



**XVIII ENANPUR**  
NATAL 2019  
27 a 31 maio

## **URBANIZAÇÃO NÃO-METROPOLITANA NO NORDESTE PAULISTA: A reprodução do espaço intra-urbano em pequenas cidades contíguas à Rodovia Anhanguera**

### **Autores:**

KAUÊ FELIPE PAIVA - FAU USP - kauefp@gmail.com

### **Resumo:**

O presente trabalho busca analisar o processo de reprodução dos espaços intra-urbanos de seis pequenas cidades da região conhecida como Alta Mogiana, na região nordeste do estado de São Paulo. Avaliamos os espaços urbanos de Orlandia, São Joaquim da Barra, Guará, Ituverava, Aramina e Igarapava. Os municípios estudados figuram em um contexto não-metropolitano e são considerados de pequeno porte - até 50 mil habitantes cada -, são limítrofes e têm suas malhas urbanas histórica e fisicamente conectadas ao eixo rodoferroviário (Via Anhanguera) que liga a Alta Mogiana (nordeste paulista) ao Triângulo Mineiro (extremo oeste mineiro). Nossa investigação avaliou: a implantação de áreas industriais contíguas ao eixo de comunicação e transportes modernizado, o processo de expansão e fragmentação dos tecidos urbanos e a implantação de conjuntos habitacionais horizontais em cada uma destas seis cidades.

# URBANIZAÇÃO NÃO-METROPOLITANA NO NORDESTE PAULISTA

A reprodução do espaço intra-urbano em pequenas cidades contíguas à Rodovia Anhanguera

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho busca analisar o processo de reprodução dos espaços intra-urbanos de seis pequenas cidades da região conhecida como Alta Mogiana, na região nordeste do estado de São Paulo. Avaliamos os espaços urbanos de Orlandia, São Joaquim da Barra, Guará, Ituverava, Aramina e Igarapava. Os municípios estudados figuram em um contexto não-metropolitano e são considerados de pequeno porte – até 50 mil habitantes cada –, são limítrofes e têm suas malhas urbanas histórica e fisicamente conectadas ao eixo rodoferroviário (Via Anhanguera) que liga a Alta Mogiana (nordeste paulista) ao Triângulo Mineiro (extremo oeste mineiro). Nossa investigação avaliou: a implantação de áreas industriais contíguas ao eixo de comunicação e transportes modernizado, o processo de expansão e fragmentação dos tecidos urbanos e a implantação de conjuntos habitacionais horizontais em cada uma destas seis cidades.

Nossas considerações levam em conta a transição econômica observada na região como um todo, bem como em cada uma das seis cidades cujos municípios tiveram, em um primeiro momento, suas economias baseadas no modelo agroexportador, especialmente vinculado à monocultura do café. A partir da implantação do parque industrial paulista, que contou com a ampliação da indústria automobilística e, principalmente, com o apoio do Estado, o modal sob rodas torna-se o principal meio de transporte de mercadorias e pessoas, superando o transporte ferroviário, que entra em declínio. Os fluxos passam a acontecer pelas rodovias que são consideravelmente ampliadas e modernizadas. Sobre os reflexos do modelo rodoviário na estruturação dos espaços intra-urbanos das cidades, Landim (2004, p. 69) referenciada em Villaça (1998) afirma

“[...] existe uma íntima ligação entre as vias de transporte regional e o crescimento das cidades. A ferrovia provoca um crescimento contínuo e fortemente nucleado, geralmente junto às estações, ao passo que as rodovias provocam um crescimento descontínuo e menos nucleado. Essas diferenças explicam-se pelas diferenças de acesso: o acesso à ferrovia depende da estação, ao passo que a rodovia não necessariamente. E ainda, as necessidades e as condições de deslocamento espaciais dos seres

humanos, ou seja, o transporte, constituem força dominadora da estruturação espacial urbana, atuando dentro de um quadro de relações sociais, as quais, por sua vez, definem as condições de deslocamento.”

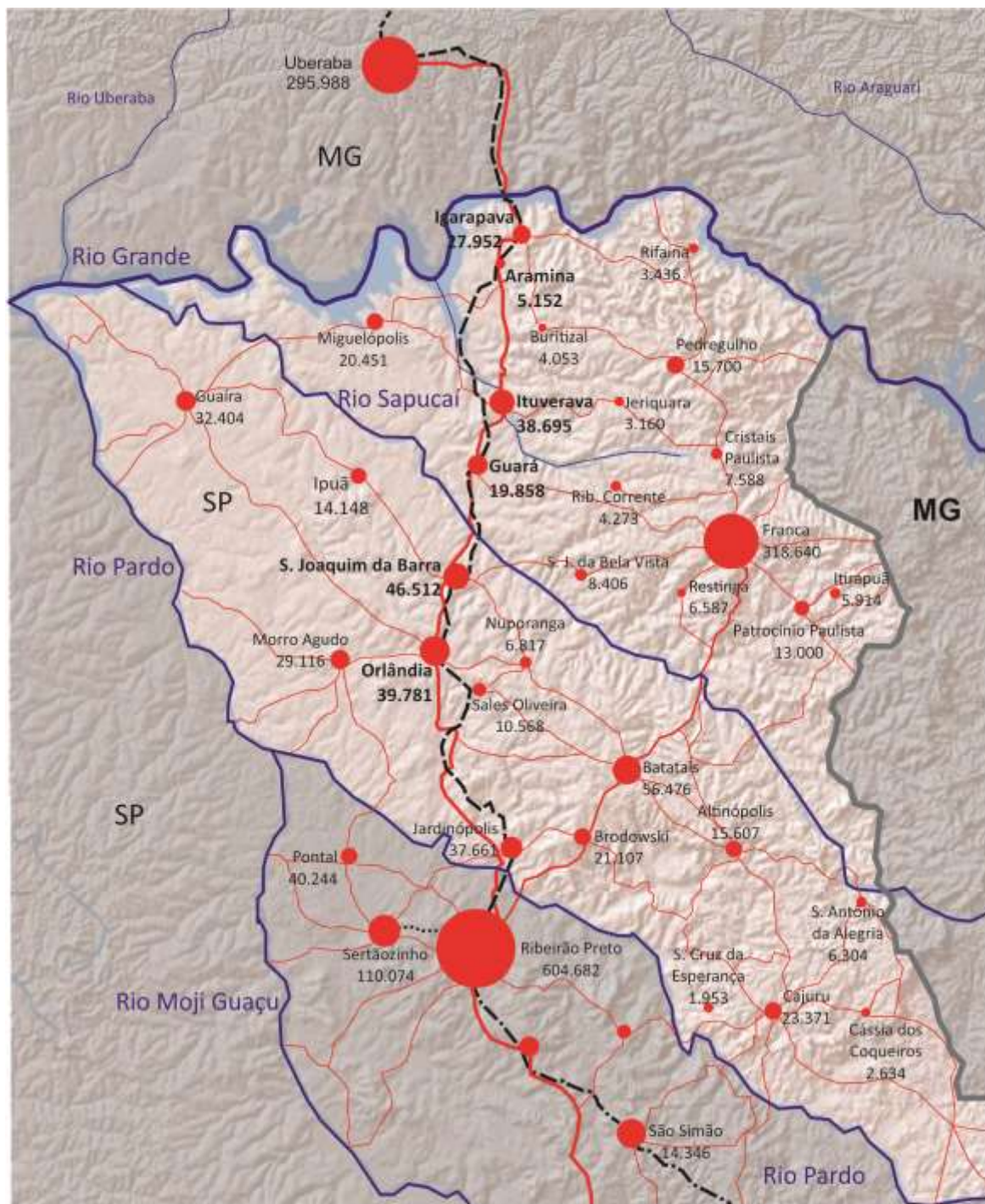
No que se refere ao crescimento descontínuo do tecido urbano intrínseco à lógica da rodovia, mostraremos à frente que os novos traçados urbanos não procuraram continuar os padrões existentes, em sua maioria ortogonais e desenhados ou ligados à implantação dos primeiros patrimônios, o que causou uma certa disjunção entre as malhas urbanas preexistentes e as posteriormente realizadas.


Cabe destacar que os novos loteamentos e conjuntos habitacionais foram implantados segundo a lógica e a forma física dos limites das propriedades fundiárias que lhes deram origem, o que, atrelado aos processos especulativos, explica, em parte, a fragmentação dos tecidos urbanos aferida nas seis cidades.

Com a aprovação de novas leis de uso e parcelamento do solo, nas décadas de 1960 e 1970, maiores restrições foram impostas aos novos empreendimentos, que deveriam respeitar, sobretudo, as delimitações dos chamados perímetros urbanos. Entretanto, devemos elucidar o fato de que a delimitação de tais perímetros, em muitos casos, possa ter se dado de maneira arbitrária e artificial, não espelhando a dinâmica territorial de cada município, mas seguindo interesses pessoais e particulares de grupos ligados ao mercado fundiário.

Outro ponto marcante é a expansão das áreas industriais junto à rodovia Anhanguera. Muitas vezes implantadas sobre a nomenclatura de “distritos industriais”, ocupam grandes glebas próximas aos limites das áreas urbanas, e não mais como antes, contíguas à linha férrea intra-urbana, que, se desloca para áreas mais distantes do centro consolidado.

As funções das cidades se voltam aos interesses da reprodução do capital em escalas múltiplas e, por vezes, se especializam em virtude de demandas do campo e, conseqüentemente, do mercado externo – agronegócio globalizado. Além disso, podemos afirmar que as seis cidades aqui estudadas figuram entre as que mais se desenvolveram em função da expansão dos complexos agroindustriais da região nordeste do estado de São Paulo.




**NORDESTE PAULISTA**  
 REDE DE CIDADES E RODOVIAS

- Rede de cidades e população atual [IBGE, 2010]
- Divisa entre Minas Gerais e São Paulo
- Principais cursos d'água
- Rodovias Vicinais
- Rodovia C. Portinari - SP 334
- Rodovia Anhanguera - SP 330
- Eixo Ferroviário

**Figura 01:** Rede de cidades e rodovias do Nordeste Paulista. **Fonte:** elaborado pelo autor.

## 1. A IMPLANTAÇÃO DE DISTRITOS INDUSTRIAIS JUNTO AO EIXO RODOVIÁRIO MODERNIZADO

Entre os anos de 1970 e 1985, ocorrem, no Brasil, significativas alterações no padrão espacial da indústria, havendo uma ampliação da participação do setor secundário em áreas até então consideradas periféricas em relação às ditas áreas centrais do modelo capitalista brasileiro. Parte dos empreendimentos industriais deslocam-se para o interior do estado de São Paulo e também para outras áreas do país. Mesquita (2011, p. 51) afirma que “o resultado disso é um movimento caracterizado pela desconcentração espacial da indústria, em contraposição ao padrão regional de concentração que se havia estabelecido até então”. A nova dinâmica espacial da industrial dá-se em virtude da política econômica estabelecida no período, que previu um maior direcionamento de recursos do Estado ao fortalecimento de alguns núcleos urbano-industriais localizados no interior do país, dito periférico.

Com relação ao interior de São Paulo, Feldman (2003, p. 105-112), em um texto que trata da inserção das cidades de regiões não metropolitanas na rede urbana paulista, comprova que, a partir dos anos de 1970, um novo patamar estaria em processo na configuração dessa rede, “podendo-se identificar, por um lado, uma nova articulação interna às regiões paulistas e, por outro, novas relações entre estas e a metrópole”. Conforme evidenciamos, na década de 1970, o Estado incentiva o crescimento industrial nas médias e pequenas cidades – com destaque àquelas de fácil acesso às redes rodoviária e ferroviária – em decorrência das políticas de descentralização da indústria nacional fomentadas, sobretudo, pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento – PND (1974 – 1979).

“Esse crescimento é parte do processo de reversão da tendência de concentração industrial na metrópole, que passa a ampliar e especializar a oferta de prestação de serviços, tornando-se a grande metrópole internacional. O interior, que em 1970 respondia por 25% do produto industrial paulista, passa, em 1991, a responder por 45%, consubstanciando o chamado “processo de interiorização da indústria paulista”. Além de se tornar, ao longo da década de 1980, o segundo aglomerado industrial do país, o interior teve, também, desenvolvidas suas atividades terciárias, no contexto do processo mais amplo de modernização da vida urbana, com a reestruturação dos mercados de bens de consumo resultante do desenvolvimento tecnológico e dos meios de comunicação. Na década de 1970, o crescimento do chamado terciário moderno já foi mais intenso no interior do que na metrópole.” (FELDMAN, 2003, p. 106).

Entre os principais objetivos do II PND, enquadram-se: o direcionamento de investimentos no sentido de se promover uma dinâmica de crescimento equilibrado do território nacional, a busca por um maior equilíbrio entre os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, através da ampliação do número de polos industriais, e a redução do peso político e econômico da cidade de São Paulo.

Segundo Mesquita (2011, p. 56) “as causas da dispersão industrial em direção ao interior paulista se definem tanto por forças de repulsão do centro, quanto, pelos efeitos de atração da periferia”. As forças de repulsão do centro estariam ligadas ao que o autor, referenciado em Furtado (1986) e Negri (1996), chama de deseconomias da Região Metropolitana de São Paulo, que influenciariam no custo de produção da indústria ali localizada e estariam associadas ao

“[...]sistema de transporte de carga e de passageiros, incluindo a infraestrutura viária, o sistema de abastecimento de água e de coleta de esgoto, o sistema de coleta de lixo; além disso, têm-se também os custos sociais da poluição do ar e dos recursos hídricos; a elevação no número de acidentes de trabalho; a deterioração dos principais indicadores de ‘qualidade de vida’ na área metropolitana, como a questão do desemprego, da elevada rotatividade da força de trabalho, dos serviços sociais de educação e saúde, aumento dos índices de criminalidade e condições de habitabilidade, sem deixar de contar com a desenfreada especulação imobiliária e a distribuição desigual dos custos e benefícios nessas áreas.” (NEGRI, 1996, apud MESQUITA, 2011, p. 56).

Já entre os ditos efeitos de atração das periferias, Feldman (2003, p. 109) afirma que, a partir do final da década de 1970, as cidades do interior receberam pesados investimentos estatais com o intuito de também “torná-las receptoras de investimentos industriais privados, como opções em relação à metrópole, no âmbito das políticas de interiorização do desenvolvimento assumidas pelos governos federal e estadual”. Nesse sentido,

“[...]uma série de planos visando o desenvolvimento regional de São Paulo foram criados na perspectiva de descentralização metropolitana, na medida em que a deterioração das condições de vida, principalmente na periferia da capital e nos principais municípios de seu entorno, entra na pauta do debate de setores empresariais, técnicos e acadêmicos. Dentre esses programas destacam-se o Plano de Interiorização do Desenvolvimento, Programa Cidades Médias, Programa de Interiorização do Desenvolvimento e Política de Descentralização que consistiram em investimentos em infraestrutura econômica e social que envolveram tanto ampliação da malha viária estadual, para facilitar as ligações entre os centros e destes com a metrópole, como rede de saneamento básico, construção de equipamentos sociais e financiamento para a construção de núcleos habitacionais [...] Esses programas foram acompanhados pela criação de estruturas administrativas voltadas para a questão da metrópole e para as demais regiões do Estado. Nesse sentido, são instituídas as Regiões Metropolitanas, as Regiões de Governo, os Escritórios Regionais de Governo, a Cetesb, o Cepam, além de instrumentos legais para controle da instalação de indústrias.” (FELDMAN, 2003, p. 109).

No âmbito municipal, também tiveram relevância, como medidas de atração de indústrias, as políticas municipais locais de incentivos fiscais e subsídios à instalação de novos distritos e áreas industriais. Todo esse processo irá repercutir em reestruturações consideráveis no espaço intra-urbano das pequenas cidades e, como nos mostra Milton Santos (2013), ao tratar das cidades locais:

“[...] o sistema urbano é modificado pela presença de indústrias agrícolas não urbanas, frequentemente firmas hegemônicas, dotadas não só de capacidade extremamente grande de adaptação à conjuntura, como também da força de transformação da estrutura, porque têm o poder da mudança tecnológica e de transformação institucional.” (SANTOS, 2013, p. 55)

De modo geral, tais iniciativas elevam o dinamismo econômico das cidades do interior que se tornam cada vez mais atrativas aos investimentos industriais privados. Todavia, segundo Feldman (2003), as cidades do interior

“Não dimensionaram nem o custo/benefício dos empreendimentos, comprometendo recursos nem sempre disponíveis para subsidiar a vinda dos capitais produtivos, nem os impactos destes no território. Ainda que esses programas aliados a outros processos tenham resultado na interiorização da indústria paulista, o que se observa é que nem a solução dos problemas urbanos da metrópole foram encaminhados, e as cidades do interior passaram a apresentar os mesmos processos de degradação da qualidade de vida.” (FELDMAN, 2003, p. 109)

Nessas cidades, boa parte dos trabalhadores rurais da agroindústria são residentes urbanos, pois

“[a]s cidades locais mudam de conteúdo. Antes eram as cidades dos notáveis, hoje se transformaram em cidade econômicas. A cidade dos notáveis, onde personalidades notáveis eram o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor, o telegrafista, cede lugar à cidade econômica, onde são imprescindíveis o agrônomo (que antes vivia nas capitais), o veterinário, o bancário, o piloto agrícola, o especialista em adubos, o responsável pelo comércio especializado (...) A cidade torna-se o lócus da regulação do que se faz no campo. É ela que assegura a nova cooperação imposta pela nova divisão do trabalho agrícola, porque obrigada a aperfeiçoar-se às exigências do campo, respondendo às suas demandas cada vez mais prementes a dando-lhe repostas cada vez mais imediatas.” (SANTOS, 2013, p.57)

O agrônomo, o veterinário, o administrador, tal qual o boia-fria, passam a morar na cidade. Como consequência dos processos migratórios, verifica-se um aumento de bairros

mais pobres em áreas distantes do centro principal, como veremos a seguir. Importante também ressaltar nesse processo que, no período, a Região Metropolitana de São Paulo não deixa de crescer, porém, outras áreas do estado, como o Nordeste Paulista e várias outras regiões do país, como um todo, crescem mais, havendo o surgimento de novas economias e, por consequência, novas aglomerações urbanas. De modo geral, as novas áreas industriais irão ocupar glebas de terra ao longo da rodovia Anhanguera e próximas ao ramal ferroviário implantado na década de 1970. Muitas prefeituras, inclusive, participam ativamente da abertura de novos distritos industriais nessas áreas. Por sua vez, as antigas estruturas industriais, próximas aos núcleos centrais e aos antigos pátios ferroviários, ganharão novos usos e/ou permanecerão devolutas até os dias atuais.

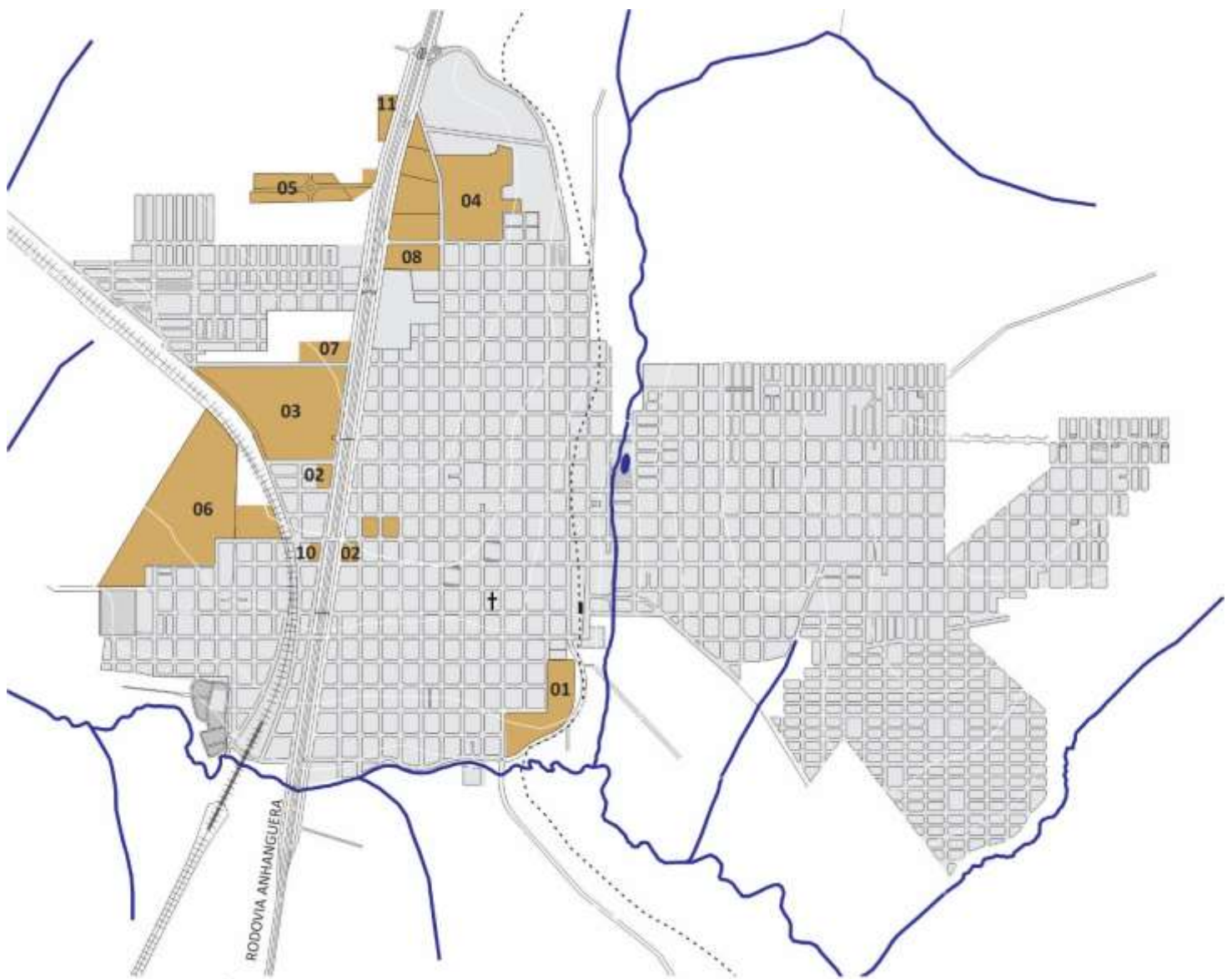
### 1.1 AS ÁREAS INDUSTRIAIS EM ORLÂNDIA-SP

As primeiras plantas industriais de Orlandia localizaram-se próximas ao antigo leito ferroviário desativado e também a norte do centro, longe do tecido urbano consolidado à época. Com o tempo, a malha urbana veio a englobar tais localizações e, a partir da implementação dos novos trilhos, a oeste, e da modernização da rodovia Anhanguera, novos empreendimentos do setor secundário surgem em áreas contíguas à rodovia e à ferrovia. As indústrias que vieram a se implantar no município relacionam-se, na sua maioria, ao processamento de gêneros primários e aos ramos metalúrgico e de produção de implementos agrícolas (FÉLIX, 2012, p. 36). Ainda próxima ao centro e ao antigo ramal ferroviário, permaneceu a Indústria Brejeiro, ligada ao beneficiamento de grãos e fundada em 1944 pelo italiano Max Leonardo Define. A Brejeiro liderou o mercado brasileiro de arroz por muitos anos e, no final da década de 1960, começa também a produzir óleo de soja e de arroz (FÉLIX, 2012, p. 33). Por muitos anos, a principal empresa geradora de empregos de Orlandia foi a Companhia Mogiana de Óleos Vegetais – COMOVE. A indústria teve o ápice de sua produção nos anos de 1980, sendo vendida à Sina Indústria de Óleos Vegetais na década seguinte. Em 1963, um grupo de 59 produtores fundou a Cooperativa dos Agricultores da Região de Orlandia – CAROL<sup>1</sup>. A Cooperativa, com os anos, tornou-se referência na área do agronegócio e buscou minimizar o custo dos produtores ligados à insumos, à distribuição e à armazenagem da produção. Nos anos de 1970 e 1980, a CAROL expande suas atividades a São Joaquim da Barra (1975) e Ituverava (1987). Já na década de 1990, implanta também unidades em outros estados, como Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso do Sul (FÉLIX, 2012, p. 34). Nas áreas metalúrgica, de usinagem e de fundição têm destaque na cidade a criação da INTELLI Indústria de Terminais Elétricos, fundada em 1973 pelo italiano Vincenzo Spedicatto, e da Metalúrgica Orlandia – MORLAN S/A., fundada em 1954 pelo engenheiro Pedro Tassinari (FÉLIX, 2012, p. 37).

---

<sup>1</sup> Segundo Elias (2003) a CAROL, “formada por 1500 cooperados espalhados pela região e em outros 45 municípios do Triângulo Mineiro”, tem como sua principal fonte de receita a soja, mas cultiva ainda milho, trigo, arroz, sorgo, feijão. A Carol possuía também, em 1992, uma fábrica de óleo de soja com capacidade para processar quatrocentas toneladas de soja por dia, uma fábrica de sal mineralizado, dois supermercados e oito lojas que comercializavam 15 mil artigos, desde insumos agrícolas até produtos de uso pessoal. Detinha a participação acionária em uma unidade de produção de fertilizantes da Cooperfertil, em Campinas, e controlava a Dinamilho, em Jardinópolis, que produz sementes híbridas de milho. Fundada em fevereiro de 1963 por 59 sócios, essa empresa, em 1991, a sétima cooperativa do país, segundo a revista Exame Maiores e Melhores. Possuía, ainda, corretora de seguros e cooperativa de crédito de armazéns. Em 1990, juntamente com outras nove grandes cooperativas brasileiras, formou uma trading, a Eximcoop, Exportadora e Importadora de Cooperativas Brasileiras S.A.





1 ORLÂNDIA - SP  
DISTRIBUIÇÃO DAS ÁREAS INDUSTRIAIS

- Áreas industriais
- Tecido Urbano
- Cursos D'água
- ++++ Ramal Ferroviário ativo [cargas]
- ..... 1º Ramal Ferroviário [extinto]

- 01 Complexo da Indústria Brejeiro [arroz e óleo de soja].
- 02 INTELLI - Indústria [terminais elétricos].
- 03 Morlan – Metalúrgica Orlandia S/A.
- 04 Companhia Mogiana de Óleos Vegetais [Comove].
- 05 Distrito Industrial.
- 06 CAROL - Coop. dos Agricultores da região de Orlandia.
- 07 Colorado Máquinas Agrícolas.
- 08 Massey Ferguson Tratores.
- 09 Colorado Máquinas Agrícolas
- 10 Usinagem e Calderaria São Marcos
- 11 INTELLI - Unidade de Fundação

0 250 500 metros

Fonte: Elaborado pelo autor com base em cartografia da Prefeitura Municipal local [2015].

Figura 02: Distribuição das áreas industriais urbanas de Orlandia – SP.

## 1.2 AS ÁREAS INDUSTRIAIS EM SÃO JOAQUIM DA BARRA-SP

Em São Joaquim da Barra, a modernização da Via Anhanguera e a transferência do ramal ferroviário para além do perímetro urbano propiciaram a implantação de empreendimentos industriais entre os dois eixos de comunicação e transportes, a noroeste, e também ao longo apenas da rodovia, a sudoeste. As indústrias implantadas no município, além da usina de açúcar e álcool Alta Mogiana, localizada na área rural, relacionam-se às áreas de fundição, usinagem e fabricação de máquinas e implementos agrícolas. Destacam-se também as indústrias de processamento e armazenamento de gêneros agrícolas, como soja, milho e algodão, e o entreposto ativo da CEAGESP que atua em operações que envolvem armazenagem, limpeza, expurgo, secagem e transbordo de açúcar e produtos agrícolas a granel. Os graneleiros e o silo horizontal da CEAGESP possuem capacidade de 80 e 20 mil toneladas, respectivamente. No final dos anos de 1950 e início da década de 1960, duas importantes industriais de beneficiamento de algodão instalam-se no município, às margens da rodovia Anhanguera: a Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro - SANBRA (1958), atual multinacional BUNGE, e a Algodoeira Deieno (1964) (FALLEIROS, 2007, p. 40). Nas áreas metalúrgicas e de produção de implementos agrícolas, tiveram destaque, na década de 1970, a instalação da Siderúrgica São Joaquim S.A., da Metalúrgica Tuzzi S.A. – METUSA (1971) e da Fundição Venturoso e Valentini Cia. Ltda. (1975) (FALLEIROS, 2007, p. 40).



**SÃO JOAQUIM DA BARRA - SP**  
**DISTRIBUIÇÃO DAS ÁREAS INDUSTRIAIS**

- Áreas industriais
- Tecido Urbano
- Cursos D'água
- Ramal Ferroviário ativo
- 1º Ramal Ferroviário [extinto]

- 01** BAEMA - Fundação.
- 02** Lajefort - Fábrica de Lajes.
- 03** Posto de Molas Ltda.
- 04** Venturoso, Valentini & Cia. Ltda. [máquinas agrícolas]
- 05** Rodonaves Transportes.
- 06** Fábrica de Óleo de Soja S/A, atual Bio Soja.
- 07** Casa da Lavoura
- 08** Sodrugestvo/Carol - multinacional do setor agro-industrial.

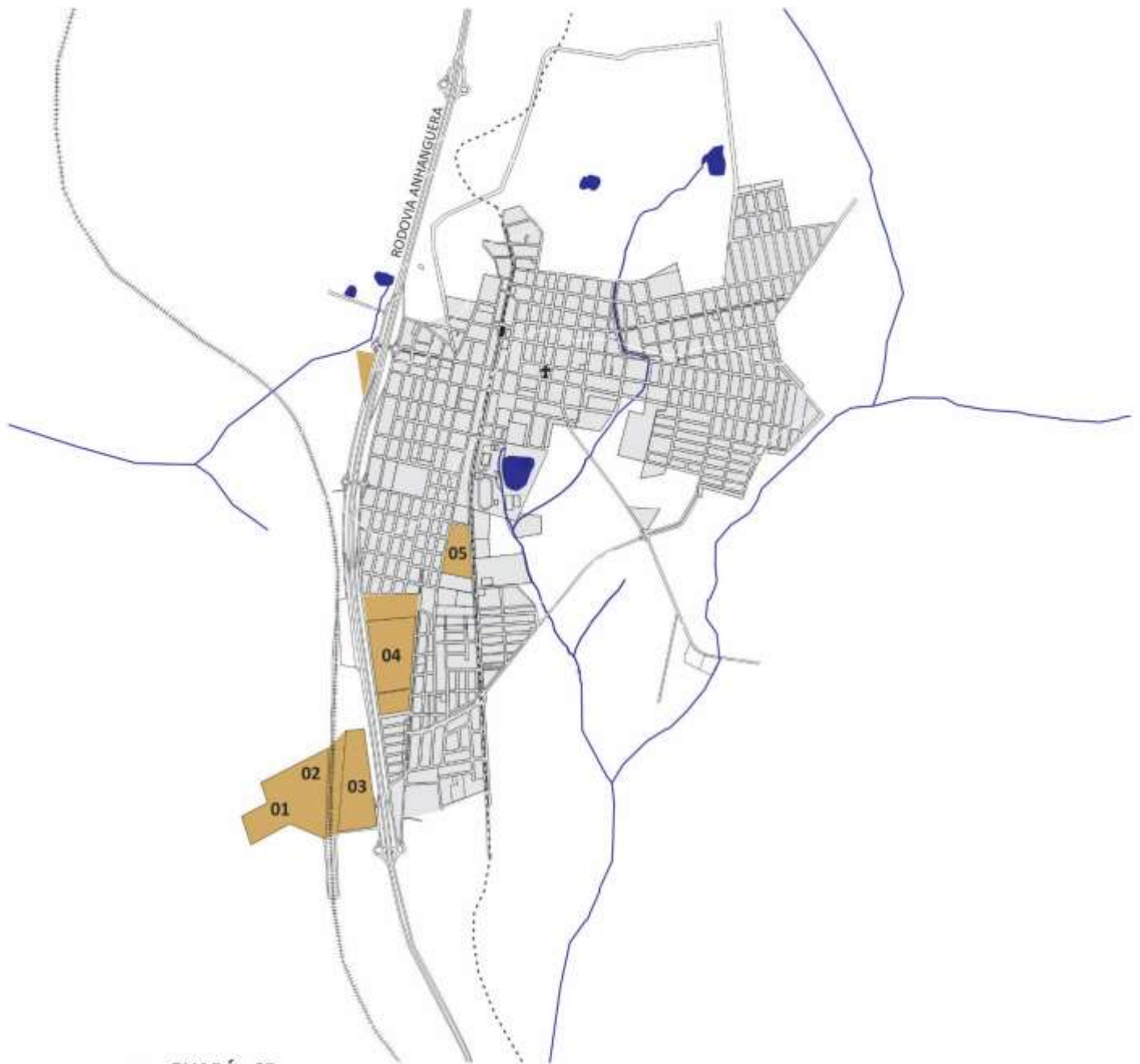
0 250 500 metros

Fonte: Elaborado pelo autor com base em cartografia da Prefeitura Municipal local [2015].

**Figura 03:** Distribuição das áreas industriais urbanas de São Joaquim da Barra.

### 1.3 AS ÁREAS INDUSTRIAIS EM GUARÁ-SP

Em Guar4, as primeiras 4reas industriais estiveram vinculadas ao primeiro ramal ferrovi4rio e ao processamento e beneficiamento do algod4o. Com a moderniza4o da Via Anhanguera e a transfer4ncia dos trilhos para oeste, novos empreendimentos instalaram-se em 4reas pr4ximas a esses dois eixos. O munic4pio, assim como a maioria dos demais aqui estudados, tem o seu setor secund4rio expandido a partir dos anos de 1970 e caracterizado por ind4strias que atuam nos ramos da produ4o de implementos agr4colas e de beneficiamento e armazenamento de gr4os. Destaca-se tamb4m a chegada da empresa BUSA Industria e Com4rcio de M4quinas Agr4colas Ltda., implantada 4s margens da rodovia Anhanguera, no final da d4cada de 1970 (OLIVEIRA, 2006, p. 45). Nas d4cadas mais recentes, outras grandes empresas implantaram-se junto 4s 4reas industriais de Guar4, entre elas as multinacionais VALE e BUNGE, ambas produtoras de fertilizantes agr4colas (OLIVEIRA, 2006, p. 45).



**GUARÁ - SP**  
DISTRIBUIO DAS ÁREAS INDUSTRIAIS

reas Industriais

Tecido Urbano

Cursos D'gua

+++++ Ramal Ferroviário ativo [cargas]

----- 1 Ramal Ferroviário [extinto]

01 VALE Fertilizantes [atual]

02 Terminal Integrador da VLI Logística. [atual]

03 BUSA - máquinas agrícolas e logística [atual]

04 BUNGE Fertilizantes [atual]

05 Algodoeira [antiga Industrias R. Matarazzo]

0 250 500 metros

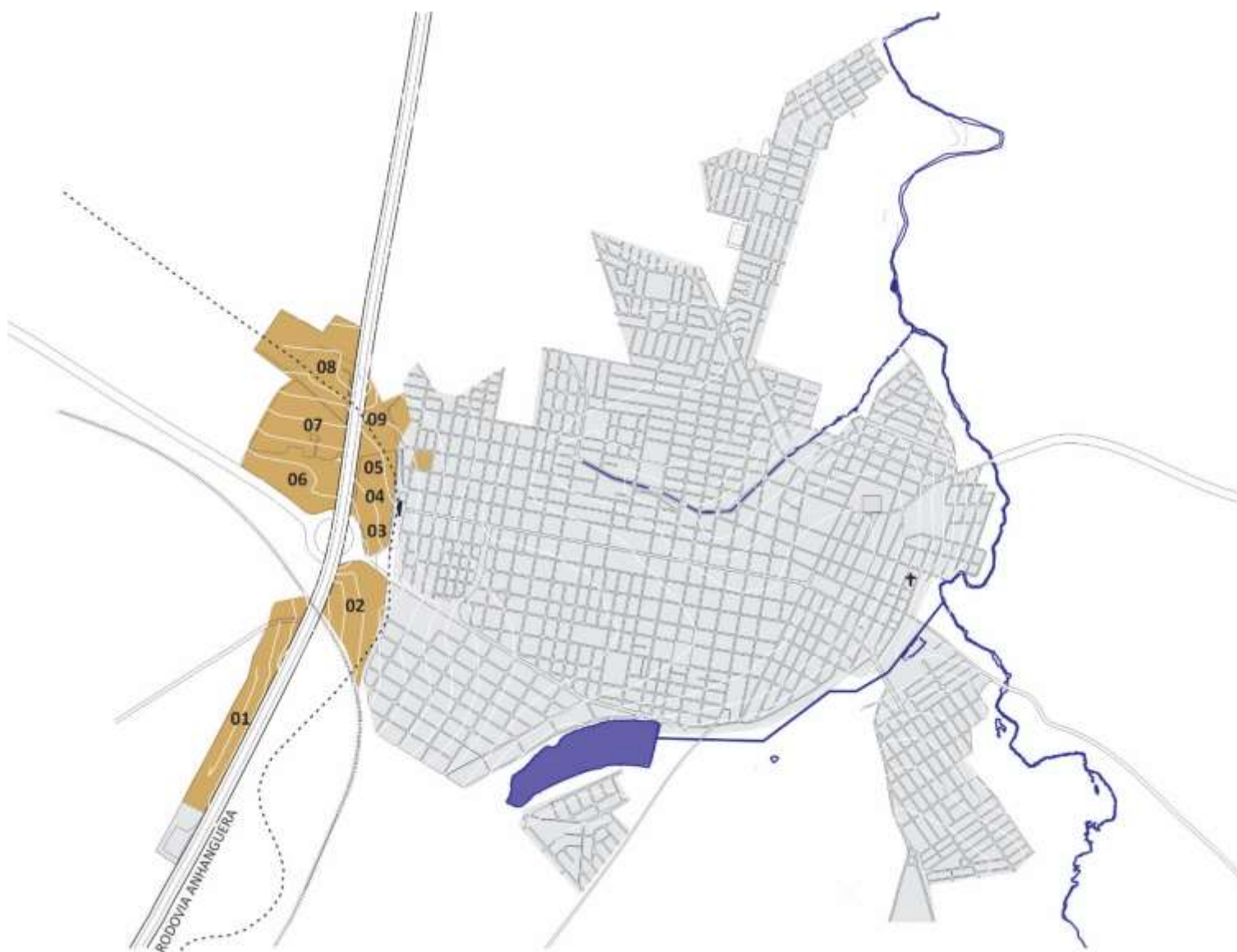


Fonte: Elaborado pelo autor com base em cartografia da Prefeitura Municipal local [2015].






**Figura 04:** Distribuio das áreas industriais urbanas de Guará – SP.

#### 1.4 AS ÁREAS INDUSTRIAIS EM ITUVERAVA-SP

As áreas industriais de Ituverava, desde o período em que o primeiro ramal ferroviário da Cia. Mogiana encontrava-se ativo, localizam-se a leste da malha urbana, que, pouco a pouco, alcançou os trilhos, em cota mais elevada da topografia. A desativação do antigo ramal e a implantação do novo variante apenas reafirmou o caráter industrial dessas áreas, acentuando o processo de expansão das indústrias e agroindústrias no município. Ressalta-se que parte dos antigos trilhos ainda é utilizada como desvio de acesso dos trens a silos e armazéns privados, tendo em vista que a unidade local armazenadora da CEAGESP encontra-se desativada desde 1997, quando então a empresa é incluída em um programa nacional de desestatização. A modernização da rodovia Anhanguera também corroborou com o processo de desenvolvimento do tecido urbano na direção oeste. O setor secundário do município vincula-se às áreas metalúrgica e de usinagem, bem como aos ramos agroindustriais e químicos.




**ITUVERAVA - SP**  
DISTRIBUIÇÃO DAS ÁREAS INDUSTRIAIS

-  Áreas Industriais
-  Tecido Urbano
-  Cursos D'água
-  Ramal Ferroviário ativo [cargas]
-  1º Ramal Ferroviário [extinto]

- 01** Fábrica Santa Maria - produtos de limpeza
- 02** Indústrias Metalúrgicas e de Usinagem
- 03** Silos Graneleiros e CEAGESP
- 04** Fábrica de Móveis Garnica
- 05** Granorte Fertilizantes
- 06** UPL Agroquímicos
- 07** Anhanguera Cotton - beneficiam. de algodão
- 08** Emapel - Algodoeira e Armazéns Gerais
- 09** Armazéns e Silos Graneleiros

0 250 500 metros



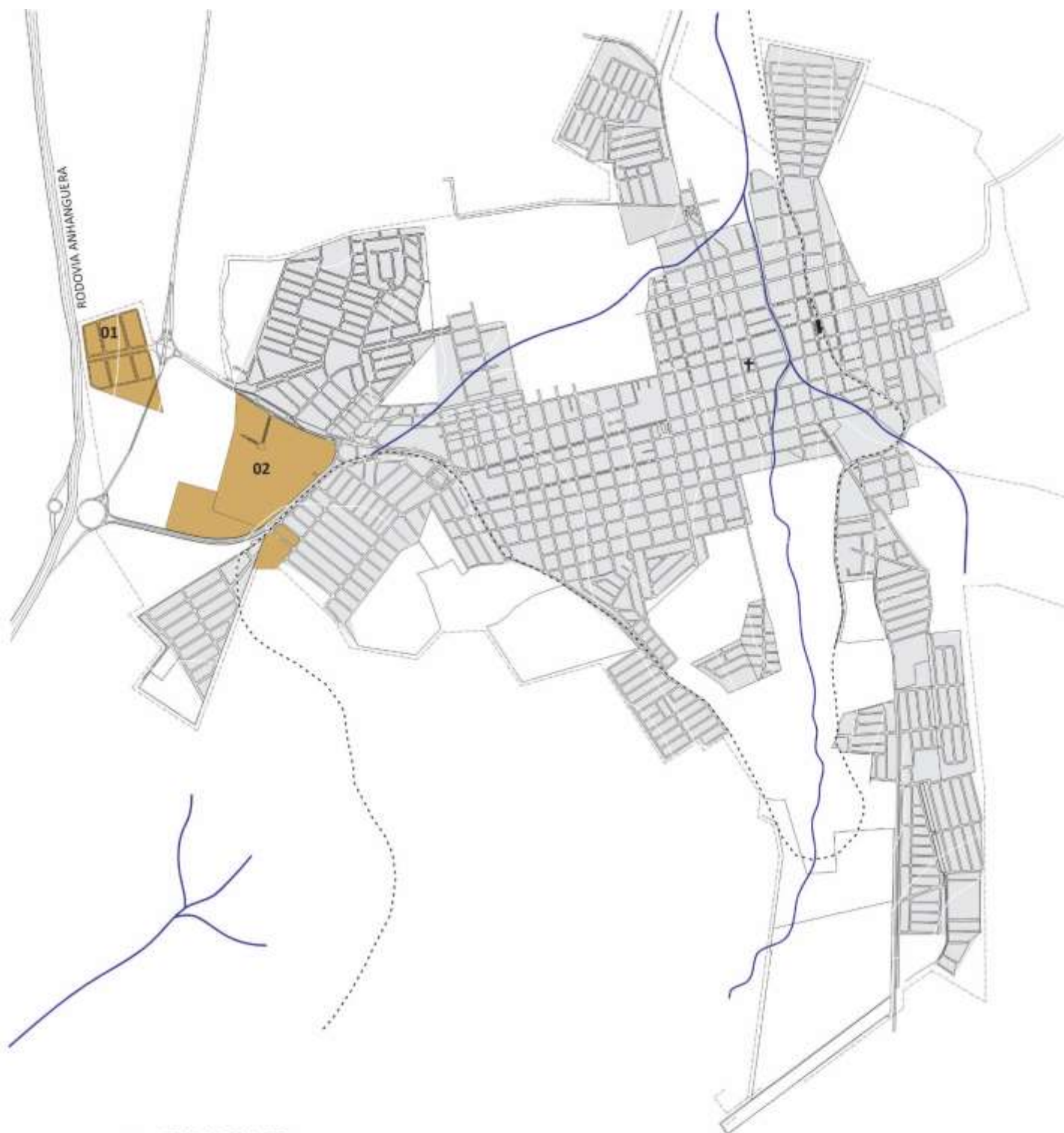
Fonte: Elaborado pelo autor com base em cartografia da Prefeitura Municipal local [2015].

**Figura 05:** Distribuição das áreas industriais urbanas de Ituverava - SP.

## 1.5 AS ÁREAS INDUSTRIAIS EM ARAMINA-SP E IGARAPAVA-SP

Nos municípios de Igarapava e Aramina, o novo ramal ferroviário, implementado na década de 1970, não atravessou as áreas próximas ao tecido urbano consolidado, ao contrário do que ocorrera em Orlandia, São Joaquim da Barra, Guará e Ituverava. Tal constatação, aliada a outros processos, poderia justificar o fato de que em ambas as cidades a atividade industrial pouco se desenvolveu. Em Aramina, pela observação da documentação histórica e pela análise empírica atual, sequer pudemos notar algum empreendimento industrial de maior relevo para a economia local. Já em Igarapava, o grande destaque da área agroindustrial é a Usina Junqueira de açúcar e álcool, implantada em área do município distante do tecido urbano e próxima ao Rio Grande, na divisa com Minas Gerais. Verificam-se, em Igarapava também, algumas empresas ligadas ao setor metalúrgico e agroindustrial. Constatamos que o poder público local investiu na abertura de um distrito industrial contíguo à rodovia Anhanguera e conectado ao centro urbano por trechos da antiga linha ferroviária que, agora, dá lugar a novas e amplas avenidas. Todavia, o novo distrito encontra-se pouco ocupado e ainda em fase de desenvolvimento.





**IGARAPAVA- SP**  
DISTRIBUIÇÃO DAS ÁREAS INDUSTRIAIS

- Áreas Industriais
- Tecido Urbano

- Cursos D' água
- 1º Ramal Ferroviário [extinto]

- 01** Distrito Industrial
- 02** Indústrias Metalúrgicas

0 250 500 metros

Fonte: Elaborado pelo autor com base em cartografia da Prefeitura Municipal local [2015].

**Figura 06:** Distribuição das áreas industriais urbanas de Igarapava - SP.

## 2. O PROCESSO DE EXPANSÃO E FRAGMENTAÇÃO DOS TECIDOS URBANOS E A IMPLANTAÇÃO DE CONJUNTOS HABITACIONAIS HORIZONTAIS

Dentro do contexto das transformações ocorridas na região relacionadas à expansão da indústria, da agroindústria, do comércio e dos serviços, observamos também um aumento no número de assalariados e residentes urbanos. Nesse ínterim, o Estado atuou de maneira preponderante na região através de políticas e investimentos dos três níveis, municipal, estadual e federal, que influíram direta ou indiretamente na organização do espaço da Alta Mogiana:

“[...] seja na construção de obras de infraestrutura (estradas de rodagem, vicinais, terminais de telecomunicações etc.), na criação de empresas e instituições de pesquisa e desenvolvimento agropecuário (Embrapa, Instituto de Economia Agrícola etc.), na coordenação da política econômica (Coordenação de Ação Regional, Capan, etc.), no financiamento da produção agrícola (Banco do Brasil, Banespa), nos incentivos fiscais para a instalação das indústrias (Finame), no desenvolvimento de planos de habitação e infraestrutura urbana (BNH, Cohab), na implantação do sistema de saúde e educação etc. “ (ELIAS, 2003, p. 324)

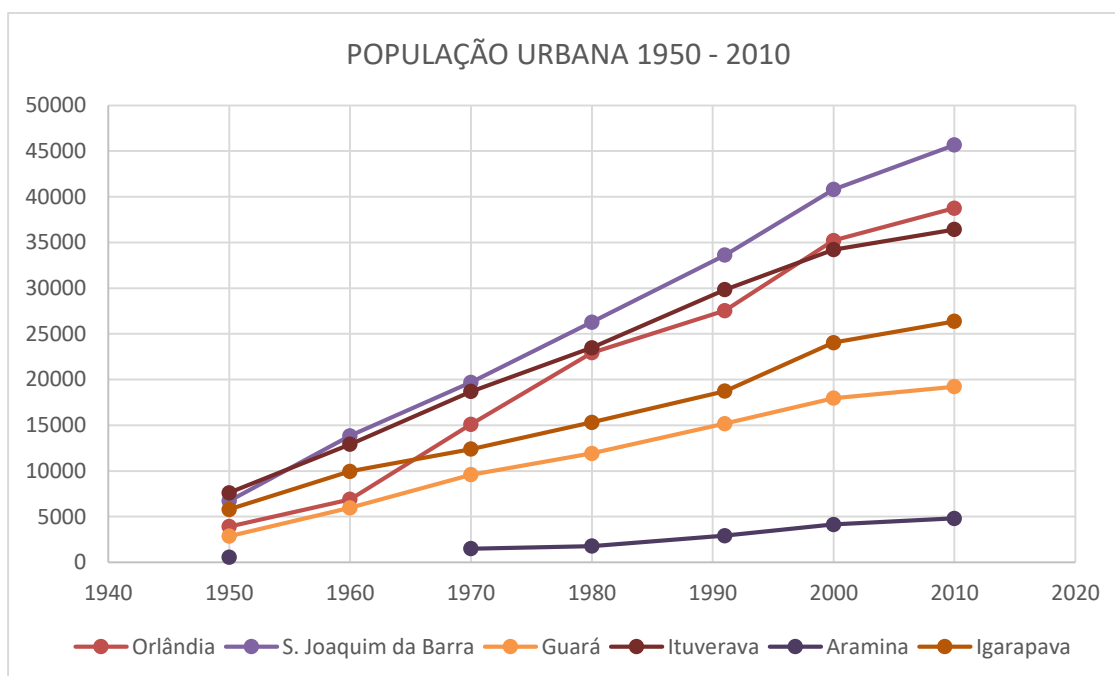
Elias (2003, p. 324), corroborando com as hipóteses que defendemos até aqui, afirma que o Estado dotou o território da região de Ribeirão Preto de fluidez para o capital privado e para as grandes empresas, sobretudo aquelas associadas aos complexos agroindustriais. Assim,

“[...] a urbanização se deu de maneira corporativa, uma vez que os recursos para a construção dos fixos foram aplicados privilegiando os interesses econômicos dessas mesmas empresas, em detrimento dos interesses sociais. O resultado da expansão das formas capitalistas monopolistas na economia e no território da região de Ribeirão Preto, nos últimos quarenta anos, foi a geração da riqueza, cada vez mais concentrada, assim como da pobreza, cada vez mais difundida, concomitantemente ao surgimento de uma classe média agrícola e urbana, gerando um espaço corporativo e fragmentado. “ (ELIAS, 2003, p. 324)

Como elencado anteriormente, a subordinação da agricultura à indústria, a mecanização da produção e a crescente concentração e centralização de capitais e terras levaram a profundas alterações no mundo agrário regional, que, por conseguinte, se refletiram nas áreas urbanas. Para Graziano da Silva (1996, apud PIRES, 1996, p. 85) todos esses processos

“[...] foram estreitamente dependentes de uma ação estatal específica, ou seja, de um ‘projeto modernizante’ comandado pelo Estado, que ao mesmo tempo em que os viabilizava não promoveu mecanismos compensatórios sobre seus efeitos sociais na estrutura agrária, nos recursos naturais, nos desequilíbrios do abastecimento alimentar, na concentração de renda, nas disparidades regionais, no êxodo rural. Assim, os resultados contraditórios da inserção da agricultura no novo padrão de acumulação manifestaram-se com rapidez e intensidade alarmantes, agravando a crise agrária e rebatendo-a perversamente na crise urbana. “

Com o êxodo rural e os processos de migração inter-regionais, o déficit habitacional é ampliado e as cidades da Alta Mogiana, a partir da década de 1950, rapidamente multiplicam seu contingente populacional e também suas malhas urbanas.



**Gráfico 01:** População urbana dos seis municípios estudados (1950 – 2010) – número de habitantes.

**Fonte:** Elaborado pelo autor com base em dados do IBGE.

ANO	Orlândia	S. Joaquim da Barra	Guará	Ituverava	Aramina	Igarapava
1950	3.915	6.714	2.858	7.614	564	5.792
1960	6.898	13.853	5.965	12.915	-	9.955
1970	15.104	19.688	9.585	18.704	1.501	12.397
1980	22.933	26.277	11.927	23.487	1.785	15.316
1991	27.543	33.622	15.175	29.832	2.916	18.724
2000	35.208	40.799	17.959	34.221	4.145	24.037
2010	38.756	45.678	19.223	36.430	4.816	26.362

**Tabela 01:** População urbana dos seis municípios estudados (1950 – 2010) – número de habitantes.

**Fonte:** Elaborado pelo autor com base em dados do IBGE.

Observamos que o setor terciário passa a dominar os percentuais do PIB regional, representando um aumento do setor de serviços nas economias locais. Por sua vez, as cidades médias tornam-se gestoras de suas regiões de influência, enquanto que as pequenas figuram como pontos de gestão administrativa de suas respectivas áreas municipais, com o campo cada vez mais mecanizado. Nesse sentido, alguns pequenos núcleos assumem o duplo papel de “espaços com expressiva presença de mão de obra barata, assim como locais mais centrais na lógica da produção capitalista”, podendo também “se tornar centros da produção industrial especializada” (SPOSITO; JURADO DA SILVA, 2013, p.42).

Algumas das pequenas cidades do Nordeste Paulista também tiveram o papel fundamental de residência dos trabalhadores do campo, pois, como já dito, no período urbano industrial, os trabalhadores rurais passam a ser moradores urbanos, deslocando-se diariamente para os seus locais de trabalho, da mesma maneira como os operários se deslocam para as fábricas. A terra deixa de ser a fonte de sustento e o salário mensal passa a ocupar esse papel. Nesse contexto é relevante a análise da produção da habitação de interesse social em larga escala e o seu impacto na configuração dos espaços intra-urbanos das cidades aqui analisadas.

Conforme Milton Santos (2013),

“O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade. Havendo especulação, há a criação mercantil da escassez e acentua-se o problema do acesso à terra e à habitação. Mas o déficit de residências também leva à especulação, e os dois juntos conduzem à periferação da população mais pobre e, de novo, ao aumento do tamanho urbano.” (SANTOS, 2013, p. 106)

Assim, tem-se que a especulação do solo urbano, muitas vezes oriundo de grandes proprietários de terra, aliada à implantação de novos loteamentos e conjuntos de habitação social, resulta em novas configurações intra-urbanas desconexas dos tecidos urbanos consolidados.

“O estabelecimento de um mercado da habitação “por atacado”, a partir da presença do Banco Nacional da Habitação e do sistema de crédito correspondente, gera novas expectativas, infundadas para a maioria da população, mas atuantes ao nível geral. Como isso se dá paralelamente à expansão das classes médias urbanas e à chegada de numerosos pobres à cidade, essa dupla pressão contribui para exacerbar o processo especulativo. A terra urbana, dividida em loteamento ou não, aparece como promessa de lucro no futuro, esperança justificada pela existência de demanda crescente. Como as terras apropriadas (mas não utilizadas) são cada vez mais numerosas, a possibilidade de dotá-las dos serviços requeridos é sempre menor. Daí, e de novo, uma diferenciação no valor de troca entre as diversas glebas e assim por diante. É assim que a especulação

se realimenta e, ao mesmo tempo, conduz a que as extensões incorporadas ao perímetro urbano fiquem cada vez maiores. “ (SANTOS, 2013, p. 107)

As políticas urbanas governamentais pós-1964 contribuem para o direcionamento da expansão urbana das cidades da região, implementando os sistemas de engenharia relativos aos transportes, às comunicações, à eletrificação, ao saneamento e à habitação. Esses sistemas, por sua vez, imprimiram fluidez ao território, “dando a orientação dos vetores da sua expansão” (ELIAS, 2003, p. 331), pois,

“As cidades da região têm se expandido rapidamente e se espraiado sobre espaços cada vez mais distantes do centro. O crescimento urbano tem acompanhado o traçado dos eixos de circulação e induzido a formação de muitos espaços vazios, propiciando a especulação imobiliária e desigual valorização do espaço urbano, em virtude da crescente incapacidade do poder público de suprir todas as demandas existentes, assim como sua aliança histórica com os setores hegemônicos, endógenos e exógenos. “ (ELIAS, 2003, p. 331)

Sobre o espraiamento do tecido urbano e o distanciamento dos novos bairros do centro consolidado, Villaça (2001), ao estudar a estruturação urbana de metrópoles brasileiras, destaca o papel preponderante da segregação como sendo a espacialização da luta de classes, elencando o papel exercido pelos elementos urbanos como as centralidades, os setores industriais e os bairros residenciais das classes alta e baixa, sempre os relacionando em termos de localidade e segregação sócio espacial.

Dessa maneira, o padrão de moradia decorrente dos conjuntos habitacionais reflete todo um complexo processo de segregação e discriminação na cidade, ao passo que a segregação se impõe no nível da constituição de territórios separados para os distintos grupos sociais. Nesse contexto, a atuação dos agentes produtores do espaço urbano na esfera política contribui para intensificar a segregação urbana, pois é considerável a distância dos empreendimentos realizados pelo poder público – os conjuntos habitacionais – em relação à área central das cidades, onde está localizada toda a estrutura comercial, institucional e de serviços.

Santos (2013) discorre sobre o papel do Banco Nacional da Habitação que, a partir de sua criação, na década de 1960, figura como uma iniciativa de escala nacional relativa ao financiamento da construção de moradias, em especial para as camadas sociais de mais baixa renda (até cinco salários mínimos). A partir de 1970, novas formas de produção, transformação e estruturação do espaço intra-urbano passam a vigorar. Observa-se uma expansão horizontal do território urbanizado no Nordeste Paulista, através da agregação de novos loteamentos que convertem áreas rurais em lotes e conjuntos urbanos. No período, o BNH promove, na grande maioria das cidades da região, a construção de conjuntos habitacionais horizontais, formados por residências unifamiliares modestas e homogêneas, sendo este o principal padrão morfológico que conduz a expansão de seus espaços intra-urbanos a partir de então. Com o crescimento das cidades, grande parte dos conjuntos são

incorporados ao tecido urbano e, com o tempo, “vão sendo qualitativamente modificados por reformas, perdendo sua monotonia original” (LANDIM, 2004, p. 73).

O BNH, em sua atuação na região,

“[...] organizou importante aparato institucional e, atuando com apoio de diferentes agentes (Caixa Econômica Federal, Cohab etc.), financiava não só a construção da habitação, mas também todo tipo de obra de infra-estrutura urbana necessária, além de incentivar a indústria de materiais de construção, bem como a própria construção civil. O BNH acabou por se transformar, assim, num elemento propulsor do desenvolvimento urbano em todo o país. Isto se deu principalmente na década de 1970, quando passa a direcionar soma significativa de seus recursos para programas de saneamento básico, eletrificação, malha viária, entre outros. Desde então, tornou-se a principal agência relacionada com infra-estrutura urbana, consolidando-se não só como banco habitacional, mas também como agência pública, de vocação urbana, ajudando a difundir um modelo urbano expandido e disperso [...] Apesar de ter financiado muitas construções de domicílios para a classe média, o BNH ficou mais conhecido pelo financiamento dos tão criticados conjuntos habitacionais dirigidos para as menores faixas salariais. A maior parte desses conjuntos foi construída na década de 1970, quando se difundiram por todo o território do país.” (ELIAS, 2003, p. 338).

Na região de Ribeirão Preto e, por sua vez, na chamada Alta Mogiana, a presença do BNH se concretizou através da criação, em 1970, da Companhia Habitacional de Ribeirão Preto - COHAB-RP. A empresa, de economia mista, foi criada com capital de 21 prefeituras da região e, dentro do Sistema Federal de Habitação, chegou a se tornar uma das maiores companhias de habitação do país. Para se ter a dimensão de sua atuação sabemos que chegou a construir, de 1970 a 1995, cerca de 70 mil moradias distribuídas entre os 76 municípios de sua área de atuação (PIRES, 1996, p. 122). Na grande maioria das cidades da região, ao menos um conjunto habitacional por cidade foi implantado pela COHAB-RP. Segundo Elias (2003, p. 338-339), “em 1987, somente na cidade de Ribeirão Preto eram 25 conjuntos habitacionais, somando mais de 17 mil edificações residenciais, espalhadas por sua periferia. Nessas residiam perto de 87 mil pessoas, cerca de 20% da população total do município”. À escala da Região de Governo de Ribeirão Preto, 18% dos domicílios urbanos, construídos até 1991, haviam sido executados pela Companhia (PIRES, 1996, p. 122). A empresa chegou a ser considerada uma das maiores companhias de habitação popular do Brasil e apontada como a líder do ranking das 100 maiores empresas da região, considerando o resultado dos balanços publicados em 1993, a partir dos ativos totais, ou seja, do total de recursos investidos na empresa (COHAB 25 ANOS, 1995 apud PIRES, 1996, p. 122).

A partir dos anos de 1980, também a Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo – CDHU ganha maior relevo e participa com maior intensidade do processo de produção de habitações de baixa renda e conjuntos habitacionais por todo o interior do estado.

Em seu estudo, Pires (1996, p. 126), confirma que “a expansão da área urbana verificada nas cidades da região, ocorreu, em grande parte, devido à implantação dos conjuntos habitacionais da Cohab, o que em alguns casos mais que dobrou a área ocupada pelo núcleo urbano em 1970”. A autora, em sua investigação, tenta inferir os argumentos da Companhia que pudessem justificar a implantação dos conjuntos em áreas distantes do tecido urbano consolidado de Ribeirão Preto e, segundo o Diretor Técnico da COHAB-RP à época, a terra na cidade seria muito cara, de modo que implantar as moradias em menor tamanho e a longas distâncias seria a forma encontrada para torná-las acessíveis às faixas populacionais de menor renda. Ainda segundo a autora,

“Este seria também um dos motivos para a Cohab priorizar a construção nas cidades vizinhas. Nessas cidades menores, as prefeituras estariam mais dispostas a entrar com o terreno e com a infraestrutura, ou parte dela, barateando o empreendimento. Seriam “as cidades dormitórios”, nas palavras do Diretor Técnico, “pois uma região metropolitana como a de Ribeirão tem que resolver assim. Qualquer um vive melhor em Serrana do que em qualquer bairro periférico de Ribeirão Preto.” (PIRES, 1996, p. 140)

Nesse sentido, a questão habitacional da região foi sendo equacionada sob o comando de Ribeirão Preto e as prefeituras locais dos municípios próximos, em sua maioria, quando “contempladas” pela COHAB-RP, doaram os terrenos e implantaram a infraestrutura necessária aos novos conjuntos habitacionais (PIRES, 1996. P. 140).

Pires (1996), apesar de acreditar que a distribuição espacial urbana da população trabalhadora demandada pela agroindústria se deu de maneira segregada nas cidades da região e através da implantação de conjuntos habitacionais, avalia positivamente os investimentos realizados pela COHAB-RP. Segundo a autora, a Companhia atendeu a parte da demanda gerada pelo acelerado crescimento populacional na região nas décadas de 1970 e 1980, contribuindo para a pouca incidência de habitações precárias (favelas) nos municípios de sua área de atuação. Para Pires (1996),

“O período de atuação mais intensa da Cohab-RP coincidiu com a fase de crescimento acelerado da região, impulsionado em grande parte pelo Proálcool. A produção de um grande número de moradias com infraestrutura atendeu em condições satisfatórias, ao menos parte da demanda gerada por esse crescimento. Prova disso foi que nos grupos de municípios onde a presença da Cohab foi mais marcante era maior a proporção dos domicílios ligados à rede geral de água e de esgoto em 1980 e 1991.” (PIRES, 1996, p. 126).

Na contramão de tais hipóteses, Elias (2003), aponta que, na região de Ribeirão Preto,

“Os conjuntos habitacionais serviram quase como pretexto, quando o objetivo era dotar o território de maior fluidez, como de fato ocorreu. O BNH ajudou a expandir a malha urbana e a construir o modelo urbano corporativo

e fragmentado. Como em todo o país, “o uso diferente do capital social da cidade pelos diversos capitais particulares submeteu a construção de moradias populares às oscilações de conjuntura e não às reais necessidades estruturais da população, deixando seu comando ao encargo da especulação” (Santos, 1994a, p. 137) [...] Durante a existência do BNH, o déficit habitacional das cidades da região não diminuiu, muito ao contrário disso, cresceu geometricamente, provando que “na verdade, esse banco tornou-se, em primeiro lugar, o banco da cidade, a instituição financeira estatal destinada a preparar as cidades para melhor exercer seu papel na fase do capital monopolista que se estava implantando” (Santos, 1993a, p. 111-112) [...] A política habitacional do governo federal, empreendida principalmente com o BNH e as instituições a ele ligadas, serviu muito mais ao espraiamento das cidades da região do que para resolver o problema de moradia, uma vez que os conjuntos habitacionais populares foram instalados em áreas cada vez mais distantes do centro. Esses conjuntos habitacionais serviram mais de extensores de todas as cidades da região, principalmente das maiores, porquanto, normalmente, foram construídos em áreas desvalorizadas, não dotadas de infraestrutura de serviços básicos como água encanada, eletricidade, coleta de lixo, calçamento, rede de esgoto etc., tudo isso só instalado posteriormente. “ (ELIAS, 2003, p. 339-343)

Em nossas análises, pudemos observar realidades que comprovam as duas hipóteses elencadas acima, pois, de fato, os inúmeros conjuntos habitacionais verificados nas seis cidades analisadas, com exceção de Igarapava, talvez possam ter sido os responsáveis por absorver a demanda por moradias de baixa renda, não sendo verificados registros históricos e nem mesmo atuais sobre a existência de aglomerados irregulares e precários nestas cidades. Por outro lado, é evidente para nós que, em todos os espaços intra-urbanos estudados, o esquema centro-periferia foi o que prevaleceu, aumentando consideravelmente os tecidos urbanos de modo fragmentado e com as periferias distantes e pouco providas de equipamentos urbanos e sociais elementares. Nessas cidades, o núcleo central original ainda detém a localização das sedes dos órgãos públicos e institucionais, dos bancos, e de boa parte do comércio e dos serviços de educação, cultura e lazer, como veremos a seguir. Sabemos também, através dos registros históricos, que os primeiros conjuntos se deram inclusive de modo precário e desprovidos de infraestrutura básica, como calçamento e redes de abastecimento e drenagem. Ou seja, guardadas as devidas proporções e escalas, pois não podemos comparar as cidades analisadas com as grandes cidades brasileira, verifica-se que muitos problemas socioespaciais das cidades pequenas se revelam decorrentes da ordem econômica vigente e estão atrelados ao planejamento e à produção do espaço urbano. Tendo em vista que a política nacional e a integração econômica voltada à competição no mercado internacional levam as cidades pequenas a se especializarem produtivamente no intuito de se inserirem na rede urbana globalizada, ratifica-se o paradigma da funcionalidade e da “cidade eficiente” (VILLAÇA, 1999) que redefine a própria estrutura intraurbana dessas pequenas cidades. Prevalece, de modo geral, na atualidade, o ramo agroindustrial do açúcar e do álcool, frequentemente monoindustrial, o que desenha uma situação econômica de maior fragilidade diante das incertezas do mercado mundial.



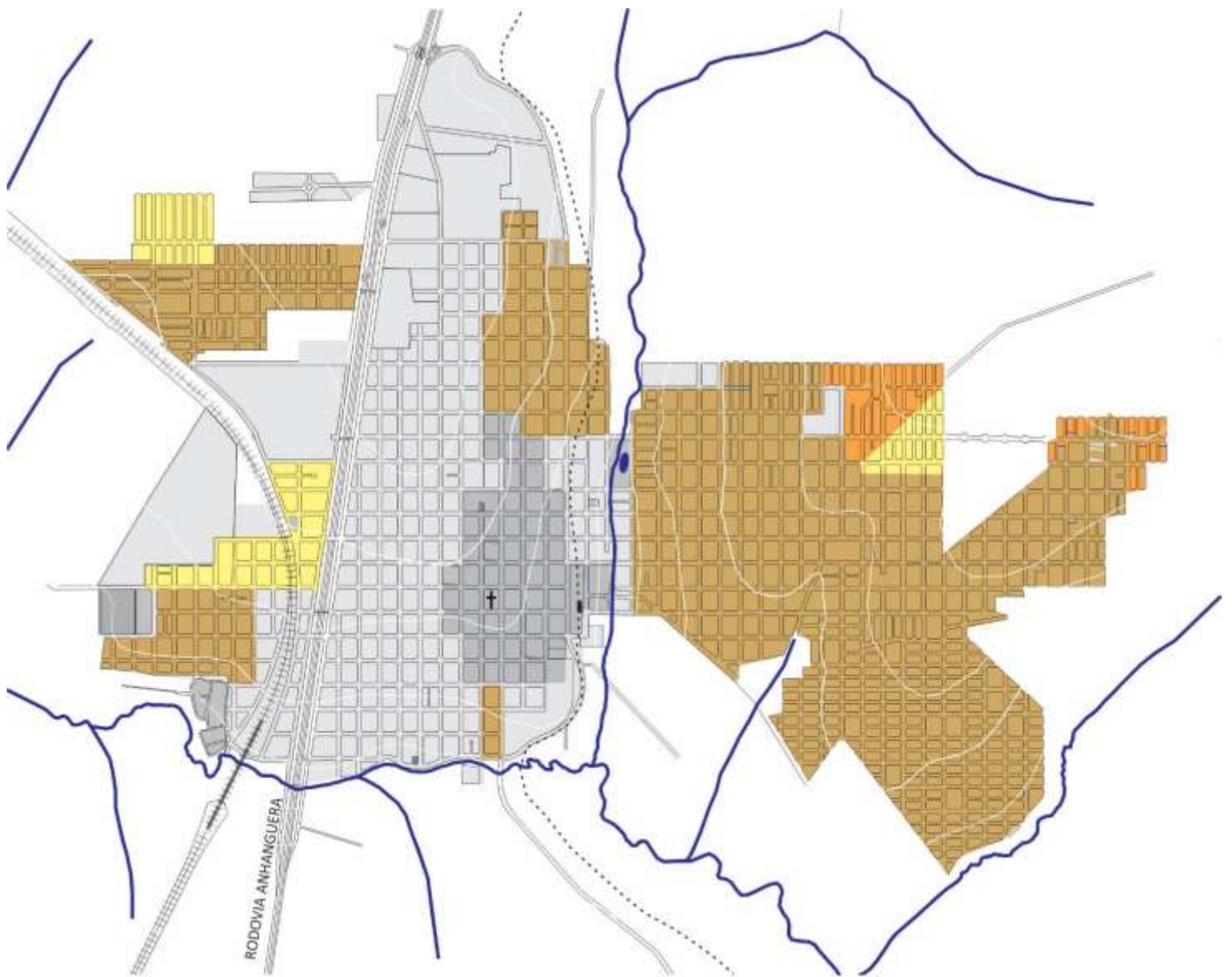
## 2.1 OS CONJUNTOS HABITACIONAIS EM ORLÂNDIA-SP

A malha urbana ortogonal de Orlandia é oriunda de um plano traçado no início do século XX. Até a década de 1970 a expansão do tecido urbano da cidade ocorreu no sentido norte-sul, ao longo do primeiro ramal ferroviário, e, para oeste, em direção à rodovia Anhanguera. As únicas áreas urbanas implantadas de modo descontínuo à época eram o cemitério, além da rodovia, a oeste, e o complexo industrial da Companhia Mogiana de Óleos Vegetais (COMOVE), ao norte. Após 1970, os limites/barreiras físicas que demarcavam o núcleo histórico entre os córregos, a rodovia e a ferrovia foram transpostos com a implantação dos primeiros conjuntos habitacionais. Nota-se que a disposição das vias urbanas ortogonais nos sentidos norte-sul e leste-oeste foi mantida, todavia com alterações significativas no tamanho das quadras que passaram a ser menores, com subdivisões que objetivaram a implementação de lotes também diminutos. Não conseguimos obter os dados completos (Tabela 02) sobre a totalidade dos conjuntos habitacionais implantados na cidade, porém, pela análise das informações colhidas junto às companhias habitacionais e à prefeitura municipal local e pela nossa observação empírica, pudemos elaborar um mapa que evidencia a dimensão do processo de implantação dos conjuntos habitacionais na cidade e a sua relação com a totalidade do tecido urbano existente na atualidade. As camadas de alta renda permaneceram na área central e também nas áreas originadas pelas primeiras expansões do núcleo original da cidade, contíguas a este.

ORLÂNDIA			
NOME DO CONJUNTO	DATA DE IMPLANTAÇÃO	Nº DE UNIDADES HAB.	COMPANHIA
Conjunto Jd. Nova Orlandia	10/12/1973	76	COHAB RP
Conjunto Jd. Nova Orlandia	10/12/1973	46	COHAB RP
Conjunto Jd. Zita de Oliveira Siena	21/5/1991	222	COHAB RP
Conjunto Jd. Dr. Júlio Bucci	30/7/1994	298	COHAB RP
Não Consta	01/11/1981	388	CDHU
Conjunto José Vieira Brazao	26/12/1992	530	CDHU
Conjunto José Vieira Brazao	08/02/1994	10	CDHU
Conjunto José Luiz Simões	05/09/1997	233	CDHU
Conjunto Max Leonardo Define	30/08/2002	48	CDHU
Conjunto Max Leonardo Define	01/04/2003	48	CDHU
Conjunto Max Leonardo Define	21/11/2003	36	CDHU
Conjunto Max Leonardo Define	17/04/2002	51	CDHU
Conjunto 1º de Maio	28/12/2000	75	CDHU
Conjunto Orlando Martins	27/12/2006	48	CDHU
Conjunto Orlando Martins	05/11/2008	42	CDHU
Conjunto Orlando Martins	01/10/2010	22	CDHU
Não Consta	22/12/2013	336	CDHU
<b>TOTAL</b>		<b>1886</b>	

**Tabela 02:** Listagem de alguns dos Conjuntos Habitacionais implantados em Orlandia – SP.

**Fonte:** Elaborado pelo autor a partir de dados da COHAB RP e da CDHU.



0 250 500 metros

Fonte: Elaborado pelo autor com base em cartografia da Prefeitura Municipal local [2015] e dados do CDHU e da COHAB RP.

Figura 07: Tecido Urbano criado a partir de Conjuntos Habitacionais em Orlandia - SP.

## 2.2 OS CONJUNTOS HABITACIONAIS EM SÃO JOAQUIM DA BARRA-SP

São Joaquim da Barra também teve seu traçado original orientado pela malha ortogonal quadriculada que delimitou as primeiras quadras centrais da cidade. De modo geral, até meados dos anos de 1960, as conseqüentes expansões do tecido urbano mantiveram os alinhamentos originais e o desenho das quadras em xadrez. A partir dos anos de 1970, intensifica-se a abertura de novos loteamentos e a implantação de conjuntos habitacionais na cidade. Nota-se que as novas composições da malha urbana avançaram em direção à rodovia Anhanguera, ao norte, e também no sentido do primeiro ramal ferroviário desativado, ao sul, que se transformou em uma grande avenida de caráter comercial. Os novos parcelamentos também avançaram sobre os limites/barreiras físicas, formados pelos cursos d'água e pela topografia, que delimitavam as primeiras quadras do núcleo central. Destaca-se, na composição do tecido urbano, o grande vazio representado por uma propriedade particular e área de pedreira de exploração de basalto vinculada à empresa Mattaraia Engenharia. Percebe-se que o traçado originado a partir dos loteamentos e conjuntos posteriores aos anos de 1970 não mais seguiram o desenho da malha ortogonal do núcleo central, visando a uma maior economia de custos de implantação por meio do desenho de quadras retangulares e consoantes ao desenho das propriedades rurais que lhes deram origem. Assim como em Orlândia, também impressiona a dimensão do processo de estruturação do espaço intra-urbano vinculado à implantação dos conjuntos habitacionais. Já as camadas de alta renda permanecem ocupando a área central e os bairros contíguos a ela.

SÃO JOAQUIM DA BARRA			
NOME DO CONJUNTO	DATA DE IMPLANTAÇÃO	Nº DE UNIDADES HAB.	COMPANHIA
Conjunto São Joaquim da Barra	09/1/1973	44	COHAB RP
Conjunto Jd. Pedro Chediack,	10/2/1980	413	COHAB RP
Conjunto Jd. Papa João Paulo II	05/11/1983	979	COHAB RP
Conjunto Júlio de Lollo	05/12/1993	426	CDHU
Conjunto Júlio de Lollo	15/08/2000	22	CDHU
Não Consta	06/05/2003	2	CDHU
<b>TOTAL</b>		<b>1886</b>	

**Tabela 03:** Listagem de alguns dos Conjuntos Habitacionais implantados em São Joaquim da Barra – SP.

**Fonte:** Elaborado pelo autor a partir de dados da COHAB RP e da CDHU.



🕒 **SÃO JOAQUIM DA BARRA - SP**  
TECIDO URBANO CRIADO A PARTIR DA  
IMPLANTAÇÃO DE CONJUNTOS HABITACIONAIS

- ☐ Tecido Urbano
- ☐ Área Central
- ☐ Conjunto Habitacional Horizontal [sem dados]

- Cursos D'água
- ✚ 1ª Igreja Matriz
- 1ª Estação Ferroviária [desativada]
- ⋯ 1º Ramal Ferroviário [extinto]

0 250 500 metros

Fonte: Elaborado pelo autor com base em cartografia da Prefeitura Municipal local [2015] e dados do CDHU e da COHAB RP.

Figura 08: Tecido Urbano criado a partir de Conjuntos Habitacionais em São Joaquim da Barra - SP.

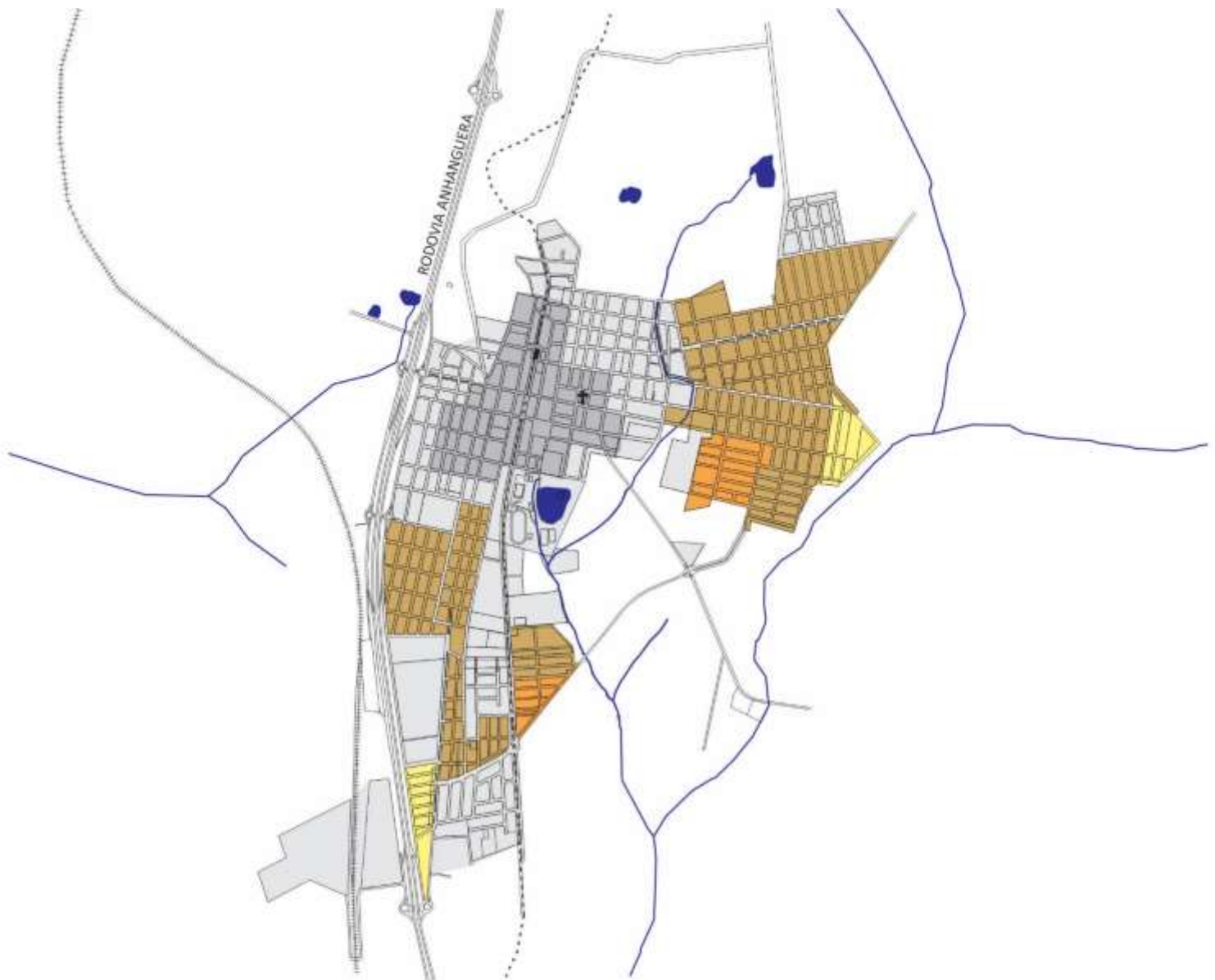
## 2.3 OS CONJUNTOS HABITACIONAIS EM GUARÁ-SP

Acreditamos que as áreas centrais de Guará se expandiram entre os limites/barreiras físicas ocasionados pela rodovia Anhanguera e pelos cursos d’água de modo contínuo ao núcleo original nascido da primeira estcao ferroviária até meados dos anos de 1960. A partir de então, o tecido avança para áreas contíguas ao eixo da via Anhanguera, a sudoeste, e além do córrego, a nordeste, através da implantao de novos conjuntos habitacionais. A transferência dos trilhos do primeiro ramal ferroviário também originou uma nova avenida de cunho comercial e vetor de expansão urbana no sentido norte-sul na cidade. O tecido urbano de Guará figura, dentre os seis aqui analisados, como um dos mais fragmentados e com a forte presença de vazios urbanos. Na região sul, as áreas residenciais permeiam as glebas industriais que se implantaram no local servido pela Via Anhanguera e pelo ramal ferroviário de cargas ativo. As camadas de alta renda permaneceram nas áreas centrais e os novos loteamentos, criados a norte do centro, seguiram o prolongamento da avenida principal da cidade, antigo leito ferroviário.

GUARÁ			
NOME DO CONJUNTO	DATA DE IMPLANTAO	N DE UNIDADES HAB.	COMPANHIA
Conjunto Jd. Anhanguera	5/6/1980	124	COHAB RP
Conjunto Jd. Nélio dos Santos	4/3/1995	201	COHAB RP
Conjunto José Dias Teles	24/06/1994	30	CDHU
Conjunto Gov. Orestes Quercia	02/06/1995	125	CDHU
Conjunto Luiz Carlos da Silva (Sr. Luizinho)	21/12/1997	200	CDHU
Conjunto Tsuo Yamaguti	05/07/2001	27	CDHU
Conjunto Luiz Carlos da Silva (Sr. Luizinho)	06/11/2002	11	CDHU
<b>TOTAL</b>		<b>718</b>	






**Tabela 04:** Listagem de alguns dos Conjuntos Habitacionais implantados em Guará – SP.





**Fonte:** Elaborado pelo autor a partir de dados da COHAB RP e da CDHU.



### GUARÁ - SP

TECIDO URBANO CRIADO A PARTIR DA  
IMPLANTAÇÃO DE CONJUNTOS HABITACIONAIS

-  Tecido Urbano
-  rea Central
-  Conjunto Habitacional Horizontal COHAB-RP
-  Conjunto Habitacional Horizontal CDHU
-  Conjunto Habitacional Horizontal [sem dados]

-  Cursos D'gua
-  1ª Igreja Matriz
-  1ª Estcao Ferroviária [desativada]
-  1ª Ramal Ferroviário [extinto]

0 250 500 metros

Fonte: Elaborado pelo autor com base em cartografia da Prefeitura Municipal local [2015] e dados do CDHU e da COHAB RP.

Figura 09: Tecido Urbano criado a partir de Conjuntos Habitacionais em Guará - SP.

## 2.4 OS CONJUNTOS HABITACIONAIS EM ITUVERAVA-SP

O primeiro traçado urbano de Ituverava, antigo Carmo da Franca, se deu no século XIX, a partir de procedimentos eclesiásticos de parcelamento do solo rural e implantação das primeiras edificações. Com a chegada da ferrovia, no século XX, o tecido urbano ganha a direção da estação recém-inaugurada sob o desenho de grelha ortogonal xadrez comum às cidades paulistas do período. Até meados dos anos de 1960, a malha urbana expandiu-se ao longo e em função do vetor leste-oeste, materializado pela avenida que conectou o antigo núcleo original da cidade aos trilhos, em cota mais alta da topografia. A partir da década de 1970, a cidade ganha os seus primeiros conjuntos habitacionais a norte da área central e a sudeste, ultrapassando os limites físicos representados pelos cursos d'água que envolviam o núcleo urbano primário. A instalação da Fundação Educacional de Ituverava, a sudeste, também contribuiu com a expansão do tecido urbano para tais áreas. Já a porção sudoeste, próxima ao grande lago artificial da cidade, foi a escolhida para a implantação de novos loteamentos para as camadas de alta renda do município, que também ainda se encontram presentes nas áreas centrais.

ITUVERAVA			
NOME DO CONJUNTO	DATA DE IMPLANTAÇÃO	Nº DE UNIDADES HAB.	COMPANHIA
Conjunto Jd. Castelo Branco	30/07/1972	66	COHAB RP
Conjunto Jd. Dr. José Alímpio Fonseca	01/11/1976	104	COHAB RP
Conjunto Jd. Archibaldo Moreira Coimbra	01/8/1981	305	COHAB RP
Conjunto Jd. Eurico Lúcio Henrique	04/7/1992	99	COHAB RP
Não Consta	25/10/1982	112	CDHU
Conjunto Julieta Maria do Vale	28/12/1993	113	CDHU
Conjunto Salvador Cardoso Cruz	02/12/1991	94	CDHU
Não Consta	31/07/1993	3	CDHU
Não Consta	05/12/1993	5	CDHU
Conjunto Benedito Trajano Borges	26/04/2001	35	CDHU
Conjunto Benedito Trajano Borges	26/04/2001	98	CDHU
Não Consta	28/02/1995	14	CDHU
Conjuntos Jd. Berlindo Paula Freitas	13/05/1997	24	CDHU
Conjuntos Ercílio Ferreira	22/08/1998	500	CDHU
Conjuntos Jd. Antônio Filho	22/05/1998	325	CDHU
Vila Dignidade	28/11/2014	24	CDHU
<b>TOTAL</b>		<b>1921</b>	

**Tabela 05:** Listagem de alguns dos Conjuntos Habitacionais implantados em Ituverava – SP.

**Fonte:** Elaborado pelo autor a partir de dados da COHAB RP e da CDHU.



### ITUVERAVA - SP

TECIDO URBANO CRIADO A PARTIR DA  
IMPLANTAÇÃO DE CONJUNTOS HABITACIONAIS

- Tecido Urbano
- Área Central
- Conjunto Habitacional Horizontal [sem dados]

- Cursos D'água
- 1ª Igreja Matriz
- 1ª Estação Ferroviária [desativada]
- 1º Ramal Ferroviário [extinto]

0 250 500 metros

Fonte: Elaborado pelo autor com base em cartografia da Prefeitura Municipal local [2015] e dados do CDHU e da COHAB RP.

Figura 10: Tecido Urbano criado a partir de Conjuntos Habitacionais em Ituverava – SP



## 2.5 OS CONJUNTOS HABITACIONAIS EM ARAMINA-SP

O núcleo urbano de Aramina nasce, no início do século XX, a partir de uma estação ferroviária da Cia. Mogiana. Com o processo de modernização da Via Anhanguera, a leste do núcleo original, há a o desenvolvimento do tecido urbano ao longo do eixo rodoviário. Após a década de 1960, a cidade, emancipada de Igarapava em 1964, expande sua malha urbana para além da rodovia implantando os seus primeiros conjuntos habitacionais. Em Aramina, o tecido urbano criado a partir da consolidação de conjuntos habitacionais chega a quase superar as demais áreas parceladas.

ARAMINA			
NOME DO CONJUNTO	DATA DE IMPLANTAÇÃO	Nº DE UNIDADES HAB.	COMPANHIA
Conjunto José Machado de Campos Filho	24/11/1993	150	CDHU
Conjunto Natal Abádio de Lacerda	02/03/1998	116	CDHU
Não Consta (em construção)	28/02/20017	93	CDHU
<b>TOTAL</b>		<b>359</b>	

**Tabela 06:** Listagem de alguns dos Conjuntos habitacionais implantados em Aramina – SP.

**Fonte:** Elaborado pelo autor a partir de dados da COHAB RP e da CDHU.



🕒 **ARAMINA - SP**  
TECIDO URBANO CRIADO A PARTIR DA  
IMPLANTAÇÃO DE CONJUNTOS HABITACIONAIS

- ☐ Tecido Urbano
- ☐ Área Central
- ☐ Conjunto Habitacional Horizontal CDHU
- ☐ Conjunto Habitacional Horizontal [sem dados]

- Cursos D'água
- + 1ª Igreja Matriz
- 1ª Estação Ferroviária [desativada]
- ⋯ 1ª Ramal Ferroviário [extinto]

0 250 500 metros

Fonte: Elaborado pelo autor com base em cartografia da Prefeitura Municipal local [2015] e dados do CDHU e da COHAB RP.

Figura 11: Tecido Urbano criado a partir de Conjuntos Habitacionais em Aramina – SP

## 2.6 OS CONJUNTOS HABITACIONAIS EM IGARAPAVA-SP

Igarapava, antiga Santa Rita do Paraíso, tem seu primeiro traçado urbano implantado ainda no século XIX. As primeiras expansões viárias buscaram alcançar o ramal ferroviário, inaugurado no início do século XX, rompendo o vale do Córrego Santa Rita e alcançando a sua porção leste, onde se implantara a estação da Cia. Mogiana. Até a década de 1960, o tecido urbano expandiu-se de modo contíguo ao núcleo original e em direção à rodovia Anhanguera. A partir dos anos de 1970, vários conjuntos habitacionais horizontais são implementados em áreas distantes do centro urbano e com pouca relação de continuidade com a malha urbana existente. A cidade é a única, entre as seis, que possui um conjunto habitacional vertical construído pela CDHU. O traçado ferroviário antigo transformou-se em avenida de conexão da cidade com a rodovia e em vetor do crescimento urbano. Outros segmentos dos antigos trilhos foram ocupados por assentamentos irregulares. O tecido urbano de Igarapava figura, dentre os seis aqui analisados, como um dos mais fragmentados e desconexos, com a forte presença de grandes vazios dentro do perímetro urbano. As classes de alta renda ainda residem nas áreas centrais e também nos loteamentos a leste, mais próximos da Via Anhanguera.

IGARAPAVA			
NOME DO CONJUNTO	DATA DE IMPLANTAÇÃO	Nº DE UNIDADES HAB.	COMPANHIA
Conjunto Jd. Santa Rita I	1/4/1974	42	COHAB RP
Conjunto Jd. Ubaldo Faggioni	15/3/1981	74	COHAB RP
Conjunto Jd. Assad Salim	19/12/1981	184	COHAB RP
Conjunto Jd. Ricardo Bozzola	29/8/1987	95	COHAB RP
Conjunto Jd. Waldir Dib Mattar	5/11/1994	520	COHAB RP
Conjunto Jd. Evaristo Rodrigues Nunes	25/3/1995	446	COHAB RP
Não Consta	30/06/1981	115	CDHU
Conjunto José Pimentel Filho	06/02/1993	100	CDHU
Conjunto José Pimentel Filho II	28/12/1993	103	CDHU
Não Consta	11/12/2009	54	CDHU
Conjunto Aloisio Antônio Maciel	01/12/2001	16	CDHU
Conjunto Felício Bishuette	24/07/2002	59	CDHU
Conjunto Aluisio Antônio Maciel	10/10/1996	72	CDHU
Conjunto Felício Bichuete	10/10/1996	77	CDHU
Não Consta	30/12/2011	49	CDHU
Não Consta	01/12/2012	47	CDHU
<b>TOTAL</b>		<b>2053</b>	

**Tabela 07:** Listagem de alguns dos conjuntos habitacionais implantados em Igarapava – SP.

**Fonte:** Elaborado pelo autor a partir de dados da COHAB RP e da CDHU.

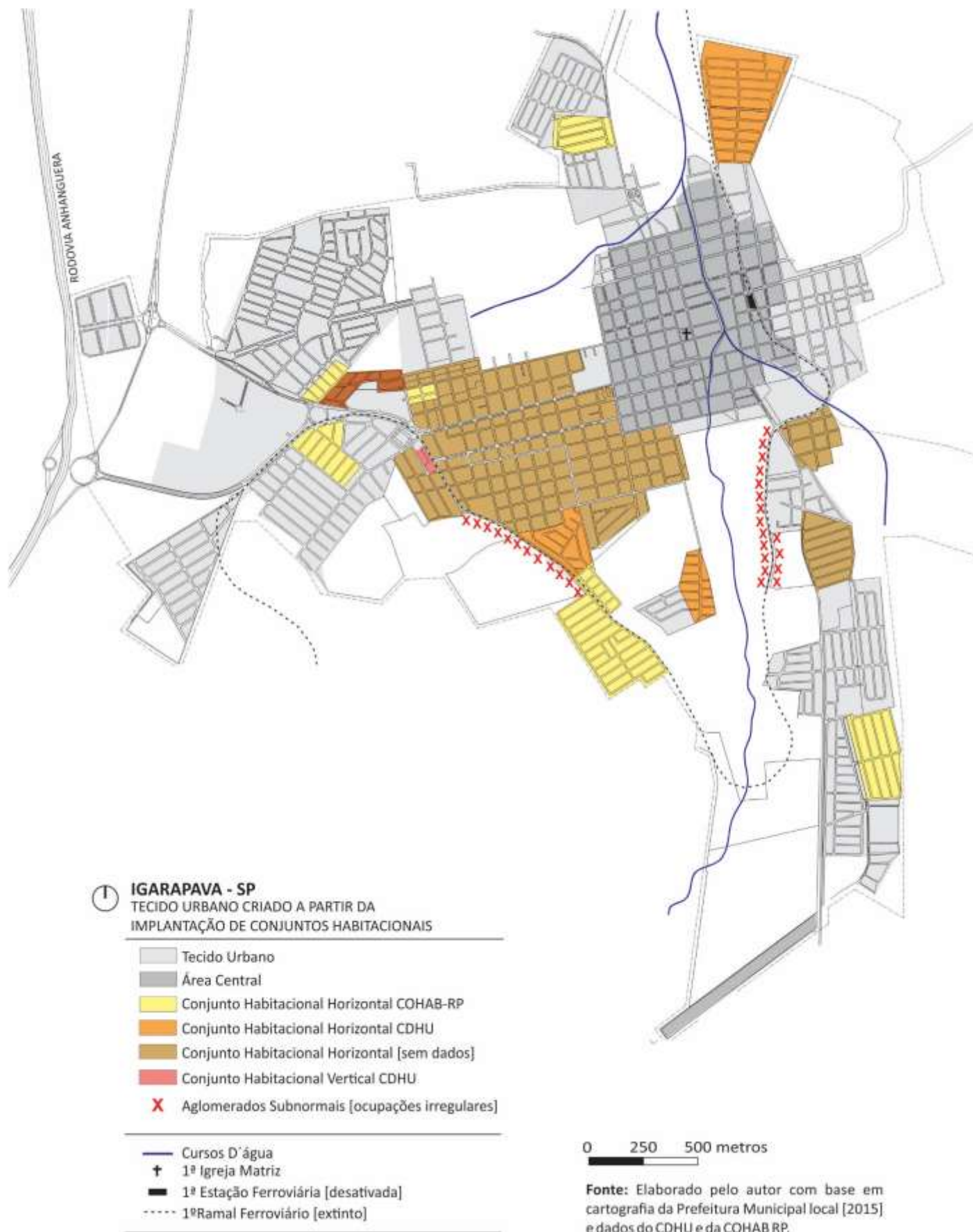


Figura 12: Tecido Urbano criado a partir de Conjuntos Habitacionais em Igarapava – SP

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em decorrência do processo de descentralização da indústria paulista das décadas de 1960 e 1970, o setor secundário se tornou o responsável por grande parte dos empregos na região. As cidades aqui analisadas, pelo seu fácil acesso propiciado pelas redes rodoviária e ferroviária, foram estimuladas pelo Estado a receberem novas indústrias. O governo estadual passou a incentivar a industrialização do interior de seu próprio estado em contraposição ao governo federal, que procurou dirigir a indústria nacional para o Nordeste do país.

Para além da ampliação da migração rural-urbana, a Alta Mogiana recebeu migrantes de outros estados brasileiros, sobretudo de Minas Gerais e da região Nordeste do país, que se direcionaram à colheita da cana-de-açúcar.

Com relação ao espaço intra-urbano das cidades analisadas, observamos que os trilhos que haviam dado origem aos tecidos urbanos passaram a dividi-los. Havia, dessa forma, se tornado uma barreira física que limitava o crescimento da malha urbana e impunha maiores deslocamentos entre as áreas centrais e os novos bairros. A solução a tal questão se encaminhou quando, em 1979, um novo ramal ferroviário de transportes de cargas foi implantado na região, marcando o fim do transporte de passageiros e a transferência dos antigos trilhos para fora do perímetro urbano das cidades. Parte das áreas intra-urbanas anteriormente ocupadas pela linha férrea foram transferidas às administrações locais, que, na sua grande maioria, as transformaram em grandes avenidas, muitas vezes localizadas em fundos de vale, com a função de promover a integração entre o centro, os bairros e a rodovia Anhanguera.

Enquanto a ferrovia promoveu o crescimento contínuo e fortemente nucleado dos tecidos urbanos junto às estações, a modernização rodoviária e a proliferação do uso do automóvel fomentaram um crescimento descontínuo das malhas urbanas que não procuraram seguir os alinhamentos existentes, ocasionando certas disjunções entre as áreas antigas e as de implantação mais recente.

O incentivo estatal à implantação de novas industriais nas pequenas e médias cidades durante a década de 1970 materializou-se nas cidades analisada por meio da implantação de distritos industriais junto ao eixo da rodovia Anhanguera, configurando novas paisagens urbanas em que as funções das cidades se voltaram ao interesse da reprodução do capital em escalas múltiplas.

As seis cidades aqui estudadas figuram entre as que mais se desenvolveram em função da expansão dos complexos agroindustriais da região Nordeste do estado de São Paulo. Nesse contexto, a atuação do Estado, através de políticas e investimentos dos três níveis, municipal, estadual e federal, influíram direta ou indiretamente na organização do espaço da Alta Mogiana. O Estado dotou o território estudado da fluidez necessária ao desenvolvimento das empresas de capital privado, fazendo com que a urbanização se desse de maneira corporativa, haja vista a grande somatória de recursos públicos empregados no suporte às atividades privadas em detrimento de interesses sociais diversos. Apesar de se tornar uma das regiões mais ricas do país, a geração de riqueza se deu de maneira concentrada.

O aumento do êxodo rural e das migrações inter-regionais ampliou o déficit habitacional na região, que teve ampliado o seu contingente populacional. A solução para a questão habitacional deu-se através da implantação de novos loteamentos e conjuntos de habitação social, o que resultou em novas configurações intra-urbanas desconexas dos tecidos urbanos consolidados. Os conjuntos habitacionais foram implementados em toda a região a partir da atuação do Banco Nacional da Habitação (BNH), da Companhia Habitacional de Ribeirão Preto (COHAB-RP) e, posteriormente, da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo (CDHU).

Apesar de as cidades analisadas serem de pequeno porte, o considerável distanciamento entre os novos bairros e os centros comerciais e de serviços refletiu-se em processos de segregação socioespacial que se materializaram na constituição de áreas intra-urbanas separadas para os distintos grupos sociais.

A construção de conjuntos habitacionais horizontais, formados por residências unifamiliares modestas e homogêneas, tornou-se o principal padrão morfológico que conduziu a expansão dos espaços intra-urbanos a partir de então. Por um lado, acreditamos que tais conjuntos foram os responsáveis por absorver parte da demanda habitacional das cidades e pelo fato de que, exceto em Igarapava, a implantação de aglomerados irregulares e precários (favelas) não ocorreu. Todavia, ficou evidente para nós que, em todos os espaços intra-urbanos estudados, o esquema centro-periferia foi o que prevaleceu, com base no aumento considerável dos tecidos urbanos de modo fragmentado e com as periferias se instalando em áreas distantes e pouco providas de equipamentos urbanos e sociais elementares.

Destarte, o presente trabalho buscou salientar que muitos dos problemas socioespaciais encontrados nas cidades pequenas se aproximam, em menor escala, dos processos verificados nas cidades médias e grandes e decorrem da ordem econômica vigente atrelada ao planejamento e ao modo de produção do espaço urbano.

## REFERÊNCIAS

- CANO, W. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 4. ed. Campinas/SP: UNICAMP. IE, 1998. [Original de 1977]
- CORRÊA, R. L. Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades. In: *Território*, Rio de Janeiro, v.4, n.6, p.41-53, jan./jun. 1999.
- DEÁK, C; SCHIFFER, S. R. (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1999.
- ELIAS, D. *Globalização e Agricultura: A Região de Ribeirão Preto – SP*. São Paulo: EDUSP, 2003.
- FALLEIROS, L. O. *São Joaquim da Barra*. São Paulo: NOOVHA AMÉRICA, 2007.

- FELDMAN, S. Política urbana regional em cidades não-metropolitanas. In: Gonçalves, M. F.; Brandão, C. A. (org.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano regional*. São Paulo: ANPUR: EDITORA UNESP, 2003. p.105-112.
- FÉLIX, S.R. *Orlândia: cidade das avenidas*. São Paulo: NOOVHA AMÉRICA, 2012.
- FRANÇA, M. *Subsídios para a história de Ituverava*. São Paulo: EDITORA CUPOLO LTDA., 1978.
- GRAZIANO DA SILVA, J. A industrialização e a Urbanização da Agricultura. *São Paulo em Perspectiva*: 7 (3): 2-10, julho/setembro, 1993.
- LANDIM, P. C. *Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista*. São Paulo: EDITORA UNESP, 2004.
- MASSON, L. A.; JABUR, A. M. R. T. *Na direção da estrada de ferro: a origem e a formação do município de Aramina*. Ituverava: FUNDAÇÃO EDUCACIONAL DE ITUVERAVA, 2012.
- MESQUITA, F. C. *O processo de desconcentração industrial no eixo de desenvolvimento São Paulo-Brasília e a dinâmica do setor de alimentos e bebidas em Uberlândia (MG)*. Campinas, 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto De Geociência, Universidade Estadual de Campinas.
- OLIVEIRA, L. M. *Guará: Terra do Sol*. São Paulo: NOOVHA AMÉRICA, 2006.
- PAIVA, K. F. *Urbanização e Planejamento: a produção do espaço urbano em pequenas cidades do eixo rodoferroviário da Alta Mogiana–Triângulo Mineiro*. 2017. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- PIRES, M. C. S. *O processo de urbanização e a organização do espaço em uma região canavieira: a região de Ribeirão Preto*. 1996. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- SANTOS, M. *Urbanização Brasileira*. São Paulo: EDUSP, 2013. [Original de 1993].
- SPOSITO, E. S; JURADO DA SILVA, P. F. *Cidades Pequenas: perspectivas teóricas e transformações socioespaciais*. Jundiaí: Paco Editorial, 2013.
- VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1999. p. 169 – 243.
- VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2001.