontram em estágios diferentes no que se refere a elaboração do PDUI. Cabe salientar que a região metropolitana de Ribeirão Preto, criada em 2016, ainda não possui agência metropolitana designada para esse fim, e, portanto, não tem uma previsão para iniciar o seu PDUI.

A atual situação do cenário administrativo regional paulista se encontra em fase de transição após a extinção da EMPLASA em 2019. Com isso, devido às diretrizes orientadas pelo estatuto da metrópole (2015), surgem as agências metropolitanas (AGEM) em 2019, cada uma responsável pela elaboração do plano de desenvolvimento urbano integrado (PDUI) de uma região, tratadas pelo Estado como entidades vinculadas, assim como os fundos de desenvolvimento.

O papel das agências metropolitanas como a Emplasa e a Agem compõem o caráter técnico da gestão regional, onde se tornam responsáveis pela caracterização dos municípios envolvidos na região e de suas principais vias de conexão e concentração, ao passo em que sugerem melhorias que partem de cima para baixo, orientadas pelos conselhos deliberativos do estado, que atuam na gestão das regiões metropolitanas e são compostas por membros das autarquias estaduais e municipais.

Considerando as ações desempenhadas pelos conselhos deliberativos e agências metropolitanas, temos a situação onde LENCIONI (2017) nos alerta para o fato de se conceber uma análise sobre a transição metropolitana:

“Na medida em que uma metamorfose se dá pela mudança completa na estrutura, forma e função, essa tríade se torna um instrumento importante para a análise da transição metropolitana, vista como um momento de mudanças radicais.” (LENCIONI, 2017, p. 36).

Levando em conta essas contribuições teóricas, a busca por um esclarecimento sobre o papel das agências metropolitanas na gestão territorial no estado de São Paulo tem condições de levantar discussões importantes a respeito das políticas públicas adotadas, de que modo essas políticas atendem as reais necessidades da população, e se a compartimentação do Estado em vários núcleos regionais metropolitanos se aproxima de um modelo proposto e debatido no meio acadêmico.

## 2. O MUNICÍPIO DE SOROCABA NA REDE URBANA PAULISTA

### 2.1. CARACTERIZAÇÃO URBANA DE SOROCABA

Devido a sua localização às margens de importantes eixos viários do estado de São Paulo, a saber, a rodovia Castello Branco e a rodovia Raposo Tavares, o município de Sorocaba apresenta características industriais que se manifestam de modo impactante sobre a dinâmica produtiva do estado.

Durante o século XIX, com a inauguração da Estrada de ferro Sorocabana, houve uma ligação entre a capital e o eixo oeste do estado, passando por Sorocaba e chegando até o estado do Mato Grosso do Sul, o que passou a colocar a cidade em uma situação integrada com os principais municípios paulistas, permitindo inclusive viagens em um trajeto que ligava Sorocaba a São Paulo, assunto este que inclusive é lembrado até hoje em propostas políticas que visam reativar esse trajeto pela linha férrea.

A importância da linha férrea para a cidade acabou criando alguns contornos urbanos durante os finais dos séculos XIX, onde as primeiras fábricas têxteis e vilas operárias passaram a se estruturar entre o centro histórico da cidade e o trajeto ferroviário que por ali atravessava, tornando-se uma referência do limite da área central.

**Figura 3 – Possível trajeto do trem intercidades ligando Sorocaba a São Paulo - 2013**



Fonte: CPTM, 2013.

A economia da cidade se encontra bastante atrelada ao setor industrial, o qual passou a se destacar na cidade a partir das indústrias têxteis instaladas durante o final do século XIX e início do século XX, onde as ferrovias tratavam de dar vazão ao escoamento da produção na época.

O setor têxtil na cidade teve suas atividades em exercício até meados da década de 30, onde outros setores passam a participar da dinâmica industrial da cidade, como o caso das empresas do grupo Votorantim, destacadas no ramo da mineração.

Anterior aos anos 70, onde o processo de desconcentração industrial passa a interiorizar as principais estruturas produtivas pelo estado de São Paulo, o município já contava com um setor industrial bastante variado, com destaque para os ramos da metalurgia, metal - mecânica e química.

O cenário descrito por Negri (1994) traça um panorama a respeito dos fatores que colocaram o município como um receptor desses investimentos:

“algumas regiões como Campinas, Ribeirão Preto e Sorocaba, sempre possuíram dinâmicas e expressivas produções industriais e principalmente agropecuárias, que se ampliam pós 70, em decorrência de elevados recursos em Infraestrutura básica - transportes, energia, saneamento - e do intensivo processo de agroindustrialização, incentivado pela política federal de incrementar as exportações de produtos com maiores valores adicionados, fenômenos que guardam pequenas relações com o denominado "espraiamento industrial": nas áreas do "oeste" paulista” (NEGRI, 1994, p.12).

O envolvimento da cidade com o processo de industrialização colocou o município em uma posição na rede urbana onde exerce uma atração sobre um grupo de municípios limítrofes, desempenhando certa pressão na expansão de parques industriais, como nos municípios de Itu, Porto Feliz e Salto, que acabam compondo uma grande área ocupada pela atividade industrial.

Essa absorção de uma parcela da produção industrial do estado gerou efeitos significativos na dinâmica da cidade, intensificando as trocas de informações, mercadorias, pessoas e capitais no cenário estadual, atingindo um grau de importância para a rede urbana paulista em seu processo de interiorização da produção.

“A desconcentração industrial da cidade de São Paulo impulsionou a consolidação de Sorocaba como polo industrial do estado nesta nova fase, acompanhado de um grande fluxo migratório e grande

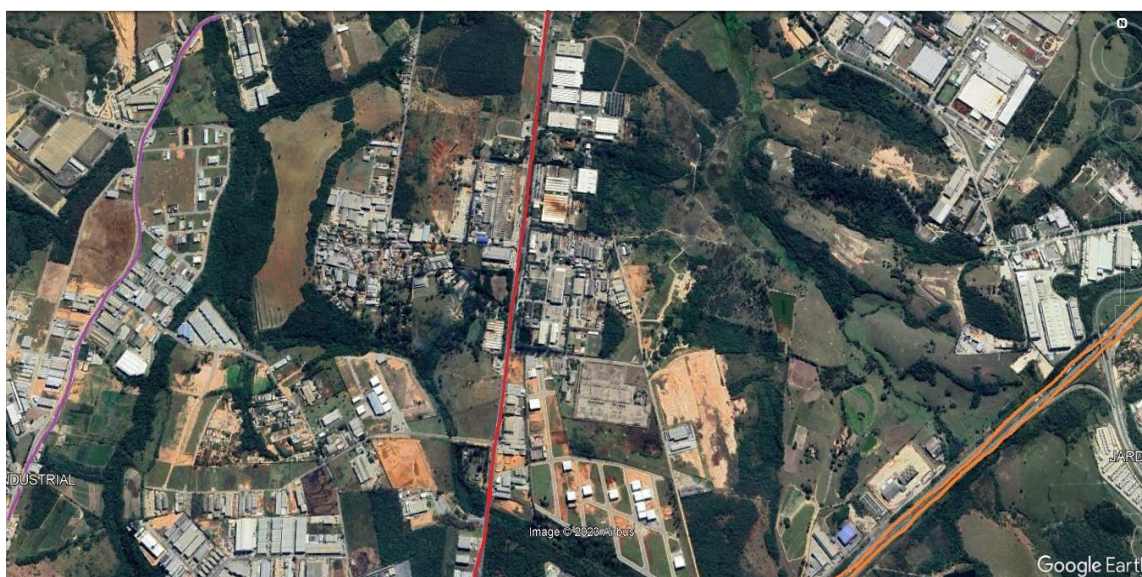


ampliação da área urbanizada” (Santoro e Cymbalista e Nakahima, 2005, P.2).

O setor Nordeste da cidade é marcado por ser uma área industrial, inclusive com alguns bairros residenciais – industriais, onde temos o próprio parcelamento de terrenos em grandes lotes à beira de avenidas que dão acesso às rodovias Castello Branco e Castelinho – SP 075, além de estruturas de abastecimento de água e energia elétrica, com condições específicas para o atendimento às atividades produtivas.

A seguir temos uma imagem que nos exemplifica o “desenho” industrial do município, agregando os principais adensamentos industriais, com destaques para a Avenida Victor Andrew (roxo) que atravessa a zona industrial e Iporanga, Avenida Independência (vermelho), que realiza seu trajeto no bairro Éden e Iporanga, e a Rodovia José Ermírio de Moraes – Castelinho (SP - 075), destacada pela cor laranja, onde temos os bairros do Éden e Aparecidinha.

**Figura 4 - principais avenidas industriais do município de Sorocaba – SP**



Fonte: Elaborado pelo autor com uso de dados disponíveis no Google Earth, 2023

Esses trechos viários se encontram com a Rodovia Castello Branco, e isso os torna dentro do planejamento urbano da cidade áreas passíveis de receberem parques industriais, os quais em alguns casos apresentam também um grande adensamento populacional, como é o caso dos bairros Éden e Cajuru do Sul, ambos no trajeto entre a Avenida Independência e a Rodovia Castello Branco.



A partir dessa relação com a indústria, o crescimento da mancha urbana de Sorocaba vai ocorrendo de modo contínuo, gerando também um aumento nos setores de comércio e serviços, o que passa a exercer forte atração sobre as áreas vizinhas, caracterizando um aumento dos fluxos pendulares entre Sorocaba e as demais cidades aos arredores.

O envolvimento de Sorocaba com os municípios de sua região é algo que nos transmite uma relação de dependência econômica, como no caso da concentração das vagas de empregos na centralidade, mas que também nos indica uma interação ainda existente na relação rural-urbano, onde encontramos municípios com características de baixa urbanização, porém com alta participação do setor agropecuário no PIB local.

O eixo viário designado pela rodovia Raposo Tavares é um grande indicativo dessa transição, ao ponto em que encontramos nesse espaço um grande mosaico de paisagens modificadas pela atividade extrativista e agrícola, o que acaba conferindo outras formas de participação na rede urbana regional.

É também a partir dessa rodovia que temos o acesso as áreas do sudoeste do estado, onde observamos um padrão agrícola dominante na paisagem conforme nos afastamos do perímetro urbano demarcado por Sorocaba, ao passo em que alguns municípios, como são os casos de Itapetininga e São Miguel Arcanjo, que se destacam na produção de gêneros agrícolas.

A proximidade com a região metropolitana de Campinas (RMC), distante pouco menos de 90 km também favoreceu a criação de uma rede de empresas ao longo do trajeto da rodovia SP – 075 – Santos Dummont, que liga os dois municípios e realiza um caminho passando por Itu, Salto e Indaiatuba, esta última já inclusa na RMC.

Cabe ressaltar que nessa mesma rodovia se encontra o aeroporto internacional de Viracopos, o qual também atua como grande facilitador do escoamento da produção industrial nessas regiões, servindo como uma motivação para o aumento do número de empresas nesse eixo viário.

Em relação a capital paulista, o que vemos é o desenho de uma malha viária que coloca a região de Sorocaba como o primeiro conjunto de municípios no eixo oeste que não compõe a região metropolitana de São Paulo, porém participa indiretamente de sua dinâmica, dado em conta que as relações produtivas atuais

exigem uma interação entre sedes e plantas industriais, entre as matrizes e as localidades onde a produção acontece.

O elevado fluxo pendular existente entre Sorocaba e a capital nos remete a ideia da atração imposta pela região metropolitana de São Paulo (RMSP), ainda concentrando um grande número de vagas de empregos em setores especializados, os quais movimentam uma grande quantia de trabalhadores diários e exigem um transporte fretado que atenda a essa demanda específica.

A proposta de zoneamento urbano feita para o município no ano de 2014 aponta que há uma notável fragmentação dos espaços urbanos, que obedece a eixos direcionados por um conjunto de avenidas a partir da área central da cidade, e em algumas de suas ramificações acabam tornando-se áreas propícias a formações de bairros residenciais, como nos casos dos eixos norte e oeste, pontos comerciais, referindo-se aos casos do eixo sul e centro histórico da cidade, ou galpões industriais, na qual citamos os eixos nordeste e leste da cidade.

**Figura 5 - proposta de zoneamento para a cidade de Sorocaba (2014) e população residente em cada zona**



Fonte: Secretaria de Habitação e Regularização Fundiária (SEHAB), 2014.

Esse padrão de ocupação foi se espalhando a partir da área central da cidade, definindo os limites periféricos que passaram a ser ocupados conforme a necessidade do avanço da mancha urbana solicitava, reduzindo consideravelmente a área rural do município, interligando suas principais avenidas com as rotas de acesso as demais cidades limítrofes.

Cabe um destaque para o eixo Sul, onde esse trecho da cidade corresponde a única área onde ocorre o processo de conurbação com o município de Votorantim, o qual já foi um distrito de Sorocaba e a partir de seu desmembramento em 1963, passou a ser emancipado, fato esse que nos indica uma possível facilidade para a concretização do encontro entre as duas manchas urbanas em questão.

A rede urbana brasileira se apresenta em hierarquias, e a partir delas temos a divisão apresentada na tabela a seguir, indicando a distribuição dos níveis de hierarquia de acordo com as grandes regiões brasileiras, onde notamos que há destaque para composições do tipo capital regional na região Sudeste, um indicativo da importância exercida pelas atividades econômicas nessa região, o que acaba gerando como consequência várias centralidades espalhadas por cidades não metropolitanas, mas com alto poder de atração de pessoas e de concentração de serviços e bens.

**Tabela 3 – Distribuição dos níveis de hierarquia urbana de acordo com as grandes regiões brasileiras – 2018**

Grandes Regiões	Distribuição regional dos cinco níveis de hierarquia urbana									
	Metrópole		Capital Regional		Centro Sub-Regional		Centro de Zona		Centro Local	
	Cidades	Nível hierárquico (%)	Cidades	Nível hierárquico (%)	Cidades	Nível hierárquico (%)	Cidades	Nível hierárquico (%)	Cidades	Nível hierárquico (%)
Brasil	15	100,0	97	100,0	352	100,0	398	100,0	4 037	100,0
Norte	2	13,3	11	11,3	27	7,7	21	5,3	373	9,2
Nordeste	3	20,0	21	21,7	88	25,0	135	33,9	1 436	35,6
Sudeste	5	33,3	38	39,2	120	34,1	107	26,9	1 074	26,6
Sul	3	20,0	21	21,7	83	23,6	90	22,6	819	20,3
Centro-Oeste	2	13,3	6	6,2	34	9,7	45	11,3	335	8,3

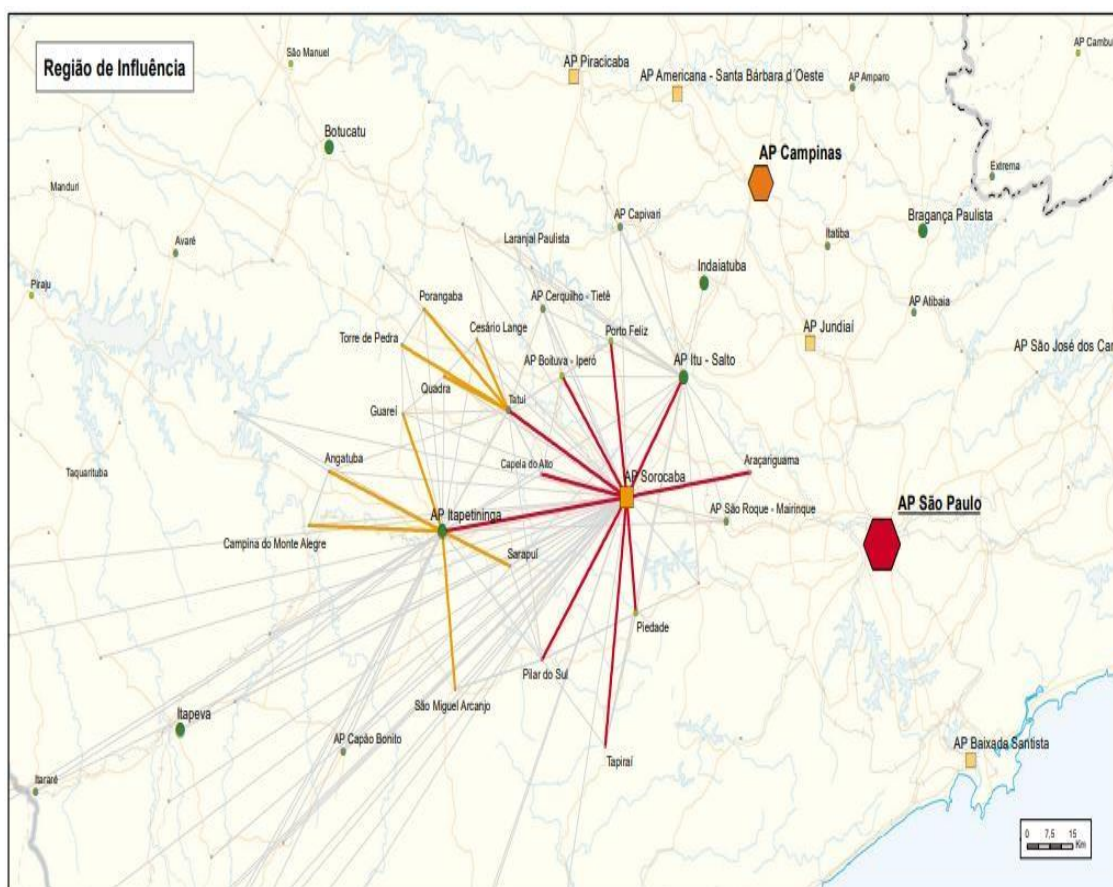
Fonte: REGIC, 2018.

A figura 6 nos indica que há um conjunto de municípios com uma dinâmica intensa de relações com Sorocaba, indicados pelas cores vermelhas, e a seguir alguns municípios que se encontram atrelados ao arranjo populacional se destacam como centralidades menores, pois exercem atração sobre outros municípios, destacados pelas ligações na cor amarela.

A dimensão dessa regionalização é marcada pela forte aproximação com a capital paulista, o que demonstra uma menor participação de municípios localizados à Leste de Sorocaba em seu arranjo populacional, mas retrata de outro modo a forte ligação desse arranjo com cidades mais afastadas ao Sudoeste do estado, a região menos desenvolvida economicamente no estado.

Percebemos que o arranjo populacional possui mais dois núcleos menores, que no caso correspondem as cidades de Tatuí e Itapetininga, e essa correspondência mantém uma ideia de coesão entre esse arranjo, apontando uma hierarquia distribuída entre os municípios participantes.

**Figura 6 - mapa do arranjo populacional de Sorocaba**



Fonte: REGIC 2018 – IBGE.

O fato de Sorocaba ser uma referência como centralidade regional indica a sua importância no cenário estadual, fato esse que a coloca em destaque como um grande polo de atividades industriais e como uma ponte de ligação entre cidades mais afastadas dos grandes eixos de circulação e desenvolvimento junto à cidade de São Paulo.

Outro exemplo a se citar sobre a importância do município é o fato de ser uma sede de região administrativa no estado, as quais são regiões divididas conforme um interesse de gestão de governo, de modo a organizar o agrupamento de municípios ao redor de uma cidade referência, onde temos através disso uma distribuição de serviços ou de órgãos e entidades públicas, como secretarias de esporte, de saúde, de assistência social, entre outras qualificadas pelo poder estadual.

Sua proximidade com a região do Vale do Ribeira, onde há uma carência de serviços especializados, acaba criando em Sorocaba uma relação de interação até mesmo com outras regiões administrativas, no caso da saúde com a de Itapeva e Registro, fato esse influenciado pela localização nos eixos Oeste – Sudoeste do estado, onde Sorocaba se destaca como a cidade média mais próxima.

**Figura 7 - Regiões administrativas do estado de São Paulo – 2023**



Fonte: retirado de <https://www.investe.sp.gov.br/sp-em-mapas/> - 2023.

Colocando em pauta a discussão sobre a função urbana de Sorocaba no cenário atual, o que vemos é que se trata de uma área que recebeu os investimentos da desconcentração industrial não somente por conta dos altos valores depositados na industrialização, mas também por ter se tornado um polo importante no apoio à produção do estado, recebendo também desse modo uma gama de outros investimentos que acabaram por se criar devido ao aumento da urbanização e do crescimento populacional concentrado na cidade.

Esse processo impulsionou a expansão urbana da cidade, criando com isso uma rede de comércio ampla e variada, varejista e atacadista, exigindo que a cidade se reinventasse atualmente através da expansão do comércio popular para além do centro, seguindo um plano de avenidas principais, as quais se tornaram eixos norteadores do avanço urbano no município.

A tabela a seguir nos apresenta um panorama das décadas de 90 e início dos anos 2000, indicando a progressiva redução da participação da indústria no número de vagas ocupadas e uma crescente do setor de serviços, considerando que nesse período já tínhamos uma indústria consolidada na cidade, e o crescimento urbano exigiu também o aporte de novas atividades pautadas no setor de serviços.

O setor do comércio também passa a reduzir a distância com a indústria, ganhando um destaque e permitindo a criação de novas e difusas áreas comerciais pela cidade, acrescentando também dessa forma um toque à dinâmica urbana da cidade, ampliando a fragmentação da cidade.

O setor de serviços pela cidade ainda apresenta déficits se compararmos com outras cidades do mesmo porte pelo estado, e provavelmente a proximidade com São Paulo é um dos fatores que nos auxilia nessa explicação, porém ainda assim o município é uma referência na área da saúde, apresentando uma rede hospitalar bem estruturada e especializada, também é marcado pela presença de um setor hoteleiro voltado ao setor de negócios, pois cabe considerar que Sorocaba não apresenta uma vocação para o setor do turismo.

Comparando a cidade com outras de mesmo porte pelo estado, foi possível reconhecer que a ausência de polos de formação especializada, como o caso de tecnopolos e universidades públicas, acabaram por atrasar o seu potencial de se tornar um centro de inovação e de referência tecnológica, fato que vem sendo



alterado devido às implantações do campus experimental da UNESP (2002) e da Universidade Federal de São Carlos – UFSCar (2006).

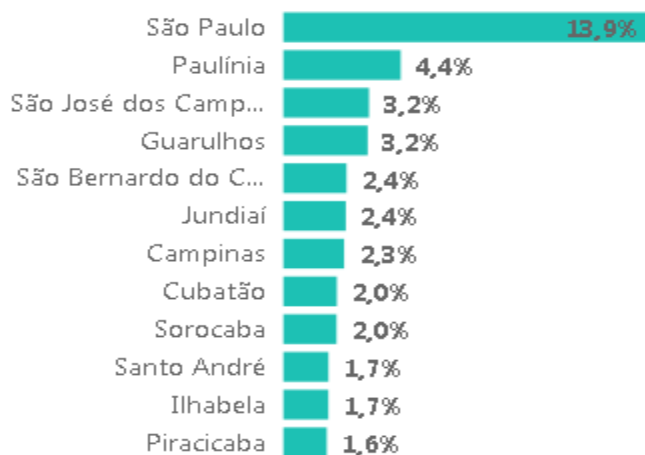
A propósito desse assunto, temos as considerações apontadas por BUGANZA:

“Uma explicação plausível para essa defasagem apresentada pela região é o fato de que Sorocaba não faz parte dos chamados polos tecnológicos justamente porque, até menos de uma década atrás, era a única cidade sede de uma RA do Estado a não possuir uma universidade pública (IPEA 2001). Essa carência acabou por acarretar na baixa oferta de mão-de-obra especializada e, portanto, na ausência de indústrias de alta tecnologia. A ausência de grandes centros de pesquisa e excelência em ciência, tecnologia e inovação acaba por desestimular novas instalações e o adensamento desses segmentos industriais mais tecnológicos na região (BUGANZA,2013, p.59).

O parque tecnológico foi inaugurado a partir de 2013, porém o seu funcionamento ainda é incipiente, e entre os fatores que dificultam o aprimoramento de suas atividades estão à falta de interesse em convênios sólidos com as principais universidades da cidade e a localização do tecnopolo afastada em demasia dos centros universitários, indicando desse modo um problema de parcerias entre as esferas municipal e estadual/federal.

**Tabela 4 - Percentual da participação dos municípios na composição do setor industrial no estado de São Paulo – 2020**

### Indústria



Fonte: Fundação SEADE, 2014.

Ao pensarmos as qualidades que indicam Sorocaba como um município com notável participação na dinâmica econômica paulista, vemos de outro lado o quanto as transformações que ocorreram em sua dinâmica urbana foram impulsionadas muito mais pelos fatores externos ao município do que aqueles diretamente relacionados com as reais necessidades do mesmo.

Um exemplo disso é a reduzida estrutura de aparelhos de lazer e cultura, fato esse que acaba levando boa parte da população a optarem por uma saída rumo a São Paulo ou Campinas, na intenção de satisfazer uma necessidade que se faz urgente no município, tendo em vista que sua população já se encontra aproximadamente em torno de 674 milhões de habitantes (SEADE,2023).

Contudo, a função urbana desempenhada por Sorocaba a qualifica como um polo de atração de pessoas, e conseqüentemente isso é refletido no aumento progressivo de sua população e na ampliação de sua rede de serviços públicos, que passa a exigir no momento um olhar para a resolução de problemas como a questão da mobilidade urbana, da violência, do crescimento da pobreza.

A respeito dessa centralização exercida por Sorocaba, iremos nos valer das considerações feitas pelos estudos da Rede de Influência das Cidades – REGIC 2018, o qual se apoia na ideia da teoria dos lugares centrais de CHRISTALLER (1996), onde descreve que:

“A cidade, abrigando um conjunto de funções distintas, possui um alcance espacial máximo além do qual a população buscará outro centro urbano que implique em menor deslocamento. Desse alcance deriva a área de influência da cidade – também conhecida como hinterlândia ou região complementar –, que é o agregado dos alcances de cada função nela localizada. Quanto maior a quantidade de bens ofertados e quanto maior a diversidade de funções centrais presentes, maior será a centralidade de uma cidade. Uma centralidade alta implica uma maior atração de população para si, uma maior área de influência do centro urbano, bem como uma alta hierarquia” (IBGE, REGIC-2018, p.69).

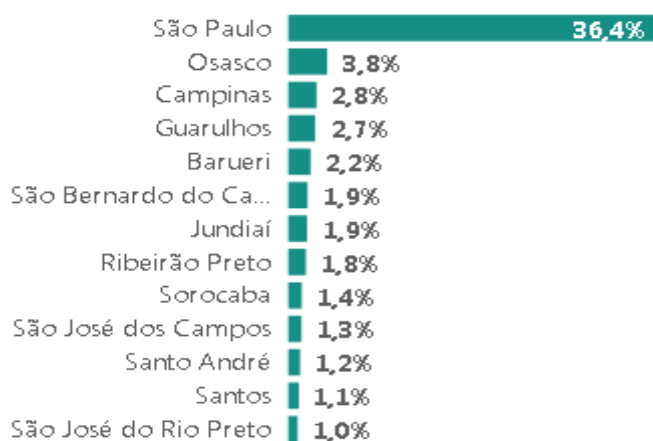
Desse modo, o que observamos é que Sorocaba caminha a se consolidar como um importante centro regional paulista, e além dessas características também compõe uma rede urbana que se reflete no transbordamento da rede urbana da capital, que conseqüentemente se faz presente no cotidiano de Sorocaba, criando uma rede macro que envolve as principais cidades do interior paulista e a cidade de São Paulo.



Considerando a realidade paulista, a RMS passa a ser uma extensão do inchaço urbano provocado na região metropolitana de São Paulo, criando desse modo a estrutura já apresentada anteriormente como *macrometrópole paulista*, da qual todas as regiões metropolitanas ao redor da capital do estado fazem parte.

**Tabela 5 – Percentual de participação dos municípios na composição do setor de serviços no estado de São Paulo - 2020**

### Serviços



Fonte: Fundação SEADE, 2020.

Ao que tudo indica, a situação de Sorocaba como uma centralidade regional fez com que o governo estadual voltasse seus olhos para a expansão de seus poderes através da criação de sua região metropolitana, o fato é que esse processo pode não estar sendo conduzido e tendo o devido trato que merece, uma vez que ainda há defasagens técnicas que não colocam Sorocaba como um ambiente metropolitano.

O que notamos é que assegurar através de leis o controle sobre um arranjo territorial é uma realidade nacional, pois os estados se encontram incumbidos de criarem suas regulamentações para definir o que será ou não um aglomerado metropolitano, deixando desse modo a discussão acerca do tema para outro momento.

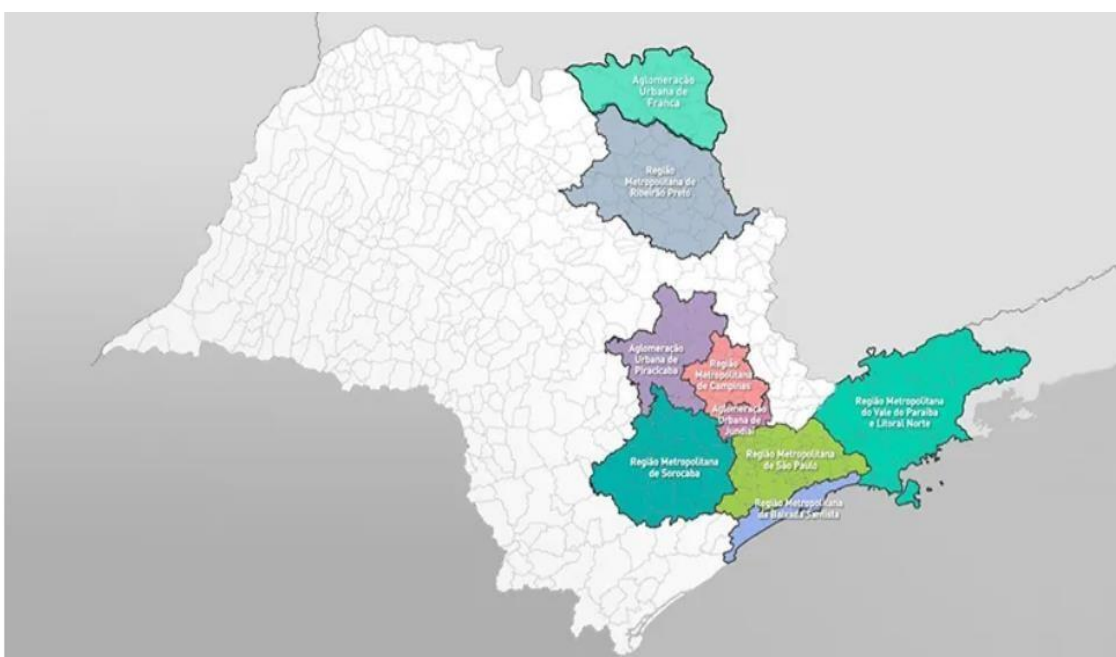
## 2.2. O PAPEL DAS AGÊNCIAS METROPOLITANAS NA CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA

Ao destacarmos as funções desempenhadas pelo estado para a divisão regional de seu território, e incluir nelas uma centralidade que na maioria dos casos não se trata de uma metrópole, mas é tratada como tal perante a criação de leis estaduais, o papel desenvolvido pelas agências metropolitanas foi de grande valor para impulsionar os planos do governo.

Destacada no capítulo anterior, a EMPLASA foi a responsável pelos primeiros levantamentos acerca de temas metropolitanos, foi por parte de seus estudos que tivemos a caracterização geral das áreas com grande potencial para se tornarem metropolitanas na visão do governo paulista.

Em suas pesquisas a EMPLASA realizava uma coleta de dados gerais, agrupadas de modo a se levantar um potencial de regionalização na área em questão e a se investigar a sua dinâmica urbana levando em conta o compartilhamento de serviços em comum entre os municípios participantes, a ocupação e uso do solo, as ligações em redes e gráficos sobre os principais indicativos sociais presentes nos municípios analisados como uma região.

**Figura 8 – Mapa das regiões metropolitanas e aglomeradas urbanas analisadas pela EMPLASA**



Fonte: Empresa paulista de planejamento metropolitano S/A – Mapa divulgação – EMPLASA.

Ao passo em que esses estudos tinham como função auxiliar o governo estadual na implantação de medidas que visassem assegurar uma solidez sobre a gestão de seu território, surgiram também sugestões por parte da EMPLASA, que também se encarregou de propor os primeiros ensaios a respeito da elaboração do PDUI, o plano de desenvolvimento urbano integrado, o qual serviria como norteador das ações de interesse comum entre os municípios, atendendo a uma diretriz do estatuto das metrópoles (2015).

A elaboração do PDUI é um projeto coletivo que até os dias de hoje ainda está em debate, ocorrem reuniões e estudos técnicos que vão ao encontro de propor ajustes para a busca da integração em âmbito regional para as regiões metropolitanas.

De início, a responsabilidade da EMPLASA com o PDUI foi a de apresentar e organizar as diretrizes a serem seguidas na elaboração do plano, disponibilizando desse modo os estudos já realizados previamente, direcionando a análise a uma questão que já se encontra concretizada por lei (no caso a região metropolitana), mas que ainda necessita de readequações para cumprir com seu propósito na busca por uma coesão interna.

Ocorre que a partir de 2019, a EMPLASA cede seu espaço de atuação como “mediadora” do PDUI para entrar em cena a AGEM (Agência de estudos metropolitanos) de Sorocaba, a qual é definida como um órgão estadual incumbido de dar prosseguimento com as ações previstas no PDUI, tendo como funções a organização de reuniões e o levantamento das principais pautas a respeito da integração regional.

O que se notou foi que as ações do PDUI direcionadas pela AGEM deram origem a diversos espaços de debate e apresentações de trabalho que envolveu prefeitos e vice-prefeitos, representantes do poder legislativo estadual e do conselho deliberativo, setores técnicos dos mais variados, como associação de engenheiros, de advogados, de comitês de preservação de bacias hidrográficas.

Acontece que em boa parte desses encontros as pessoas que são responsáveis pela criação de leis municipais e estaduais não se comunicam do modo adequado com o setor técnico, fato esse que gera uma dualidade de interesses, as quais acabam por criar um descontentamento por parte de alguns

municípios participantes, que não se sentem contemplados pelas propostas apresentadas.

**Tabela 6 – critérios utilizados pela Emplasa para a caracterização da RMS – 2010**

CRITÉRIOS		FONTES
Posição hierárquica do polo no Regic	Sede com posição no Regic igual ou superior ao nível 5	Regic, IBGE 2008
Continuidade de mancha urbana	Existente ou não	Mapeamento do uso do solo Emplasa 2010/2011
Presença de equipamentos de comércio e serviços de porte regional (hospitais de alta e média complexidade; ensino superior público; centros de distribuição; shoppings centers)	Existente ou não	Mapeamento do uso do solo Emplasa 2010/2011 e DATASUS 2009
Tipologia do Produto Interno Bruto (PIB)	Sede com tipologia do PIB multisetorial	IBGE, 2010
Valor total do PIB	Sede com valor do PIB superior a R\$ 16 bilhões (2010)	IBGE, 2010
CRITÉRIOS COMPLEMENTARES		FONTES
Tamanho da população urbana	Região com mais de 1,5 milhões de habitantes	Projeções populacionais Seade 2010
Taxa de crescimento da população urbana	Região com taxa de crescimento populacional igual ou acima da média estadual	Projeções populacionais Seade 2010
Fluxos pendulares recebidos	Região com recepção de fluxos pendulares (trabalho/estudo) acima de 100 mil pessoas e mais de 50 mil na sede	Censo IBGE 2010
Fluxos de cargas recebidos (carga de origem externa à RA / carga total destinada à RA)	Região com proporção de fluxos recebidos: superior a 50%	Pesquisa de origem-destino do Transporte Rodoviário e Aéreo do Estado de São Paulo, Secretaria de Transportes e Artesp-2006

Fonte: EMPLASA, NUPLAN, 2010.

Há ainda por parte das diretrizes do governo estadual na gestão territorial, no que concerne às regiões metropolitanas, a criação do conselho de desenvolvimento, que trata de dar suporte à organização interna da estruturação dessas regiões, o

qual possui caráter normativo e deliberativo, e se encontra montado da seguinte forma:

“Artigo 7º – O Conselho de Desenvolvimento será composto pelo Prefeito de cada Município integrante da Região Metropolitana de Sorocaba, ou por pessoa por ele designada, por representantes do Estado, ou seus respectivos suplentes, vinculados aos campos funcionais de interesse comum, e por 2 (dois) representantes do Poder Legislativo Estadual, dotados de reconhecida capacidade técnica e administrativa, indicados pela Mesa Diretora da Assembleia Legislativa”. (Lei complementar estadual Nº 1.241, de 08 de maio de 2014).

Notamos que a escolha de dois representantes do poder legislativo estadual é uma forma de assegurar que os interesses do governo continuem sendo prioritários em detrimento daqueles existentes em uma determinada região, de modo que autonomia municipal vai cedendo espaço para o controle sobre áreas de maior porte e referência (no caso as regiões metropolitanas), e desse modo o estado reforça sua atuação se incluindo como parte fundamental da discussão sobre a realidade local.

Durante os anos de 2019 até 2022, a secretaria de desenvolvimento regional foi quem centralizou todas as informações a respeito dos estudos já realizados pela extinta EMPLASA, além de ser a autarquia máxima na questão regional no estado de São Paulo, criando uma estrutura onde todas as agências metropolitanas de cada uma das regiões criadas no estado se encontravam subordinadas a ela.

Desse modo, a secretaria do desenvolvimento regional manteve uma gestão que teve por função coordenar e dar suporte para as ações do estado sobre as propostas que surgiam dos planos de desenvolvimento urbano integrado de cada uma das regiões, onde os anos de pandemia acabaram por criar um cenário de muito debate técnico e político por videoconferências, o que infelizmente reduziu e muito a participação e o acesso das camadas e representações populares nesse processo de decisões e sugestões a respeito dos principais problemas interurbanos em uma região.

Na atualidade tivemos a mudança de governo e a extinção da secretaria de desenvolvimento regional, a qual passou a ter suas obrigações tratadas de um modo secundário, onde o atual governo determinou que as atribuições da antiga secretaria fossem divididas entre a casa civil e a secretaria do estado de São Paulo, o que abre vários questionamentos sobre a futura condução da pauta regional no estado.

Se tratando do papel das agências metropolitanas atuais, notamos que a de Sorocaba continua a realizar suas atividades, porém o que teremos como indefinido e se a falta de interesse por parte do estado em dar o devido trato a essa temática pode culminar numa fusão entre todas as agências metropolitanas de cada região em um único órgão, de competência estadual, mas com um debate enfraquecido acerca das particularidades que cada região carrega consigo.

### 2.3. CARACTERIZAÇÕES DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA

Como descrito no capítulo anterior, a macrometrópole paulista é composta por quatro regiões metropolitanas que se encontram ao redor da RM de São Paulo, e com isso a região de Sorocaba também é inclusa nesse conjunto, tendo a sua criação datada de 8 de maio de 2014.

Porém, anterior ao ano de 2014, os bastidores a respeito da criação dessa região metropolitana já estavam sendo definidos no cenário político, o que mostra que o município de Sorocaba apresenta um destaque na economia paulista, e devido a sua proximidade com a capital, bastou classifica-la como um local de interesses para investimentos industriais e financeiros.

BARRETO (2012) descreve todo esse trajeto e analisa as condições que encaminharam a criação da possível região metropolitana naquele momento, onde nos aponta a intensificação dos fluxos e da atração exercida por Sorocaba sobre os municípios vizinhos:

Por outro lado, a cidade de Sorocaba vem, há algum tempo, intensificando sua influência sobre as cidades circunvizinhas. Tal influência se dá, especialmente, por dois pontos, que tratamos de apontar: 1) oportunidades de trabalho, com destaque aos setores industrial, de serviços e comercial; 2) oferta de uma expressiva gama de serviços, em especial, os que tangem os setores de saúde e educação. BARRETO (2012, p. 27).

Por sua localização a beira de duas importantes rodovias, por estar a uma distância de aproximadamente 100 km da capital paulista, e por ser uma cidade com grande parque industrial, Sorocaba passa a ampliar sua área de influência sobre a região, intensificando o fluxo de pessoas em uma relação intermunicipal.

A partir de 2005, com o encaminhamento de uma proposta oficial para a criação da região metropolitana de Sorocaba junto ao governo estadual, os debates começam a caminhar para certa indefinição, onde o governo estadual passa a pensar a região enquanto aglomerado urbano, indo a sentido contrário à proposta encaminhada ao legislativo estadual.

BARRETO (2012) nos aponta os possíveis impasses políticos que estariam envolvendo esse processo:

No âmbito político, as discussões que produzam efeitos positivos no processo de criação de uma nova unidade político-regional, não é tarefa fácil. As cidades que são elencadas neste trabalho como virtuais componentes da Região Metropolitana de Sorocaba são

governadas por pelo menos oito partidos políticos distintos. Se por um lado, a diversidade partidária pode parecer como positiva no sentido de se acalorar as discussões, por outro, pode trazer à tona as rivalidades que não contribuem em nada em tal processo (BARRETO,2012, p. 37).

Considerando que em 1996 foi criada a região metropolitana de Santos, e logo em 2000 surge a região metropolitana de Campinas, ambos os casos serviram para nortear as ações de políticas do planejamento territorial no estado, e desse modo a Emplasa se encarregou de realizar as primeiras caracterizações a respeito da região de Sorocaba, para que no futuro esses estudos apoiassem a sua consolidação através do poder legislativo estadual.

A cidade de Sorocaba apresenta em sua caracterização metropolitana um conjunto formado por 26 municípios, incluindo a cidade-sede dessa RM, onde os municípios-membros foram divididos em três sub-regiões distintas, o que nos aponta uma diferenciação em sua efetiva participação na dinâmica econômica e social do conjunto metropolitano.

A sub-região 1 corresponde aos municípios de Tietê, Jumirim, Cerquillo, Cesário Lange, Tatuí, Boituva, Capela do Alto, Alambarí, Sarapuí e Itapetininga, este último foi acrescentado à região metropolitana de Sorocaba conforme decreto lei do ano de 2015.

Esse grupo de cidades se localiza à Oeste e Noroeste do município sede, alguns inclusive não são limítrofes com Sorocaba e participam do cotidiano de outros municípios menores, como Tatuí e Itapetininga, que apresentam uma dinâmica razoável em termos de economia e oferta de serviços.

Nesse subgrupo encontramos municípios que se distribuem em dois eixos rodoviários, sendo um deles a rodovia Castello Branco, considerado um eixo industrial, e o outro corredor rodoviário corresponde a rodovia Raposo Tavares, que segundo o PDUI da Região metropolitana de Sorocaba (2018) é considerado um eixo verde, comportando localidades que se destinam à práticas agrícolas.

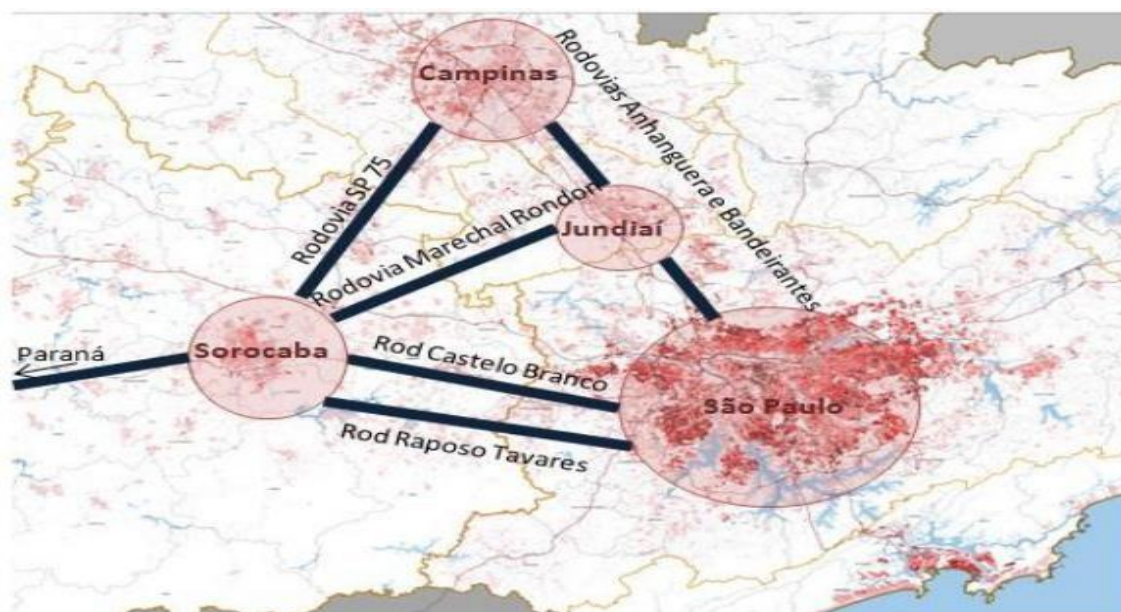
Essa sub-região 1 já se encontra localizada após a cidade sede, e com isso apresentam um dinamismo econômico pouco ligado às atividades industriais e mais focado em atividades agrícolas, onde conseguimos observar em municípios como Boituva, Cerquillo, Cesário Lange, Tietê e Jumirim uma boa parte de suas terras destinadas à monocultura da cana-de-açúcar.





Os casos de Ibiúna e Porto Feliz se encontrarem mais afastadas das principais rodovias acabam criando certa dificuldade para a locomoção e o contato com outras regiões metropolitanas, e por isso Sorocaba se torna o ponto mais próximo para a convivência cotidiana.

**Figura 10 – Principais eixos de ligação entre as regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Sorocaba (2017)**



Fonte: EMPLASA, 2017

A sub-região 3 é formada pelas cidades de Iperó, Araçoiaba da Serra, Salto de Pirapora, Votorantim, Piedade, Pilar do Sul, São Miguel Arcanjo e Tapiraí, completando desse modo a volta ao redor da cidade central, onde essas se localizam no sentido Oeste e Sul.

É nessa sub-região que temos um maior número de municípios que participam ativamente da dinâmica econômica e social da RM, pois as cidades distribuídas ao Sul possuem como via de ligação as estradas vicinais que as integram com Sorocaba.

É também nessa sub-região que encontramos a primeira cidade conturbada com Sorocaba, no caso Votorantim, porém cabe ressaltar que a conturbação entre ambos os municípios ocorreu de forma recente, e também devemos levar em conta que Votorantim é um município que foi fundado a partir do seu desmembramento com Sorocaba a partir de 1965, o que facilitou o processo de conurbação.

Os demais municípios que compõe essa sub-região têm por características uma economia voltada à agricultura e pecuária, e desse modo encontram em Sorocaba um polo onde se utilizam das estruturas de comércio varejista, serviços especializados, polos de educação e indústrias.

Ao caracterizarmos as três sub-regiões consideradas pelo PDUI de 2018 da região metropolitana de Sorocaba, podemos traçar um panorama onde nem todos os municípios necessariamente se encontram dependentes de Sorocaba, pois alguns deles estão no meio do caminho entre duas regiões metropolitanas, e por conta disso participam da dinâmica de duas localidades diferentes.

Além disso, o elevado número de municípios que estão atrelados à essa dinâmica acaba por distorcer uma real integração entre os mesmos, e é nesse ponto que devemos levar em conta que a localização ao redor das principais rodovias permite que a população de uma cidade tenha mais opções de deslocamento, enquanto que nos casos da sub-região 3, apesar de grandes distâncias de Sorocaba, esses municípios possuem uma localização em rodovias vicinais, e isso acaba limitando as opções de deslocamento da população.

### 3. UMA ANÁLISE DO ESPAÇO METROPOLITANO DE SOROCABA

#### 3.1. ESTRUTURAÇÃO DOS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO

Ao tratarmos o processo de metropolização levando em conta sua “implementação” na região de Sorocaba, notamos que o mesmo ainda é tratado como algo em um estágio inicial, onde vemos que uma “atualização” desse termo se encontra presente nos meios informativos, mas que de certo modo ainda não é sentido de modo amplo por sua população.

A conexão com as cidades vizinhas e a notável diferença existente entre a urbanização presente nesses municípios deixa claro que há uma forte dependência com Sorocaba em vários sentidos, e isso denota de modo mais concreto para a população em geral o quanto o município se faz importante em um cenário regional.

Durante os primeiros anos de atuação da AGEM Sorocaba, a agência responsável pela elaboração do plano de desenvolvimento regional integrado, o que notamos entre as reuniões realizadas com os prefeitos ou seus representantes legais por eles designados é que há uma insatisfação por parte de alguns municípios, principalmente por diferenças no trato dado alguns assuntos, o que nos demonstra uma grande dificuldade no diálogo e na resolução de problemas que extrapolam os limites municipais.

Sobre esse propósito, SANTANA-CHAVES et al (2021), faz um apontamento a respeito do atraso na elaboração e aplicação do PDUI, onde acrescenta:

“Questionamos as dificuldades enfrentadas na condução política da elaboração do PDUI-RM Sorocaba, que, até o momento, não foi entregue. Estas dificuldades podem ser relacionadas às insatisfações no âmbito local com a institucionalização top-down da RM-Sorocaba, acarretando uma desarticulação entre as esferas de governança, devido a entraves referentes à integração e à cooperação entre os municípios e com o governo do estado.” (SANTANA – CHAVES, 2021 P.29).

O termo *top-down* descrito pelo autor serve para explicar uma relação que indique uma hierarquização, ou seja, uma forma de se criar uma estrutura de governo de cima para baixo, o que segundo o autor colabora de modo negativo na busca por um ponto comum entre os municípios envolvidos, pois já que o PDUI serve como um norteador das ações a serem desenvolvidas na região, o seu atraso

pode ser um indicativo da falta de diálogo entre as cidades envolvidas e de que modo a condução dessas discussões são levadas adiante, já que em um cenário regional as propostas que buscam criar uma integração passam a ser vistas como prioritárias, e com isso deixam de contemplar a realidade de certo municípios participantes.

A imagem seguinte nos apresenta um organograma que detalha o modelo institucional a ser seguido pela região, o qual teve como responsabilidade acrescentar a escala metropolitana numa relação hierárquica, a qual se coloca acima do município. Destacamos que a relação entre as esferas municipal e estadual se apresenta bastante burocrática, passando pelos conselhos consultivos, os quais irão debater os principais assuntos que serão realocados em eixos temáticos nas câmaras temáticas, e por fim se aprovados irão passar pelo crivo do conselho de desenvolvimento da região metropolitana de Sorocaba, apoiada tecnicamente pela Agem Sorocaba.

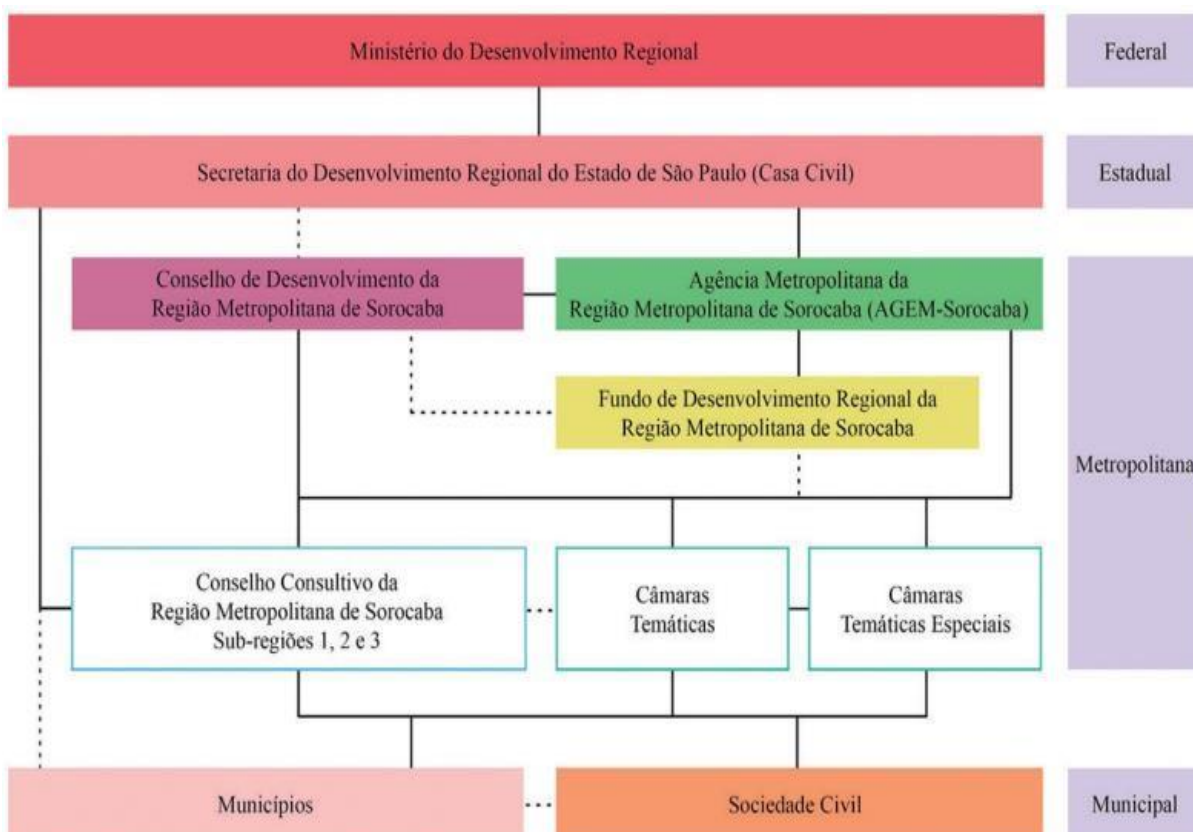
Nesse trajeto onde temos 27 municípios envolvidos, divididos em três sub-regiões dentro da própria RMS, as quais se apresentam com dinâmicas econômicas bastante distintas, a organização institucional revela um cenário que prioriza e se apresenta com mais facilidade para as esferas mais altas de poder, no caso o governo estadual e federal, que por meio da atuação legislativa acabam por criar leis e projetos que pouco conversam com as necessidades da esfera municipal.

O espaço da participação da sociedade civil teve seu momento nas audiências públicas, realizadas em três sessões durante o mês de Março do ano de 2022, nas cidades de Itu, Tatuí e Sorocaba, cada uma representando uma sub-região. Os representantes da sociedade civil também devem compor as poucas vagas destinadas ao conselho consultivo em cada uma das sub-regiões, onde algumas instituições acabam também por buscar a indicação de representantes, como tem sido o caso da associação dos engenheiros e arquitetos de Sorocaba (AEAS).

Uma das mudanças que tivemos em decorrência do decreto lei que criou a região metropolitana de Sorocaba em 2014 foi a unificação do transporte metropolitano no ano de 2015, onde o estado designou um pequeno número de

empresas para atuarem no transporte público intermunicipal através da EMTU (Empresa metropolitana de transportes urbanos), a qual se identifica através de selos e placas indicativas nesses veículos, deixando a vista de toda a população uma busca pela ideia de integração na questão do transporte público na região.

**Figura 11 – Organograma da estrutura institucional da Região metropolitana de Sorocaba**



Elaborado por Santana – Chaves (2021) a partir de dados da EMPLASA (2017), publicados pela AGEM (2021).

Durante os anos de 2021 e 2022, um plano de reforma de rodovias vicinais no estado de São Paulo acabou contemplando boa parte dos municípios da região no recapeamento e outras melhorias de vias vicinais de mão única, fato esse que mesmo não possuindo uma relação exclusiva para atender às áreas metropolitanas foi de grande auxílio para a integração local, que mesmo se tratando de vias menores de circulação ajudaram na redução de distâncias e na conexão entre municípios menores dentro de uma malha rodoviária regional.

Os recentes resultados divulgados pelo censo 2022 destacam o crescimento da população absoluta em Sorocaba, a qual se apresenta com 738.128 habitantes, o que a coloca como um dos municípios com maior crescimento a nível nacional:

“Com efeito, Manaus (AM), Brasília (DF), São Paulo (SP), Sorocaba (SP), Goiânia (GO), Boa Vista (RR), Florianópolis (SC) e Parauapebas (PA) encabeçam os Municípios com maior crescimento absoluto no País.” (IBGE,2023.P.35).

Ao realizarmos uma comparação com os resultados do censo 2010, colocamos a seguir uma tabela que apresenta as mudanças em relação ao valor da população absoluta nos dois últimos censos realizados, o que notamos é que entre as cidades com mais de 100 mil habitantes, sem considerar a cidade sede da região, os municípios de Salto e Votorantim foram os que apresentaram um maior crescimento, chegando a um valor bem superior aos crescimentos populacionais indicados para as cidades de Itapetininga e Itu, que tecnicamente apresentam valores muito próximos, encerrando com Tatuí apresentando a menor taxa de crescimento entre eles.

Para os municípios menores que 100 mil habitantes, cabe destacarmos Boituva e Iperó como as que tiveram os maiores valores, ao passo em que uma possível explicação a esse respeito pode ser encontrada no fato de que a mancha urbana de ambos os municípios se encontra às margens da rodovia Castello Branco, servindo desse modo como áreas onde a especulação imobiliária passou a se apropriar para a construção de condomínios fechados e estruturas urbanas que acabam por atrair uma parcela populacional que busca por um novo ritmo de vida diferente dos grandes centros urbanos, porém com conexões facilitadas para os mesmos.

Os municípios de Piedade e Tapiraí foram os únicos que apresentaram uma redução em sua população absoluta, onde explanamos que essas duas cidades se localizam na porção sul da RMS, e com isso se encontram beirando a rodovia SP-079, uma importante via de acesso entre a região e a rodovia Regis Bittencourt, porém com trajetos em trechos elevados da Serra de Paranapiacaba, o que acaba transformando grande parcela desses municípios em áreas de preservação ambiental, como no caso do parque estadual do Jurupará.

Acontece que tanto Piedade quanto Tapiraí são municípios voltados a prática de atividades agrícolas, como o cultivo de hortaliças implantadas pela colônia japonesa na região, em um modelo de agricultura tradicional e familiar, que foi de grande importância para o desenvolvimento da agricultura nesses locais, mas que provavelmente trouxe um limite para a atração de pessoas em busca de novas oportunidades.

**Tabela 7 – População absoluta dos municípios da RMS nos censos de 2010 e 2022**

Município	População em 2010	População em 2022
Alambari	4.884	6.086
Alumínio	16.839	17.170
Araçariguama	17.080	22.673
Araçoiaba da Serra	27.299	32.922
Boituva	48.314	64.799
Capela do Alto	17.532	22.679
Cerquilha	39.617	44.024
Cesário Lange	15.540	18.811
Ibiúna	71.217	84.820
Iperó	28.300	40.132
Itapetininga	144.377	166.959
Itu	154.147	176.548
Jumirim	2.798	3.052
Mairinque	43.223	48.097
Piedade	52.143	51.542
Pilar do Sul	26.406	29.785
Porto Feliz	48.893	59.306
Salto	105.516	141.988
Salto de Pirapora	40.132	44.921
São Miguel Arcanjo	31.450	32.062
São Roque	78.821	85.848
Sarapuí	9.027	10.334
Sorocaba	586.625	738.128
Tapiraí	8.012	7.987
Tatuí	107.326	122.991
Tietê	36.835	38.336
Votorantim	108.809	137.319

Fonte: IBGE, 2010; IBGE, 2023; SEADE, 2017; EMPLASA, 2017.



### 3.2. OS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO NA CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA

Para termos uma melhor compreensão acerca do fenômeno metropolitano em nossa região de estudo, iremos utilizar o conceito de eixos de desenvolvimento, apontado por Eliseu Sposito, onde ele remete a ideia de que um conjunto de estruturas que apoiaram a interiorização das atividades industriais no estado de São Paulo servem como base para destacar um conjunto de rodovias do estado, onde essas estruturas se encontram presentes.

Ao passo em que a desconcentração industrial passa a avançar sobre as cidades médias do interior paulista, na forma de uma rede rodoviária dendrítica, que tem como núcleo a cidade de São Paulo, surgem estruturas como o suporte na transmissão de dados de alta velocidade, mão-de-obra qualificada e áreas industriais próximas à rede de transportes integrada que servem para dar suporte às atividades industriais e tecnológicas que virão a surgir nesses novos núcleos esparsos pelo estado.

Como descrito pelo autor, os eixos de desenvolvimento representam locais que apresentam um elevado potencial para dar suporte e continuidade no processo de industrialização e para os avanços tecnológicos provindos dessas atividades, e desse modo temos ao longo das principais rodovias do estado uma concentração de infraestruturas que atingem as cidades médias, mas que tem como eixo condutor as diretrizes provindas de um núcleo central, que em nosso caso corresponde a capital paulista.

O mapa a seguir nos apresenta as principais rodovias que partem da capital paulista, exibindo desse modo aquelas que são consideradas como eixos de desenvolvimento por reunirem condições que dão suporte às atividades industriais, superando desse modo apenas o quesito do transporte e escoamento da produção e acrescentando o fato de que o trajeto feito por esses eixos atravessam cidades médias e cidades menores que possuem um certo potencial para a atividade industrial, além de se conectarem com centros universitários de relevante importância para o avanço tecnológico no processo de produção industrial no estado.

Figura 12 – Eixos de desenvolvimento conforme a proposta de Eliseu Sposito



Fonte: Sposito, 2015.

Ao considerarmos as propostas feitas por Eliseu Sposito, e de confirmar que a RMS de Sorocaba se encontra participante desse momento de desconcentração industrial, iremos definir três rodovias como nosso ponto de análise:

A rodovia Castello Branco, por ser indicada como um dos eixos de desenvolvimento pelo próprio autor, por ser o principal trajeto de união entre Sorocaba e São Paulo, por ser dotada de um conjunto de estruturas e áreas industriais bem densas e destacadas na economia paulista, e por ser um ponto de acesso ao Oeste paulista, apresentado desse modo características mistas no município de Sorocaba, trazendo aspectos que refletem a desconcentração industrial e ao mesmo tempo pontos que demonstram pequenas áreas agrícolas em municípios de menor porte.

A rodovia Raposo Tavares, pelo fato de ser uma rodovia que tem início em São Paulo, atravessa a cidade de Sorocaba, e mesmo não sendo considerada pelo autor como um eixo de desenvolvimento, acaba sendo um importante trajeto para o acesso ao sul do estado e a região do Vale do Ribeira, onde após Sorocaba no sentido Oeste temos características agrícolas em meio ao surgimento de áreas de preservação, mas que compreendendo o trajeto entre São Paulo e Sorocaba temos variados parques industriais, principalmente no setor da exploração mineral, e por conta disso deve ser levada em conta em nossa análise por sua importância em âmbito regional.

A rodovia Santos Dummont, com seu trajeto inicial em Sorocaba, recebendo o nome de Castelinho, a qual surge como a principal via de ligação entre Sorocaba e Campinas, reunindo ao longo do seu caminho um grande número de empresas especializadas no setor de alta tecnologia, o que denota um alto grau de atração de empresas e reúne as cidades mais industrializadas da RMS (Sorocaba, Itu e Salto).

Essas três rodovias servirão como base para que possamos analisar como essas se encontram ocupadas pelo processo de metropolização, se as mesmas apresentam características de ocupação que se aproximem de uma escala metropolitana e se desse modo podemos considerar que há um processo de metropolização do espaço em curso na RMS, buscando desse modo verificar essas três rodovias e de que modo a RMS como um todo pode ser considerada como metropolitana.

**Tabela 8 – Principais eixos viários e seus municípios - 2010**

Unidades Territoriais	Número de Municípios	População 2010	Área (km <sup>2</sup> )	Densidade (km <sup>2</sup> )	PIB 2010 (milhões de reais)
<b>Eixo Raposo Tavares - APAs</b>					
Alambari, Alumínio, Araçoiaba da Serra, Capela do Alto, Ibiúna, Mairinque, Piedade, Pilar do Sul, Salto de Pirapora, Sarapuí, São Miguel Arcanjo, São Roque, Tapiraí, Votorantim	14	535.794	6.174,38	86,78	9.738,92
<b>Eixo Castello Branco - Industrial</b>					
Araçatiguama, Iperó, Sorocaba, Boituva, Cerquilha, Cesário Lange, Jumirim, Itu, Porto Feliz, Salto, Tatuí e Tietê	12	1.190.991	3.646,87	326,58	33.211,64
<b>RM de Sorocaba</b>	<b>26</b>	<b>1.726.785</b>	<b>9.821,25</b>	<b>175,82</b>	<b>42.950,56</b>

Fonte : IBGE, Nuplan, 2010.

Para tanto, iremos descrever adiante as principais características de cada uma dessas rodovias, levando em conta o trajeto por onde passam e quais as características geográficas que as mesmas trazem ao longo do seu caminho, destacando alguns municípios que se valem de sua localização às margens dessas rodovias.

A rodovia Castello Branco – SP 280 pode ser definida como a principal ligação rodoviária da cidade com a metrópole paulistana, atravessando a RMS a partir da altura do km 46, no município de Araçariguama, este no caso sendo considerado como uma transição da RMSP com a RMS, e se estende até aproximadamente o km 146, na cidade de Cesário Lange.

Nesse trajeto de aproximadamente 100 km ao longo dessa importante via surgem também os municípios de São Roque, Mairinque, Itu, Sorocaba, Porto Feliz, Boituva e Tatuí, onde destacamos que apenas Boituva e Araçariguama possuem suas áreas centrais urbanizadas bem próximas a via, onde se aproveitam dessa localização para a criação de seus parques industriais às margens da rodovia, e logo a poucos metros dos mesmos se encontram as áreas centrais dessas cidades.

No caso dos demais municípios citados o que notamos é que existem estruturas viárias ligadas junto a Castello Branco com a intenção de conectar as áreas industriais desses municípios com sua principal via de escoamento e conexão com a capital paulista e em direção ao porto de Santos, como no caso de Sorocaba e São Roque, que apresentam rodovias de porte menor, mas que servem como ligações entre a Raposo Tavares – SP 270 e a Castello Branco – SP 280.

A presença de rodovias menores serve como um ponto estratégico para a implantação de empresas e indústrias às suas margens, fato esse que acabou exigindo uma mobilização de empresas de transportes para a região, tendo em vista que existe uma facilidade de localização da produção junto às vias mais afastadas dos perímetros centrais e de bairros mais habitados de certos municípios, e por conta também do deslocamento inter-regional de mão-de-obra, que movimenta um grande contingente de trabalhadores no trajeto moradia –trabalho.

As obras de criação da rodovia Castello Branco foram iniciadas em 1963, tendo seu primeiro trecho entregue em 1968, ligando a capital paulista até a cidade de Torre de Pedra, que se encontra além dos limites da RMS, o que nesse caso

indica que nossa região em estudo já se encontrava abarcada pela construção dessa rodovia desde o primeiro período de sua construção.

A rodovia segue até o município de São José do Rio Pardo, na altura do km 315, onde se une a uma rodovia vicinal e segue até o município de Ourinhos, onde ao se encontrar com a rodovia Raposo Tavares ela percorre seu destino até o estado do Mato Grosso do Sul.

**Figura 13 – Trecho inicial da rodovia Castello Branco – SP 280 no perímetro de Osasco, em 1968**



Fonte: Biblioteca da Secretaria de logística e transporte do estado de SP, acessado em [g1.globo.com](http://g1.globo.com), 2018.

Outra rodovia importante que se destaca por sua ligação entre a capital paulista e o interior é a Raposo Tavares – 270, a qual possui um trajeto que na RMS se inicia no município de São Roque, na altura do km 46, onde segue sentido oeste até o município de Itapetininga, por volta do km 168, onde temos também nesse trajeto os municípios de Mairinque, Alumínio, Sorocaba, Araçoiaba da Serra, Capela do Alto, Sarapuí e Alambari.

Uma curiosidade que vale a pena destacar é o fato de que a rodovia Raposo Tavares irá receber na altura da cidade de Ourinhos o fluxo proveniente da rodovia Castello Branco, onde nesse ponto ambas se encontram e a Raposo Tavares segue rumo ao Mato Grosso do Sul.

Ocorre que a Raposo Tavares, por mais que esteja partindo também da capital paulista assim como a Castello Branco, ela se encontra em um trecho natural onde o relevo é mais acidentado, e no caso de um conjunto de municípios que se encontram ao Leste de Sorocaba nesse trajeto, a exploração mineral é a principal atividade econômica, como nos casos de Alumínio e Mairinque, ambos os municípios com um grande parque industrial voltado a extração mineral devido a presença de minerais ferrosos em seus subsolos, por conta de suas localizações sobre o compartimento de relevo conhecido como planalto paulista, o qual abrange uma grande variedade de minerais como o Ferro, Alumina, Calcário, entre outros.

Nesse trajeto o município de Sorocaba se viu obrigado a construir uma estrutura de vias marginais junto a rodovia por conta do intenso fluxo de veículos durante os horários de pico, isso demonstra o quanto esse trecho da Raposo Tavares atravessa uma área bem urbanizada, onde ao longo dessa via encontramos bairros residenciais entre os km 93 até o km 106, com um grande número de vias de circulação da cidade acabam por se interligarem com os fluxos da Raposo Tavares.

Cabe destacar também que é nesse trecho onde temos a concretização do processo de conurbação existente entre Sorocaba e Votorantim, este município que também apresenta uma estrutura menor, porém considerável de bairros residenciais e acessos viários municipais que o interligam até a rodovia principal, utilizando desse modo a Raposo Tavares como uma linha limítrofe entre os dois municípios.

Considerando a situação dos municípios a beira da Raposo Tavares, podemos declarar que os mesmos não apresentam uma urbanização que acaba por incluir a rodovia ao seu conjunto urbano, como nos casos citados anteriormente, porém é evidente que ao se localizarem às margens de uma grande rodovia paulista, estes municípios conduziram a sua ocupação criando núcleos dispersos, onde em cada núcleo existe um adensamento da urbanização no sentido contrário à via

rodoviária, mas ainda mantendo uma dependência muito forte no que se refere ao papel da rodovia na circulação de bens, mercadorias e pessoas.

A situação apresentada no município de Itapetininga indica a dependência do mesmo com o setor agrícola, o que acaba tornando a cidade um ponto de destaque tanto como um acesso às regiões mais distantes como o Vale do Ribeira e o polo Cuestas no interior do estado, como no caso de ser uma centralidade da produção agrícola mecanizada e em grande escala, algo a se destacar se comparado ao perfil da RMS.

O histórico de construção da rodovia Raposo Tavares é contado a partir do ano de 1937, sendo no caso o primeiro acesso rodoviário construído entre a capital e o interior, com aproximadamente 654 km de extensão, finalizando seu trajeto em Presidente Wenceslau, na divisa com o estado do Mato Grosso do Sul.

Atualmente os trechos da rodovia que passam pelos municípios de Alumínio, Mairinque e São Roque se encontram em duplicação, a qual foi iniciada neste ano, além da criação de infraestruturas como passarelas e retornos, os quais buscam se localizar em bairros marginais à essa via onde temos um fluxo de moradores e de outras pessoas se deslocando entre esses pequenos núcleos urbanizados.

Nossa terceira ligação rodoviária ser analisada é a SP – 075, conhecida no seu trecho de início como rodovia Senador José Ermírio de Moraes, também apelidada de “Castelinho” devido a sua ligação entre a marginal Dom Aguirre em Sorocaba e a Rodovia Castello Branco na altura do km 78, no sentido capital.

Essa rodovia tem com o trajeto a ligação entre Sorocaba e Campinas, e para nossa análise iremos definir o trecho entre Sorocaba e Salto, onde vemos uma variação de nomes nessa rodovia ao cruzar com a Castello Branco, passando a se chamar rodovia Deputado Archimedes Lammoglia, onde atravessa a cidade de Itu e em seguida recebe o nome de rodovia Santos Dumont no trajeto entre Itu e Salto, até finalizar na cidade de Campinas.

Essa ligação nos apresenta uma importância estratégica do estado de São Paulo em conectar duas importantes cidades do interior paulista, o que acabou se desenhando como um triângulo entre Sorocaba – São Paulo – Campinas, em que

essas cidades apresentam distâncias aproximadas entre si, em um valor que varia de 80 a 90 km de distância entre esses três municípios.

Esse trajeto é bastante aproveitado pelo setor industrial e de alta tecnologia, pois se trata de uma conexão com a região metropolitana de Campinas, que apresenta setores mais variados do ramo industrial, com o emprego de alta tecnologia e com um destaque para o setor de telecomunicações e informática.

Desse modo, notamos uma modificação gradativa nas empresas instaladas em Itu e Salto, principalmente no que se refere ao ramo de atuação, que começa a se modificar do ramo metal-mecânica, mais presente na cidade de Sorocaba, para os ramos de informática e automobilística, fruto de uma mudança gradual de comportamento da indústria em detrimento da estrutura que começa a se apresentar na região de Campinas.

Exclusivamente nessa ligação rodoviária temos todo um trajeto marcado por indústrias, o que nos indica que a proximidade com a Castello Branco e também com a região metropolitana de Campinas acabou por desenhar uma ocupação ao longo dessa rodovia que apresenta poucas características rurais, trazendo como uma tendência de ocupação para os espaços não industriais o surgimento de condomínios fechados em alguns trechos.

No trajeto inicial dessa rodovia temos um porto seco na cidade de Sorocaba, o Aurora EADI, que serve como um ponto de apoio logístico para a produção industrial, sendo utilizado como uma alternativa para reduzir a dependência plena com o porto de Santos. Nesse trajeto, porém na cidade de Campinas, o aeroporto de Viracopos se apresenta como um ponto essencial e estratégico para o escoamento de pessoas e até mesmo da produção, determinando dessa forma um dinamismo diferente para essa ligação rodoviária entre essas duas regiões metropolitanas, onde a seguir a imagem nos indica o trecho em vermelho como aquele pertencente à região metropolitana de Sorocaba, e o restante do trajeto até a cidade de Campinas se encontra demarcada pela linha roxa.



**Figura 14 – Trajeto da rodovia Castelinho (SP-075) entre Sorocaba e Campinas.**



Fonte: elaborado pelo autor com imagens obtidas do Google Earth, 2023.

Ao definirmos essas três rodovias como pontos estratégicos de nossa análise, notamos que a dinâmica que esses trajetos comportam servem como um apoio importante para o desenvolvimento econômico dos municípios dessa região, ao passo em que alguns ainda apresentam características incipientes de urbanização, enquanto outros se apoiam nessas estruturas para garantir o escoamento de pessoas, produtos e informações, além de direcionarem a expansão de seus parques industriais.

Prosseguiremos no próximo tópico com uma verificação a respeito das características metropolitanas que esses eixos rodoviários apresentam, buscando dessa forma descrever a ocupação do espaço na RMS e indicar os principais pontos onde temos o estabelecimento de relações que superam a dicotomia periferia-centro e apresentam desse modo um adensamento das relações cotidianas em prol de um aumento significativo do processo de urbanização ali presente.

### 3.3. A OCUPAÇÃO DO ESPAÇO DE ACORDO COM O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO

A metropolização é um processo decorrente de vários fatores que se encontram atrelados à crescente urbanização em curso em uma determinada área, o que acaba dotando uma localidade de características como o aumento de sua população, a crescente ligação entre um município sede e suas localidades ao redor, o notável fluxo de mercadorias, pessoas, capitais e informações, além da gradativa mudança dos setores econômicos secundário para o terciário, exigindo desse modo novas estruturas que atendam aos anseios dos setores de comércio e serviços especializados.

Esse processo avança sobre novas áreas devido à influência econômica exercida sobre o território por conta do capitalismo mercantil e financeiro, e isso acaba por conferir novas características provenientes da urbanização, mesmo que de modo dirigido, como notamos atualmente a ação das políticas públicas no Brasil, que definem através de leis complementares as regiões que serão consideradas como metropolitanas, fato esse que esvazia em si a fluidez do processo de metropolização, e acaba por delimitar os esforços governamentais para uma mudança dirigida a respeito das políticas urbanas no Brasil.

A respeito dessa visão deturpada da política urbana brasileira sobre a criação de regiões metropolitanas, FIRKOWSKI nos apresenta uma visão sobre esse par de ideias:

A ausência de uma política metropolitana de âmbito nacional e mesmo a falta de definição clara do que é uma região metropolitana em termos nacionais resultaram numa grande variedade de possibilidades de classificação, não prevalecendo uma visão nacional, tampouco critérios únicos. Disso resulta que as motivações e implementações oscilam de acordo com os interesses estaduais. (FIRKOWSKI, 2012, P.26).

Como acrescenta a autora, os critérios utilizados na definição do que virá a ser uma região metropolitana são incipientes, tendo em vista que atendem outros interesses que atrapalham em si o desenvolvimento espontâneo do processo de metropolização, forçando desse modo a criação de regiões metropolitanas em áreas que atendem aos interesses estaduais nos quesitos econômicos, políticos e logísticos.

Ao tecermos nossas primeiras considerações sobre a RMS, temos que destacar que há uma forte influência da RMSP, primeiramente por conta das fortes ligações e relações entre os municípios de Sorocaba e São Paulo, não somente por conta da breve distância que separam os dois municípios, mas sim pela forte teia de trocas existentes entre eles desde o final do século XIX e início do século XX, onde Sorocaba já despontava como uma potência econômica no estado, o que acabou criando laços entre Sorocaba e São Paulo visando o fortalecimento da produção têxtil e das relações corporativistas entre ambas as cidades.

Acontece que na atualidade a RMSP acabou impulsionando o surgimento de novas regiões metropolitanas, como já destacado em capítulo anterior nesse mesmo trabalho, criando um colar metropolitano ao redor da RMSP batizada de macrometrópole paulista, que se tornou um centro de irradiação de políticas metropolitanas, determinando desse modo a expansão do modelo metropolitano pelo estado de São Paulo através de uma política pública, onde DAVANZO apud CASTRO & JUNIOR nos colocam algumas considerações sobre a criação da macrometrópole paulista como uma nova escala de gestão territorial:

[...] Sua conformação está associada ao avanço da urbanização, da interiorização do desenvolvimento econômico e da desconcentração produtiva e populacional da RMSP, processos dos quais se desdobrou a configuração de um território marcado por significativa heterogeneidade estrutural, que acumula condições e potencialidades de desenvolvimento socioeconômico diferenciadas do restante do país e concentra, igualmente, expressiva dívida social, na forma de existência de precárias condições de moradia, de ocupação de áreas de risco, de carência de infraestruturas urbanas e sociais, etc. (DAVANZO et al., 2011, p. 104, apud CASTRO & JUNIOR, 2017, P.711).

Ao imaginarmos um cenário onde a expansão metropolitana se espalha da grande metrópole paulista em direção ao interior, iremos considerar em nossa análise o fato de que a RMS é fruto direto da interferência realizada pela macrometrópole paulista sobre suas localidades circunvizinhas, introduzindo desse modo uma política que não considera os fatores metropolitanos que se encontram em desenvolvimento nessas novas regiões, mas levam em conta os planos de gestão e de governo que autorizam a criação de regiões metropolitanas como uma forma de facilitarem o acesso a recursos federais e a implementação de políticas de

interesse em comum que em muitos casos não contemplam as necessidades dos municípios envolvidos nesse processo.

Ao observamos a realidade vivida pela RMS, o que notamos é que a cidade de Sorocaba exerce influência sobre seus municípios vizinhos, onde existe uma relação de dependência econômica entre os mesmos com a centralidade, o que de certo modo indica o destaque de Sorocaba em um eixo Oeste a partir da cidade de São Paulo, mas isso ainda não é o suficiente para se determinar o município como uma metrópole em si.

Os dados preliminares lançados pelo IBGE em 2023 apontam que o crescimento da população absoluta de Sorocaba foi o quarto maior entre os municípios brasileiros, com pouco mais de 738 mil habitantes, onde podemos considerar que esse crescimento pode refletir uma condição de atração de Sorocaba como um polo de serviços, comércio e atividades industriais significativas, o que lhe conferiu novos traçados urbanos, principalmente na criação de novas áreas de ocupação habitacional e na construção de condomínios fechados em rodovias vicinais que servem como ligação entre Sorocaba e cidades limítrofes.

Acontece que mesmo com esse crescimento populacional, a cidade por si só ainda não demonstra, em um grau considerável, uma mudança abrupta do setor secundário para o setor terciário da economia, e muito disso pode ser explicado pela sua localização próxima a grandes centros urbanos que se destacam nesse aspecto, como São Paulo e Campinas por exemplo.

A mudança no comportamento econômico da cidade ainda é incipiente, tendo apenas um destaque em caráter imediato para as cidades ao seu redor, mas ainda a nível de se considerar um processo de metropolização em curso, devemos esclarecer que Sorocaba ainda mantém muito de suas características industriais, já que se encontra limitada a “disputar” com Campinas e São Paulo as principais empresas e inovações do setor terciário que viriam a dotar o seu espaço urbano de características mais próximas de uma metrópole.

Os problemas sociais que derivam do processo de metropolização são sentidos de modo tangencial em Sorocaba, uma vez que a ocupação de áreas irregulares por habitações precárias tem muito mais a ver com a falta de políticas

públicas do município do que com um agravamento da superlotação ou da macrocefalia urbana, fatos que ainda não ocorreram de modo significativo na cidade.

Nos casos de violência ou ondas de crimes e assaltos, cabe destacar que Sorocaba sempre foi um município conhecido como rota para se adentrar em muitas áreas estratégicas, como no avanço para o sul a caminho de Curitiba ou do litoral sul de São Paulo, para a capital paulista, ou até mesmo para áreas do interior paulista, onde se pode traçar um destino para o vale do Ribeira ou região oeste do estado. Servindo historicamente como uma localização estratégica para as atividades tropeiras, a cidade também se encontra como uma rota para o narcotráfico, o comércio clandestino de produtos falsificados, o crime organizado especializado, além de permitir com que facções criminosas migrem para a cidade e criem pequenos núcleos em bairros marginalizados, devido a sua proximidade com São Paulo.

Todos esses problemas listados acima remetem a uma triste realidade social em nosso país, porém no caso de Sorocaba devemos destacar que esses problemas não foram acentuados por uma metropolização em curso, mas sim por fatores locacionais e pela ausência de políticas municipais efetivas, o que demonstra que o extravasamento populacional não foi o fator preponderante para o surgimento dos problemas sociais que afetam a RMS.

Em termos de conexões viárias e mobilidade inter-regional, há uma grande ligação com os municípios de São Paulo e Campinas, fato comprovado através do elevado contingente de ônibus fretados e ônibus de linhas rodoviárias. A viação Cometa é responsável pelo itinerário até a capital paulista, onde existem horários que se iniciam a partir das 04:00, com saídas a cada quinze minutos nos horários de pico e a cada meia hora no horário comercial, finalizando com o último horário às 23:00. Há também o serviço feito de modo alternativo, onde motoristas clandestinos acabam competindo com a empresa Cometa por passageiros devido a grande demanda de pessoas que diariamente possuem a necessidade de se deslocar até a capital.

A linha para Campinas é realizada pela empresa Rápido Campinas/Viação Bonavita, as quais fazem parte do mesmo grupo empresarial, e opera com saídas

iniciadas as 05:30, com saídas de uma em uma hora nos horários de pico, finalizando às 21:20, e indicando, mesmo que em menor fluxo, que a relação entre esses municípios ainda é marcada por uma dependência de Sorocaba com setores existentes em Campinas.

Acontece que entre as cidades integrantes da RMS, o número de linhas rodoviárias atende de modo seletivo alguns municípios, onde destacamos que as linhas que atendem aos itinerários Sorocaba - Salto de Pirapora, Sorocaba – Votorantim, Sorocaba – Araçoiaba da Serra e Sorocaba – São Roque, todas essas apresentam mais de dez horários de circulação para atender a população, e em muitos desses casos as linhas são estendidas para dar conta de atenderem a outros municípios, como no caso de Araçoiaba da Serra, que apresenta horários que seguem até Tatuí, passando pela cidade de Capela do Alto.

A linha que liga São Roque até Sorocaba também acaba por contemplar as cidades de Mairinque e Alumínio, que se encontra no meio do trajeto. Já os municípios de Votorantim e Salto de Pirapora apresentam um maior número de horários devido a sua proximidade com Sorocaba, e por conta de Salto de Pirapora despontar como uma das cidades que mais apresenta dependência com as estruturas de serviços, empregos e comércios disponíveis em Sorocaba.

No demais, todas as outras cidades são atendidas de modo insuficiente pelas linhas rodoviárias existentes, e mesmo com a vinculação das empresas de transporte junto à EMTU, o problema só parece ter piorado, pois em nada tivemos alterações significativas que dessem conta de atender aos municípios que pertencem a RMS mas que não se encontram à borda dos limites de Sorocaba, onde destacamos as ligações com Boituva e Porto Feliz, cidades que se encontram ao Norte e Noroeste de Sorocaba, mas que são contempladas com poucas linhas de transporte e que acabam por encerrarem suas atividades em dias úteis logo pelo fim da tarde e início da noite, limitando desse modo o deslocamento da população no período noturno.

Considerando o eixo sul, também notamos uma insuficiência nos transportes com destino aos municípios de Piedade, Tapiraí, São Miguel Arcanjo e Pilar do Sul, onde todos compõem um trecho de cidades com grande dependência das atividades

agrícolas e se localizam próximos a uma das áreas preservadas de maior importância do estado, onde temos o acesso ao litoral sul através da Serra de Paranapiacaba.

Ao considerarmos esse panorama da rede de transportes rodoviária na RMS, notamos que há uma falta de integração entre seus municípios, e parte disso pode ser explicado pela falta de interesse das próprias empresas de ônibus em permitir um acesso maior da população a itinerários melhores e horários mais variados, além de demonstrar que provavelmente esse desinteresse ocorre por conta da falta de ligação entre as atividades agrícolas existentes nos municípios mais afastados de Sorocaba e a sede da RMS.

Essa falta de integração, principalmente na mobilidade urbana regional, deixa escancarada a ideia de que Sorocaba se localiza em uma área estratégica, figurando como uma cidade de porte médio que oferece serviços e atividades econômicas necessárias a uma população regional, mas que não necessariamente se encontra totalmente integrada em rede e atendendo a toda a população residente nesse arranjo populacional, mas que de modo seletivo se tornou muito importante para as cidades que se encontram ao redor de seus limites, porém por outro lado deixou de atender a uma parte da população que residem em cidades mais afastadas.

Com todas essas premissas colocadas, descrevemos que a RMS tem sua importância para um quadro regional e possui um destaque econômico em nível nacional, funcionando como um importante centro urbano se considerarmos o caso paulista, mas que ainda não participa de modo efetivo de um processo de metropolização que traga por si desdobramentos consideráveis a respeito da ocupação do espaço urbano e sua transformação para uma esfera metropolitana.

As análises a seguir nos apresentarão detalhes sobre a ocupação dos eixos de desenvolvimento da cidade, expressando desse modo quais as tendências a se considerar para pontuarmos o que cabe e o que não cabe considerarmos como um desenvolvimento do processo de metropolização, onde desse modo podemos traçar um panorama a respeito da real situação vivenciada pela RMS de Sorocaba e quais os possíveis desdobramentos para a ocupação do espaço urbano.

### 3.4. A ANÁLISE SOBRE OS EIXOS VIÁRIOS EM SOROCABA E O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO

A partir desse ponto iremos verificar de que modo o processo de metropolização se faz presente nos principais eixos de desenvolvimento que permeiam a RMS, e por conta de termos destacado três ligações rodoviárias, faremos a descrição detalhada de cada uma delas, onde iremos conduzir nossos critérios sobre a metropolização a partir de três sugestões apontadas por LENCIONI (2017), onde faremos algumas considerações relacionadas ao caso da RMS:

A metropolização conformando uma dimensão de grande escala territorial, com limites dinâmicos e difusos, onde aplicando essa ideia sobre o território que corresponde à RMS nós podemos concluir que se trata de uma parcela considerável do estado de São Paulo, onde já esclarecemos que essa região constitui uma região administrativa do estado e comporta um grande número de municípios que se encontram dependentes de algum tipo de estrutura presente em Sorocaba, seja no caso do uso da rede hospitalar, seja no caso dos seus núcleos comerciais e industriais, que em muitos casos servem como fatores para a atração de pessoas.

Ocorre que mesmo essa região comportando um grande número de municípios em sua rede de cidades, não significa dizer que todos esses se encontram em uma situação de extrema dependência econômica com Sorocaba, uma vez que devido à localização de Sorocaba no vetor Oeste – Sudoeste do estado, a sua região direta de influência tem agregado os municípios limítrofes ou distantes a menos de 50 km da cidade, porém existem vários municípios que se encontram em uma distância além, que já participam de uma dinâmica econômica baseada na agricultura e pecuária, mas que encontram no município de Sorocaba um local para atender suas necessidades mais específicas, principalmente no setor de comércios e serviços.

Se considerarmos a região como um todo, conseguimos estabelecer pontos bem definidos entre os limites intermunicipais e os limites regionais, uma vez que o núcleo mais dinâmico e que se aproxima de características metropolitanas se encontra entre Sorocaba e Votorantim, e por conta disso conseguimos destacar que



os caminhos apresentados nas demais cidades não se enquadram atualmente na definição concebida por Lencioni, mas pode se aproveitar dos vetores viários que partem de Sorocaba, em um padrão radial, alcançando as principais rodovias vicinais que conectam Sorocaba e os demais municípios vizinhos e limítrofes.

Nesses pontos é possível verificar que há um potencial de crescimento futuro, culminando em uma provável conurbação entre Sorocaba e seus vizinhos mais próximos, porém se levarmos em conta os limites da RMS como um todo, podemos afirmar que eles não apresentam características dinâmicas, e parte disso se deve ao fato de que o processo de metropolização em curso não atingiu a região como um todo, e as cidades periféricas ainda não contam com um dinamismo econômico que dê conta de alterar significativamente o seu arranjo urbano.

Como observado nas imagens a seguir, temos na primeira delas um panorama das cidades que se encontram no setor Norte e Noroeste da RMS, onde concluímos que o trajeto norte entre Sorocaba, Salto e Itu se encontra densamente ocupados ao longo da rodovia Castelinho, levando em conta que Salto foi uma cidade desmembrada de Itu, o que explica parcialmente a densa ocupação existente entre ambos os municípios.

Porém, conforme avançamos ao encontro do sentido Noroeste conseguimos perceber que há um grande espaçamento entre os núcleos urbanos, com uma área rural destacada entre os trajetos existentes entre esses municípios, o que denota uma característica que não vai ao encontro da ideia de limites difusos e dinâmicos, como apontado por LENCIONI (2000), e ao passo em que estamos tratando de uma região metropolitana, tomamos como pressuposto uma tendência de encontro das manchas urbanas, caracterizando uma conurbação, algo que não vemos presente nas cidades localizadas ao Noroeste da RMS.

Com relação à figura 16, que nos indica os setores Oeste e Sudoeste, percebemos que essa questão se agrava ainda mais, que as distâncias intermunicipais são ainda mais longas, e que os núcleos urbanos destacados são menores e se localizam mais afastados da cidade de Sorocaba, onde destacamos Itapetininga com uma mancha urbana mais relevante em comparação com as

demais, fato esse caracterizado por sua localização como uma cidade estratégica para o acesso a região do Vale do Ribeira.

Sobre o setor Sul, nessas cidades temos uma grande intensidade de atividades agrícolas, principalmente com características de agricultura familiar, como nos casos de São Miguel Arcanjo, Tapiraí e Piedade, que são municípios que apresentam características econômicas focadas nas atividades agrícolas de caráter familiar, ao passo em que nessas cidades é que encontramos uma grande extensão de áreas verdes preservadas, correspondentes ao corredor da Serra do Mar, onde há espécies de mata Atlântica preservada no trajeto que interliga a RMS à rodovia Régis Bittencourt (BR-116), a qual representa uma importante via de acesso ao litoral sul de São Paulo e ao estado do Paraná.

**Figura 15 – Setores Norte e Noroeste da RMS**



Fonte: elaborado pelo autor com base nos dados do Google Earth (2023).

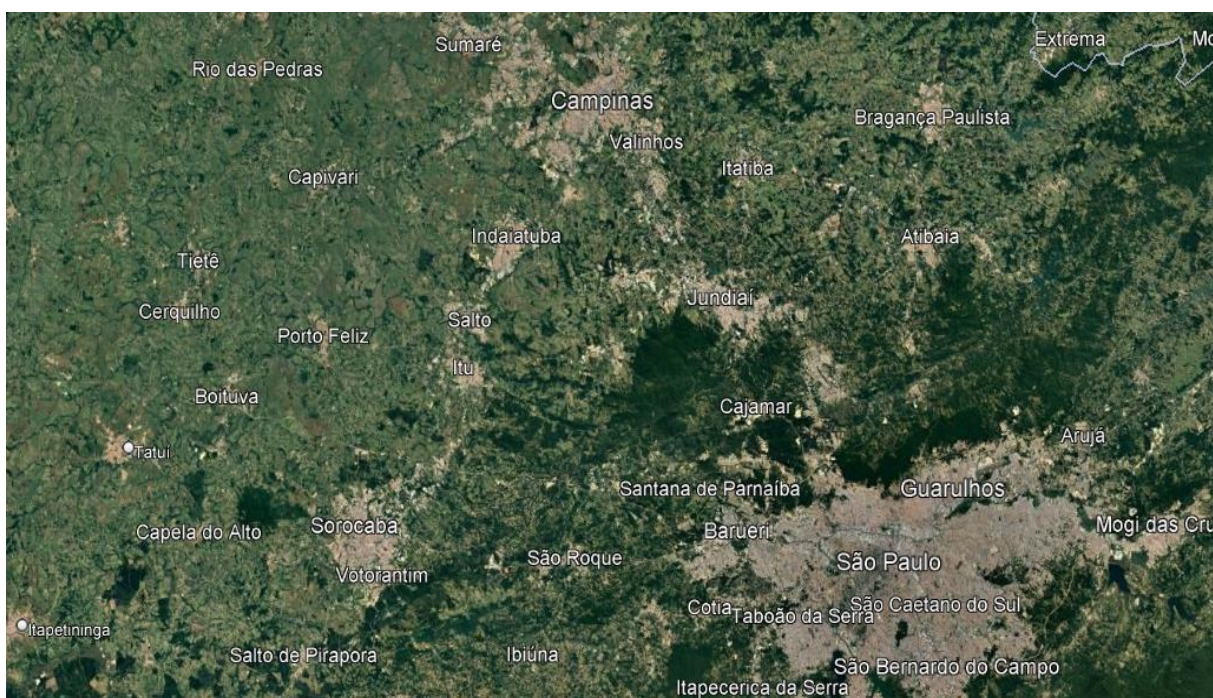


**Figura 16 – Setores Oeste – Sudoeste – Sul da RMS**



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do Google Earth (2023).

**Figura 17 – Mancha urbana das regiões metropolitanas de São Paulo – Campinas – Sorocaba**



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do Google Earth (2023).

Ao verificarmos o padrão de ocupação da mancha urbana dessas cidades, e de que modo elas se integram ou avançam para uma união entre as mesmas, concebemos que os limites municipais apresentam a característica rural-urbano-rural, onde a mancha urbana que ainda não se encontra desenvolvida de modo avançado não foi capaz de causar grandes transformações nas áreas rurais, agregando-as, e desse modo apontando para uma tendência na variação dos limites, onde os mesmos se confundem e acabam por se encontrar, determinando esses limites como difusos.

Ao relacionarmos esse critério junto às ligações rodovias que destacamos como eixos de desenvolvimento, notamos que no trajeto da rodovia Castello Branco há indícios mais claros de um corredor que apresenta característica industriais, porém pouco ligadas à uma extensa urbanização, fato esse que decorre dos principais centros urbanos desse trajeto terem criado seus polos industriais próximos aos pontos de escoamento da produção nas rodovias, e desse modo apenas os pequenos núcleos urbanos, que correspondem às cidades menores da RMS é que se apresentam junto às margens da rodovia, o que por fato expressa uma significativa ocupação urbana ao longo dessa rodovia, mas deixa claro a presença de fortes núcleos industriais que se conectam aos principais centros urbanos presentes na RMS.

No caso da rodovia Santos Dummont, a mesma apresenta características semelhantes às encontradas na Castello Branco, porém seus polos industriais se definem a partir de industriais ligadas a setores que exigem um maior aprimoramento tecnológico, como é o caso de empresas do ramo eletroeletrônico, que em seu trajeto rumo a RMC acabam deixando transparentes essa característica de um eixo que agrega inovações, fato esse explicado pela forte relação com o tecnopólo presente em Campinas, já fora dos limites da RMS, porém ainda apresentando estreitos laços de relação entre si.

Cabe destacar que nessas situações, as cidades de Itu e Salto desenvolveram sua urbanização junto às margens dessa rodovia, o que deixa evidente a expansão urbana e a possível conurbação entre esses municípios em um

futuro próximo, o que nos revela o quanto essa porção da RMS se destaca como um notável polo industrial, que por consequência acabará permitindo a ampliação do processo de urbanização ali presente.

Considerando a situação apresentada pelo eixo da rodovia Raposo Tavares, nos valem da consideração em que o trajeto feito por essa rodovia atravessa trechos considerados como um corredor verde pela RMS, pois notamos que no sentido capital até a cidade de Sorocaba o que temos é um agrupamento de municípios que dependem de atividades turística, como o caso de São Roque, e de outros que acabam por explorar os seus recursos minerais ali existentes, como os municípios de Mairinque e Alumínio.

Ao atravessar a cidade de Sorocaba, essa rodovia segue em trajetos de municípios que possuem forte dependência econômica ligada às atividades agrícolas, que nesse caso são os municípios de Araçoiaba da Serra, Capela do Alto, Alambari, Sarapuí e Itapetininga, esse último ganhando um destaque por conta de sua elevada produção agrícola, se tornando um centro de grande importância para a economia agrária do estado.

Ao passo em que relatamos a ocupação do espaço nesses eixos, ligadas às atividades econômicas e ao processo de urbanização ali em desenvolvimento, o que notamos é que devido as características apresentadas, ora industriais, ora agrícolas, elas acabam por não criar um espaço com limites que se apresentam dinâmicos, ou seja, a urbanização ali presente nesses municípios ainda é insatisfatória para promover uma “disputa” ou para criar um processo em que os limites de uma mancha urbana ou outra se confundam, demonstrando desse modo um avanço do processo de metropolização.

O segundo critério que iremos usar a partir das considerações de LENCIONI corresponde ao expressivo número de cidades conurbadas e com polinucleação, onde devemos partir da análise em duas partes: A primeira, onde temos a questão da conurbação entre cidades, e a segunda que diz respeito ao surgimento de outros núcleos que agregam atividades do setor terciário.

O caso da conurbação, como comentado anteriormente, ainda se encontra em fase inexpressiva, onde temos apenas alguns poucos pontos que podem ser

verificados como locais que tendem a sofrer uma junção das manchas urbanas, mas até o presente momento os casos que se aproximam desse conceito se encontram no trajeto Sorocaba - Votorantim e Itu - Salto, mas cabe salientar novamente que nesses municípios tivemos um processo de desmembramento, o que colaborou para que uma futura conurbação se apresente.

Já as demais cidades da região, mesmo que próximas de municípios mais povoados e com uma dinâmica econômica mais avançada, ainda não satisfazem esse critério, uma vez que sua área rural ainda se encontra bastante destacada, e por conta das atividades agrícolas decorrentes em diversos municípios da região, o cenário futuro ainda não nos apresenta uma tendência para a ampliação do processo de conurbação de modo expressivo na região.

Acontece que a análise sobre a conurbação acaba trazendo consigo também o surgimento de outros núcleos, que acabam por darem um maior dinamismo à RMS, pois servem como ponto de apoio para atividades comerciais, industriais ou de serviços, além de encurtarem distâncias e atenderem a população de modo mais direto.

Esses novos espaços, para se tornarem novos núcleos acabam se apoiando na conurbação, tendo em vista que ao passo em que os municípios passam a se unir através de suas manchas urbanas eles passam a atender a uma população de modo mais direto com o surgimento de novos núcleos que servem para amparar e dar suporte às atividades econômicas e de serviços.

Mas no caso da RMS, como a tendência à conurbação entre seus municípios é baixa, a criação de espaços polinucleados é algo que ainda se encontra em um estágio inicial, e, portanto, não pode ser considerado como um processo presente e desenvolvido no estágio atual da RMS.

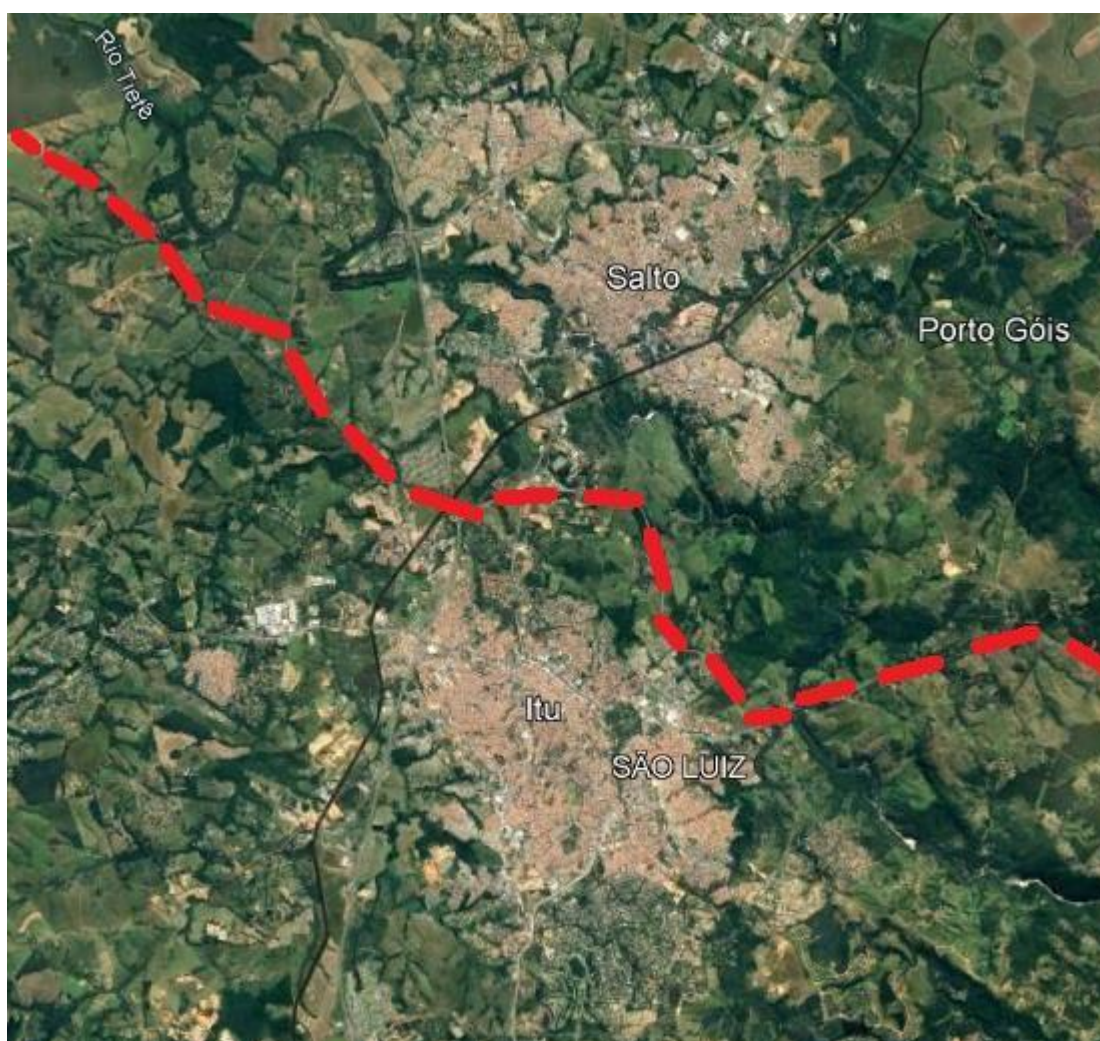
Ao confrontarmos esse quesito proposto pela autora junto em nossa situação vivenciada na RMS, podemos afirmar que a rodovia Castello Branco não apresenta nenhum viés de conurbação entre seus municípios, e com relação aos espaços polinucleados, o que é apontado pela ocupação do espaço é um trajeto dominado por centros de produção industrial, algo que como já citado anteriormente se vale da proximidade com a rodovia como ligação com a capital e com o porto de Santos.



Porém, mesmo com a produção industrial concentrada nesse eixo, há que se destacar que os principais centros de gestão da produção e de tomadas de decisões não se localizam ao longo dessa rodovia, mas se espalham pelos centros urbanos mais importantes.

No caso da rodovia Santo Dummont é possível comentar a respeito da relação existente entre Itu e Salto, o que acaba conformando um futuro núcleo urbano que passará por um processo de conurbação, aonde indicamos em vermelho o limite entre as duas cidades, tendo em vista que as duas manchas urbanas caminham rumo a uma junção futura, fato que pode culminar no surgimento de novos núcleos, nesse caso com foco na produção industrial.

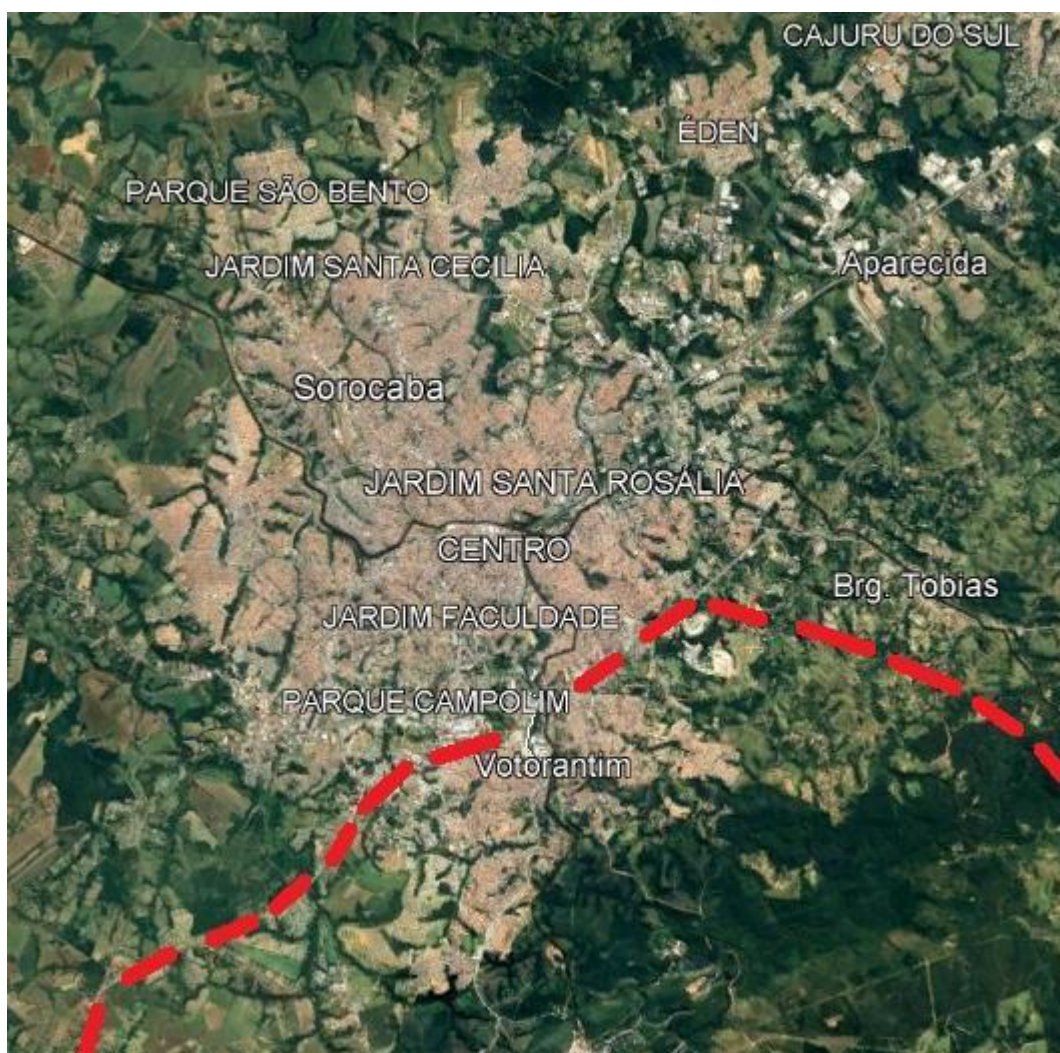
**Figura 18 – Conurbação entre os municípios de Itu e Salto**



Elaborado pelo autor com base nos dados do Google Earth.

Com relação ao eixo da Raposo Tavares, o que temos é a conurbação existente entre Sorocaba e Votorantim, e isso nos indica um forte momento onde temos a criação de um núcleo econômico focado no setor do comércio e na definição de um “novo centro” no município de Sorocaba. A ligação entre Sorocaba e Votorantim, que atravessa a rodovia Raposo Tavares, se tornou um ponto estratégico para a atração também do setor de serviços, tendo em vista a alta disponibilidade de escritórios e de centros de negócios, despontando desse modo como um importante ponto a ser considerado entre as várias funções oferecidas pela cidade sede dessa região.

**Figura 19 – Conurbação entre os municípios de Sorocaba e Votorantim**



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do Google Earth.



Ao analisarmos a aplicação desse conceito sobre os eixos considerados em nossa análise, o que notamos é que ainda temos em fase inicial o processo de conurbação, e desse modo o que vemos é que o surgimento de novos espaços descritos como polinucleados é algo que também possui dependência com o desenvolvimento do processo de conurbação, e também podemos descrevê-los como em fase inicial.

O terceiro critério proposto por LENCIONI e que será usado em nossa análise corresponde à redefinição das pequenas cidades, conformando um novo tipo de integração com os espaços polinucleados, tendo em vista que o surgimento de novas áreas que agregam um núcleo de cidades e que se transformaram em espaços de interesse regional acaba por abranger municípios menores.

A relação que este quesito possui com o caso da RMS também ainda se encontra em um estágio incipiente, tendo em vista que pelo fato das principais ligações entre as cidades da RMS serem feitas a partir de uma dependência com Sorocaba, e que em muitos casos as ligações rodoviárias entre essas cidades acontecem por meio de rodovias vicinais, e que as grandes rodovias da RMS acabam exercendo um papel de atração para as cidades fora dela.

O que conseguimos definir é que nesse cenário as cidades menores possuem um desenvolvimento urbano precário, ainda pautado em uma economia agrícola, e por conta disso acabam apresentando características de uma dependência com o setor mais próximo da RMS, ou seja, com o município mais próximo e que apresente um maior número de serviços e estruturas públicas que podem ser aproveitadas para além dos limites de um único município.

No caso de considerarmos uma redefinição das pequenas cidades, esse processo também está atrelado ao fato de que novos núcleos devem surgir e devem ter condições para dar suporte às atividades essenciais do cotidiano urbano, mas o fato é que no caso da RMS ainda temos uma concentração muito grande em investimentos urbanos na cidade sede e seus arredores, e pouco é feito pelas cidades mais afastadas, mas que ainda pertencem a RMS, o que transparece desse modo uma organização dos órgãos gestores que reforçam um papel fundamental da

cidade de Sorocaba, porém sem considerar um processo de metropolização em curso.

Os poucos espaços que servem como núcleos menores na RMS se localizam em cidades que conforme a definição feita pela AGEM – Sorocaba são consideradas como centros de sub-regiões, no caso Itu e Tatuí, as quais descrevemos como cidades que polarizam em menor número um conjunto de municípios pequenos, e que por sinal essa relação entre eles surge por conta de desmembramentos e pela origem de novos municípios em sua rede urbana.

Ao relacionarmos esse quesito junto aos eixos viários da RMS podemos identificar que ao longo da rodovia Raposo Tavares o trajeto no sentido capital – interior, atingindo as cidades de São Roque, Mairinque e Alumínio, temos as obras de duplicação dessa mesma rodovia, atendendo a uma demanda que busque dar uma maior vazão para a circulação de pessoas e mercadorias, principalmente ligadas ao setor de exploração mineral, o qual sugere um aumento na participação econômica dessas cidades em relação à RMS.

Ocorre que após o trecho atravessado pela cidade sede, o que vemos é uma ocupação do espaço que em muito pouco nos dá pistas de que temos em curso uma redefinição do papel de cidades como Araçoiaba da Serra, Capela do Alto, Alambari e Sarapuí, cidades onde o aspecto agrícola ainda se encontra bastante presente e que se mantém como foco da economia desses municípios, e que sua integração com espaços polinucleados, como proposto pela autora, ainda se mantém como uma relação na dependência por comércios e serviços, e não conformando um novo modo de atuação em relação ao cenário da RMS.

Com relação ao eixo da rodovia Santos Dummont, nossas considerações devem levar em conta que as cidades pela qual a rodovia realiza o seu trajeto se definem como cidades médias, no caso Itu e Salto, que possuem relevante importância industrial, as quais colaboram com a manutenção e aprimoramento desse eixo viário, definindo-o como um compartimento de importante relevância dentro da RMS, como um espaço definido para a atividade industrial de grande apelo tecnológico.

No caso da Castello Branco, percebemos que ao longo de todo seu trajeto dentro da RMS, até a altura do município de Boituva, o que temos é uma ocupação definida por pequenos centros industriais em cidades que expressam a sua urbanização às margens dessa rodovia, porém após esse município, o padrão de ocupação que vemos é marcado por uma transição para as atividades agrícolas, o que de certo modo não configura uma nova função para as cidades pequenas, mas sim reforça o papel que possuem com uma relação de dependência com a rodovia e seus fluxos.

Isso demonstra que a região como um todo não apresenta um padrão de ocupação que demonstre uma inclusão e redefinição de atividades em municípios menores, pois não é percebido por esse padrão de ocupação nenhum tipo de obra ou de investimento para incentivar um novo modo de atuação econômica ou uma participação mais dinâmica no ritmo da região metropolitana como um todo, o que também compromete a relação entre uma maior quantidade de municípios em intensividade.

É devido a essa ocupação incipiente do espaço, onde vemos centralizada em poucos municípios que se localizam em um vetor nordeste na RMS uma dinâmica mais acentuada de atividades econômicas e de circulação de mercadorias e capitais, que percebemos que a RMS ainda não se encontra abrangida pelos critérios descritos por LENCIONI ao longo de seus eixos de desenvolvimento, caracterizados pelas principais ligações viárias entre a RMS e as regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas.

Cabe salientar que os municípios de Tatuí e Itapetininga também conformam centros econômicos de notável importância na RMS, mas se encontram afastados a mais de 40 km da cidade sede, e isso permite que essas cidades se tornem núcleos para os municípios pequenos que se encontra no vetor Oeste dessa região, mas ainda temos características agrícolas que em pouco colaboram para que essas cidades ganhem um destaque ao ponto de se tornarem vetores de circulação de pessoas e mercadorias de modo a criarem uma grande rede de relações intensas dentro da RMS.

Em nossa análise foi possível verificar que mesmo de modo tímido, ainda temos pontos importantes que devem ser levados em conta para assegurar a relação entre os municípios participantes da RMS e para descrever de que modo o processo de metropolização passa a ser inserido no contexto dessa região, levando em conta que a proximidade com a capital paulista também acrescenta um dinamismo econômico que se refletiu na urbanização de Sorocaba, mas que ainda deve levar em conta a existência de outros processos que possam futuramente concretizar um modelo metropolitano para essa região, onde descreveremos nossas contribuições sobre esse debate adiante.

### 3.5. CONTRIBUIÇÕES PARA UM DEBATE SOBRE A METROPOLIZAÇÃO DE SOROCABA

Nossos estudos partiram do princípio de que a definição da região de Sorocaba como sendo uma região metropolitana é algo que em muito pesa nessa definição, uma vez que a metropolização, que é o processo resultante de uma urbanização avançada e apoiada pelas exigências do capitalismo, não pode ser definida apenas por leis estaduais debatidas em um cenário de interesses políticos e econômicos que em muitos casos passam longe da realidade vivenciada naquela região.

Assim como em outros exemplos no estado de São Paulo, a criação da RMS veio para conformar a estrutura da macrometrópole paulista, um colar metropolitano ao redor da principal metrópole nacional, o que nos define uma função de fragmentação do espaço em torno das atividades produtivas, tendo em vista que a RMS ocupa uma posição no vetor oeste da capital paulista como um notável centro industrial e que agrega grande parcela da participação nos setores de comércio e serviços, e que com isso denota um espaço de cooperação que envolve um grande número de municípios no sentido Oeste em direção ao interior paulista, porém pouco distante da cidade de São Paulo.

Essa influência da cidade de São Paulo sobre o desenvolvimento urbano de cidades como Sorocaba e outros centros urbanos menores no eixo Oeste tiveram como centro de impulsão a presença das rodovias Castello Branco e Raposo Tavares, a primeira definida como um eixo de desenvolvimento por apresentar uma estrutura capaz de atender à produção industrial em todos os quesitos, desde o transporte até ao desenvolvimento de novas tecnologias amparadas por centros de estudos capacitados, o que definiu o papel que as cidades que se localizam às suas margens desempenham.

Mesmo a rodovia Raposo Tavares não sendo levada em conta como um eixo de desenvolvimento, ela é considerada como uma importante via de ligação da capital com a região do Vale do Ribeira, passando por Sorocaba, que se apresenta nesse trajeto como o município mais desenvolvido e mais definido por um padrão de ocupação de sua mancha urbana em direção ao espraiamento de encontro com

outras cidades, dando margem para que futuramente isso possa desencadear em um processo de conurbação, fato esse que já ocorre com o município de Votorantim.

Ao apresentarmos a rodovia Santos Dummont em nossa análises, usamos de um outro exemplo para descrever como a ligação de Sorocaba com outros polos de desenvolvimento importantes do estado, como a cidade de Campinas, foram cruciais na definição do uso do solo urbano ao longo de seu trajeto rodoviário, incluindo nesse caso a atuação de empresas de ramos especializados em alta tecnologia, o que denota de certo modo o quanto a conexão entre esses dois centros urbanos atende aos anseios da “nova” fase industrial, marcada pelo forte apelo tecnológico.

Ao elencarmos essas três rodovias com os critérios definidos por LENCIONI para buscarmos pontos que expressem um movimento de metropolização em curso, notamos que a cidade de Sorocaba se define como um notável centro industrial, e que ao longo dos anos vem aumentando a sua oferta no setor terciário, e que apresenta relações muito estreitas com o governo paulista no campo político, o que acaba de fato colaborando para que novos planos de governo venham a ser aplicados futuramente, visando desse modo um desenvolvimento amparado por ações que acrescentam diretamente aos interesses do estado sobre essa cidade e sua região.

Ocorre que Sorocaba é uma cidade que deu origem a grande maioria dos municípios que compõem a sua região, por conta de desmembramentos territoriais, pois foi fundada durante o século XVII e durante muitos anos era considerada como um vetor Oeste de ocupação do espaço no período colonial e imperial, e que ao longo dos anos foi se definindo como um importante centro comercial, mas que devido a sua grande extensão acabou permitindo que novos centros urbanos surgissem e definissem a sua emancipação.

Tendo em vista essa última consideração, o que notamos é que os municípios que são diretamente afetados pela dinâmica urbana existente em Sorocaba são aqueles que se encontram em seus limites mais próximos, que apresentam um padrão de ocupação de sua mancha urbana ao longo de ligações que se expressam rumo à cidade de Sorocaba e que dependem de atividades trabalhistas, comerciais, industriais e de serviços ofertadas por Sorocaba.

Devido a proximidade que eles apresentam com o município, verificamos que a quantidade de linhas de ônibus disponíveis são bem maiores do que em cidades mais afastadas, e que mesmo que a união entre suas manchas urbanas ainda esteja distante de ocorrer, a sua relação no fluxo de pessoas e mercadorias é definida como intensa, o que faz com que Votorantim, Salto de Pirapora, Araçoiaba da Serra e Alumínio sejam cidades onde a sua população participa ativamente do cotidiano urbano existente em Sorocaba.

Essas cidades em si apresentam relações mais intensas, e podem ser descritas como integrantes de uma dinâmica que ultrapassa os limites municipais, onde nesses casos conseguimos apontar para um futuro onde provavelmente tenhamos o avanço da mancha urbana sorocabana, criando vínculos de conurbação e permitindo desse modo que isso crie novos espaços especializados, como já temos em andamento o eixo entre Sorocaba e Votorantim, que configura um espaço do comércio de luxo, marcando dessa forma uma “nova centralidade” no município sede.

Já com relação aos municípios mais afastados da centralidade de Sorocaba, notamos que as mesmas apresentam uma relação de dependência com Sorocaba, mas que se encontram mais relacionadas com os núcleos menores existentes na região, como é caso dos municípios de Itu – Salto, e Tatuí – Itapetininga, que são cidades que acabam amparando os municípios menores no quesito de sua integração com relação aos serviços de infraestrutura urbana existentes.

Mas no caso em que temos um total de 27 municípios em uma região, incluindo também a cidade sede, foi possível concluir que não são todas que apresentam um grau de integração interno, e isso pode ser explicado pelo fato de que alguns deles participam mais da dinâmica de outras regiões, como no caso de Araçariguama, que está distante a aproximadamente 50 km da capital, e com isso apresenta relações de integração mais próximas com essa região do que com Sorocaba.

Há municípios que se localizam em pontos distantes de Sorocaba, a mais de 40 km, e isso afeta diretamente em um processo de integração regional, o que acaba demonstrando que não temos uma mancha urbana consolidada de modo

regional, e com isso percebemos que esses municípios foram incluídos nessa região metropolitana pelo fato de terem em Sorocaba uma referência como a cidade de maior porte, o que vai ao contrário da ideia de serviços integrados que atendem a interesses que ultrapassam os limites municipais.

Notamos que os municípios que não se encontram localizados próximos aos três eixos viários considerados em nossa pesquisa são aqueles que apresentam menor relação com a cidade sede, como nos casos de Cerquillo, Tietê e Jumarim, e por se localizarem no eixo norte da RMS acabam por terem uma dependência maior com outros municípios que se encontram fora dessa região, como por exemplo a cidade de Piracicaba.

Agora com relação aos municípios localizados no eixo Sul da RMS, citando os casos de Piedade, Pilar do Sul, Tapiraí e São Miguel Arcanjo, aonde mesmo que distantes dos eixos viários, devido ao fato de estarem próximos a áreas preservadas do estado, eles não possuem outra alternativa a não ser se locomoverem até o município de Sorocaba na busca por serviços e comércios especializados, o que os torna mais próximos e dependentes dessa dinâmica regional, mas que em contrapartida acaba sendo prejudicada pelas grandes distâncias que os separam da cidade sede.

Considerando que esse trabalho teve um cunho de se aprofundar sobre o entendimento do processo de metropolização na RMS, estabelecemos algumas contribuições que visem separar aquilo que foi determinado por leis específicas daquilo que nos é mostrado como integrante de um processo de metropolização em curso, e até o presente momento podemos descrever que apesar de um polo importante e estratégico para a economia paulista, a criação da RMS visou muito mais atender aos anseios de uma política metropolitana no estado, amparada mais pelo desenvolvimento e inchaço da RMSP do que pelo desenvolvimento interno da RMS.

Ao ponto em que outras regiões metropolitanas surgiram no estado, como no caso da região do Vale do Paraíba e de Ribeirão Preto, concluímos que o plano político acaba se tornando uma diretriz para a ocupação do espaço nessas novas regiões metropolitanas, que com exceção da região de Ribeirão Preto, todas as



demais compõem uma estrutura que visa atender as demandas e necessidades da região metropolitana de São Paulo, o que acaba por reduzir a função e a autonomia dos municípios participantes em detrimento de uma visão metropolitana que se sustenta na ideia de crescimento integrado e colaborativo, mas que no nosso caso não atende a esses quesitos na prática.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante nossa trajetória nesse trabalho conseguimos observar as diferentes visões a respeito do processo de metropolização no território brasileiro, foi possível estabelecer ideias que demonstrassem como alguns estados trataram essa problemática e de que modo em específico o estado de São Paulo se apropriou desse tema.

Verificamos que o surgimento de novas regiões metropolitanas teve por intenção atender aos anseios do capital financeiro e internacional, de modo que os espaços produtivos passassem a se tornar espaços especializados e fragmentados em busca de atender a demandas externas da circulação de bens e mercadorias, e que desse modo um plano de gestão e planejamento metropolitano foi adotado pelo estado de São Paulo como forma de direcionar as atitudes políticas e de uso e ocupação do solo de acordo com as vontades externas, sendo que o contrário seria algo mais favorável e coerente com as necessidades de cada município.

Como analisamos durante todo esse trabalho, as regiões metropolitanas devem ser pensadas de acordo com a existência ou não de um processo de metropolização que se caracterize com a união de manchas urbanas, permitindo desse modo o surgimento de novas estruturas físicas que busquem atender a uma demanda ampliada por serviços, comércios e até mesmo por novas áreas especializadas para a indústria, a tecnologia, o transporte, a preservação ambiental e a oferta de serviços públicos para uma população regional.

De fato, existem relações de dependência entre municípios que em muitos casos exigem uma postura de se pensar de modo coletivo além dos limites municipais na busca por soluções em conjunto, mas isso não corresponde ao fato de afirmarmos que essas relações constituem uma característica metropolitana, pois se fizermos desse modo estamos limitando o conceito de metropolização a uma simples relação de dependência e cooperação entre municípios limítrofes.

Devemos levar em conta que o estabelecimento de uma relação metropolitana entre os municípios é algo difícil de ser alcançado, pois se trata de

uma relação que envolve vários processos que devem ocorrer de modo integrado, e que surgem após um estágio intenso de urbanização que extrapola os limites municipais, e que demandam uma organização coesa e cooperativa, de modo que se tenha uma densa área territorial participando de uma dinâmica única e fragmentada, o que garante o funcionamento da metrópole e de seus municípios participantes.

Porém, o caso brasileiro acabou por demonstrar que a legislação estadual, a qual possui a incumbência de definir o que é uma região metropolitana, acabou distorcendo as suas principais considerações práticas, de modo que em vários estados vemos que não há uma definição coesa sobre o processo de metropolização, e isso vai em um rumo contrário ao que é estipulado pelos principais teóricos que debatem essa temática.

Há uma urgência em se debater o papel dos municípios e a sua participação na gestão e ocupação do território, de fato que a criação de regiões metropolitanas não alcançará uma efetividade na resolução de problemas em comum à várias cidades, e mesmo com as diretrizes estabelecidas pelo estatuto das metrópoles, o que vemos é que a falta de critérios claros e que estejam em concordância com todos os estados federativos acabam prejudicando esse debate ao invés de dar luz a essa temática.

Por fim, nesse modelo de planejamento territorial adotado pelo estado de São Paulo, e que acabou culminando na criação da RMS, surgem muitos questionamentos com relação ao modo como os problemas intermunicipais são discutidos e solucionados, o que acaba desagradando boa parte dos representantes executivos, que não encontram espaço para colocarem as suas demandas municipais, e é nesse ambiente que notamos que o modelo metropolitano ainda se encontra longe de ser uma solução ideal para as questões urbanas do cotidiano brasileiro.

Se nosso trabalho permitir que o exemplo de Sorocaba seja visto como um modelo que não atende ao processo de metropolização em sua essência, esperamos lançar uma luz para contribuir com o debate sobre a ocupação do espaço urbano e o seu planejamento, e quais os melhores caminhos a serem

pensados e discutidos para valorizarmos a autonomia municipal e a solução conjunta de problemas que afetam ao modo de vida urbano e que devem ser encarados de modo a garantir direitos a população como um todo.

## REFERÊNCIAS

ALVES, A C. Regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões: novas dimensões constitucionais da organização do Estado Brasileiro. FIGUEIREDO, G, J. P. de (org.). Temas de Direito Ambiental e Urbanístico. São Paulo: Max Limonad, 1998.

BARRETO, I. J. A institucionalização de novas unidades político-administrativas no estado de São Paulo: Possibilidade da criação da região metropolitana de Sorocaba. Tese de Doutorado. Instituto de Geociências e Ciências exatas, Unesp, Rio Claro, 2012.

BARBOSA, J.L. A mobilidade urbana no processo de metropolização: um ensaio crítico sobre as condições da produção social do espaço urbano contemporâneo. In: FERREIRA, A. RUA, J. MATTOS, R.C. (orgs). Desafios da metropolização. 1ª ed. Rio de Janeiro: consequência, 2015.

BEANINGUER, R. Região metropolitana de Campinas: expansão e consolidação do urbano paulista. In: Migração e ambiente nas aglomerações urbanas. Núcleo de Estudos de População (NEPO) – ed.1 . UNICAMP 2001.

BITTENCOURT, J. L. O metropolitano na agenda governamental: uma história recente. Dissertação de Mestrado. Brasília, Universidade de Brasília, 2011.

BRAGA, R. Cidades médias e aglomerações urbanas no estado de São Paulo: Novas estratégias de gestão territorial. In: Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. Universidade de São Paulo, 2005.

BRASIL, lei Nº 13.089, de 12 de Janeiro de 2015. Estatuto da metrópole, Brasília, DF, 2015.

CARLOS, A.F.A. A metrópole de São Paulo no contexto da urbanização contemporânea. In: revista de estudos avançados, cidade e exclusão, nº 66, 2009.

CASTELLO BRANCO, M. L. G. PEREIRA ,R. H. M. NADALIN ,V.G. Discutindo a delimitação das regiões metropolitanas: Um exercício a partir dos critérios da década de 1970. in: Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de

problemas urbanos no âmbito metropolitano. Orgs. FURTADO, B. KRAUSE, C. FRANÇA, K.C. Brasília. IPEA, 2013.

CASTRO, H. R. JUNIOR, WILSON R. S. A expansão da macrometrópole e a criação de novas RMs: Um novo rumo para a metropolização institucional no estado de São Paulo? Cad. Metrop., São Paulo, v. 19, n. 40, p. 703-720, set/dez, 2017.

CORDEIRO, E. C. Da banalização das regiões metropolitanas ao Estatuto da Metrópole: será o fim das “metrópoles de papel”? Geosp – Espaço e Tempo (Online), v. 23, n. 1, p. 040-058, abr. 2019.

CUNHA. J.M.P. JAKOB. A. A. E. YOUNG. A. F. Dinâmica demográfica intrametropolitana na Região Metropolitana da Baixada Santista no período pós-1970. In: Revista brasileira de estudos da população. Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, jan./jun. 2013.

DALLABRIDA,V.R. Desenvolvimento e governança territorial: um ensaio preliminar sobre a necessidade da regulação no processo de gestão do desenvolvimento Redes. Revista do Desenvolvimento Regional, vol. 15, núm. 3, 2010.

EMPLASA. Processo de criação da região metropolitana de Sorocaba. Governo do estado de São Paulo, Agosto, 2013.

FERREIRA, A. RUA, J. MATTOS, R.C. (orgs). Desafios da metropolização . 1ª ed. Rio de Janeiro: consequência, 2015.

FIRKOWSKI, O. Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são regiões, mas não são Metropolitanas. Revista Paranaense de Desenvolvimento. Curitiba, n. 122, pp. 19-38, 2017.

LENCIONI, Sandra. Metrópole, metropolização e regionalização. 1ª ed. Rio de Janeiro. Consequência, 2017.

LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo – Rio de Janeiro. In: Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais. Ed.22, ano 6, Set/2015. Observatório das metrópoles, Rio de Janeiro.

LEOPOLDO, E. (2020). Metropolização regional e nova regionalização do capital. Cad. Metropolitano, São Paulo, v. 22, n. 47, p. 85-102, jan/abr, 2020.

MOREIRA D. Regiões metropolitanas e funções públicas de interesse comum: o ordenamento territorial ante o estatuto da metrópole In: Revista de Direito à cidade, Setembro , 2015. Revista de Direito da Cidade, vol.07, nº 03.

NEGRI, B. Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880 -1990). Tese de Doutorado, Instituto de economia. Unicamp, 1994.

PEREIRA, Elson Manoel. A política urbana brasileira e o ideário crítico da reforma urbana introduzido na constituição de 1988. Confluências. Revista Interdisciplinar de Sociologia e Direito. Vol. 20, nº 2, pp. 73-87, 2018.

PERES, Janaína Lopes Pereira et all. O Estatuto da Metrópole e as regiões metropolitanas: uma análise teórico-conceitual à luz do conceito miltoniano de “território usado”. Cad. Metrop. vol.20. no.41 São Paulo Jan./Apr. 2018.

PERROUX, François. Considerações em torno da noção de polo de crescimento. Revista Brasileira de Estudos Políticos, Belo Horizonte, 1977.

REGIC - Regiões de influência das cidades : 2018 / IBGE, Coordenação de Geografia. - Rio de Janeiro : IBGE, 2020. 192 p.

SANTORO, Paula Freire; CYMBALISTA, Renato; NAKAHIMA, Rosemeire. Plano diretor de Sorocaba: um olhar sobre os autores e a auto-aplicabilidade dos investimentos urbanísticos. São Paulo: Instituto Polis, 2005.

SANTOS, M. A urbanização Brasileira, Ed. Hucitec, São Paulo, 1993.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SEABRA, O. C. L. Metropolização: A reprodução do urbano na crise da sociedade do trabalho. Cidades, v. 6, n. 10, 2009.

SOUZA, C. Trajetória e influência das escolhas institucionais. In: Metrôpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito [recurso eletrônico] / Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro (organizador); Luciana Corrêa do Lago, Sergio de Azevedo,

Orlando Alves dos Santos Junior (colaboradores) . - 2. ed. - Rio de Janeiro : Letra Capital : Observatório das Metrôpoles : INCT, 2015.

SPOSITO, E. S. Rede urbana e eixos de desenvolvimento. São Paulo: Ed. UNESP, 2015.



