

# O PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA DE LIMEIRA: ORDENAMENTO TERRITORIAL E MOBILIDADE NO PERÍODO ENTRE 1970-2020

Evanio Santos Branquinho<sup>1</sup>  
Fábio Sousa<sup>2</sup>

**Resumo:** A morfologia urbana das cidades médias é diretamente afetada pelas novas práticas sociais de mobilidade urbana e pelas ações dos agentes econômicos e políticos, a partir das quais a acessibilidade torna-se um elemento fundamental no processo de valorização dos espaços e na segregação socioespacial. Para compreender os fatores condicionantes deste processo, o estudo buscou analisar a evolução do espaço urbano de Limeira, cidade média do interior do Estado de São Paulo, destacando o período entre 1970 e 2000, quando acentuam suas transformações. Como procedimentos metodológicos faz-se uso de levantamento bibliográfico, pesquisa de campo, materiais cartográficos e registro fotográfico. Para compreender as influências provocadas nas práticas sociais, procedeu-se ao levantamento de dados a partir de questionários aplicados a corretores imobiliários e moradores que mudaram para os residenciais fechados nas áreas periféricas do município, onde novas centralidades são consolidadas, destacando o peso da mobilidade nas práticas sociais deste grupo.

**Palavras-chave:** Macrometrópole Paulista; Dispersão Urbana; Mobilidade Urbana; Cidades Médias; Limeira.

## THE PROCESS OF URBAN EXPANSION IN LIMEIRA- SP: TERRITORIAL PLANNING AND MOBILITY IN THE PERIOD BETWEEN 1970-2020

**Abstract:** The urban morphology of medium-sized cities is directly affected by new social practices of urban mobility and by the actions of economic and political agents, from which accessibility becomes a fundamental element in the process of valuing spaces and socio-spatial segregation. In order to understand the conditioning factors of this process, the study sought to analyze the evolution of the urban space of Limeira, a medium-sized city in the interior of the State of São Paulo, highlighting the period between 1970 and 2000, when its transformations accentuated. As methodological procedures, bibliographic survey, field research, cartographic materials and photographic records are used. In order to understand the influences provoked in social practices, data were collected from questionnaires applied to real estate agents and residents who moved to closed residential areas in the peripheral areas of the municipality, where new centralities are consolidated, highlighting the weight of mobility in social practices of this group.

---

<sup>1</sup> Professor do Curso de Geografia na Universidade Federal de Alfenas (MG). Email: [esbranquinho@uol.com.br](mailto:esbranquinho@uol.com.br)

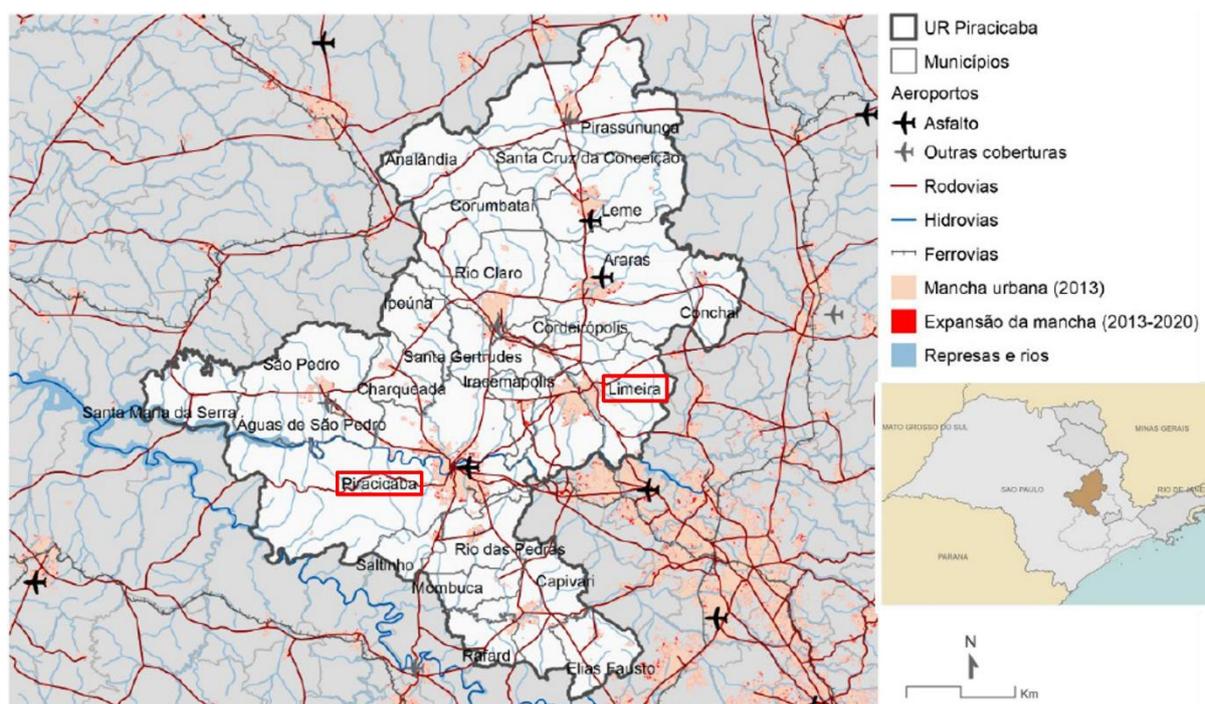
<sup>2</sup> Mestrando do Curso de Geografia da Universidade Federal de Alfenas – UNIFAL (MG).Email: [fabio.sousa@sou.unifal-mg.edu.br](mailto:fabio.sousa@sou.unifal-mg.edu.br)

**Keywords:** São Paulo Macrometropolis; Urban Dispersion; Urban mobility; Medium Cities; Limeira.

## INTRODUÇÃO

O crescimento das cidades médias na complexa rede urbana paulista apresenta uma vigorosa influência das ações estatais que expandiram a malha rodoviária e implementaram projetos para impulsionar a desconcentração econômica no estado. Dentro deste contexto, diferentes municípios apresentaram rápida expansão demográfica e da mancha urbana, fato verificado em Limeira – SP, município localizado no Centro-Oeste do estado de São Paulo e pertencente à região metropolitana de Piracicaba<sup>3</sup> (Mapa 1), onde a influência do processo de desconcentração econômica presente no território brasileiro desde a década de 1970 é apontado como um dos fatores que mais vem contribuindo para o crescimento de seu espaço urbano.

Mapa 1. Expansão urbana na Região Metropolitana de Piracicaba



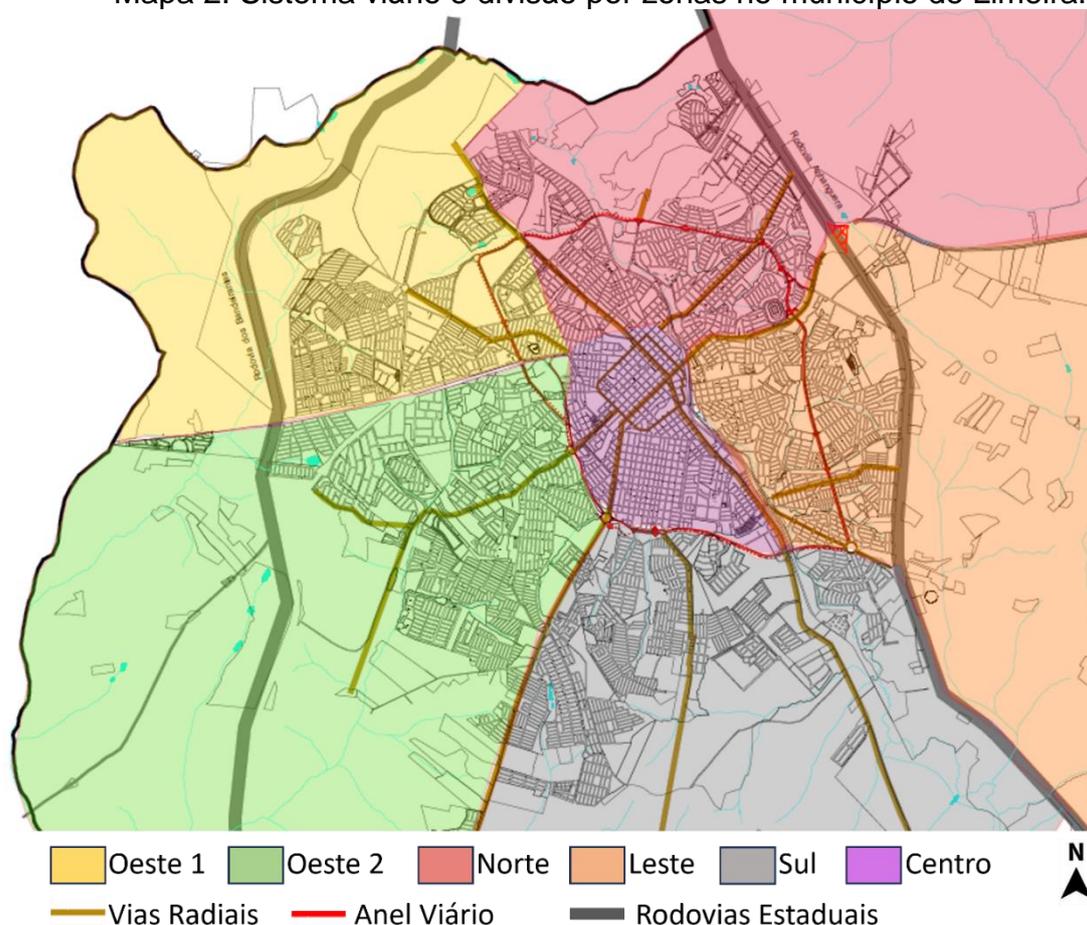
Fonte: IBGE (2021), SEADE (2018), Dnit, (2021), MMA (2020), Mapbiomas (2013, 2020). Elaborado por FIPE (2021).

No município de Limeira o crescimento demográfico torna-se mais intenso a partir da década de 1970, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), quando passou de 90.963 para 276.022 habitantes em 2010 e com estimativas do próprio instituto que superam os 300.000 em 2020.

<sup>3</sup> Criada pela Lei Complementar 1.360, de 24 de agosto de 2021, a Região Metropolitana de Piracicaba compreende 24 municípios: águas de São Pedro, Analândia, Araras, Capivari, Charqueada, Conchal, Cordeirópolis, Corumbataí, Elias Fausto, Ipeúna, Iracemápolis, Leme, Limeira, Mombuca, Piracicaba, Pirassununga, Rafard, Rio Claro, Rio das Pedras, Saltinho, Santa Cruz da Conceição, Santa Gertrudes, Santa Maria da Serra e São Pedro.

O processo de evolução das diferentes periferias urbanas de Limeira comprova as contradições inerentes à produção capitalista no espaço urbano. Enquanto na porção sul o crescimento é mais intenso nas últimas décadas, com predomínio de habitações de menor valor, carência de serviços terciários e menor número de vias expressas, as zonas oeste e norte apresentam a proliferação de condomínios de alto padrão e atividades terciárias voltadas para grupos sociais de maior renda. Evidencia-se no processo a proximidade do sistema viário das instalações mais valorizadas localizadas nas porções norte e oeste, como as obras do Anel Viário Municipal, que circunda todas as zonas do município, as vias radiais, conectando estas periferias urbanas ao centro, e os eixos rodoviários que as integram às cidades de Iracemápolis e Piracicaba, pontos de maiores fluxos com Limeira na rede urbana (Mapa 2).

Mapa 2. Sistema viário e divisão por zonas no município de Limeira.



Fonte: Limeira, 2020. Elaborado pelo autor.

Os desequilíbrios apresentados no município apresentam a segregação socioespacial em expansão no espaço urbano e as desigualdades no acesso aos diferentes serviços públicos e privados para a parcela da população que ocupa áreas menos integradas às principais vias de deslocamento e às atividades comerciais e de lazer. As evidentes distinções socioespaciais destacam o peso da hierarquia das vias de transporte do município na relação com o uso do solo urbano, exigindo uma análise das ações do Estado na elaboração das políticas de planejamento urbano dentro das posições estabelecidas pelas leis regulamentares, pelo Plano de Mobilidade e Plano Diretor, bem como, suas implementações efetivas.

O presente trabalho analisa a influência da estrutura viária na morfologia urbana em uma cidade média inserida na Macrometrópole paulista<sup>4</sup>. Para Lencioni (2009), a região é o resultado de uma nova forma de produção do espaço, devido à incorporação de novas áreas provocadas pelo processo de metropolização, no qual a primazia da metrópole é reafirmada graças ao poder de centralização da grande metrópole. Neste novo espaço, os fluxos tornam-se mais intensos nas vias de deslocamento, processo também influenciador nas dinâmicas envolvidas na dispersão urbana.

Esta investigação se baseou na discussão teórico-prática, com análises e informações empíricas sobre as características dos deslocamentos cotidianos da população de condomínios fechados em áreas periféricas, através do materialismo histórico-dialético que evidencia as contradições presentes na temática.

## METODOLOGIA

O trabalho adota como fundamento o método materialismo histórico-dialético para a construção teórica e metodológica sobre os conceitos que subsidiaram a interpretação da realidade verificada no município e suas relações com as práticas sociais dos moradores das áreas mais bem atendidas pelas vias de transporte.

Inicialmente, foi realizada a reflexão e discussão a partir do levantamento bibliográfico de trabalhos a respeito da expansão, estruturação e dos conceitos relacionados ao processo de produção do espaço urbano e suas relações com o capitalismo financeiro dentro das ações vinculadas à especulação imobiliária e a consequente segregação socioespacial no contexto das cidades médias. Considerando o papel do poder público na implantação do zoneamento urbano e da infraestrutura urbana ligada ao planejamento da mobilidade como ator fundamental para assegurar as condições à produção capitalista do espaço urbano limeirense.

Para contextualizar as contradições provocadas pela produção capitalista do espaço urbano limeirense, foram utilizadas informações a partir de trabalhos que contribuíram na análise da evolução da dispersão urbana de Limeira, Mineo (2009), Emplasa (2011), Rizardi (2012), Taufic (2014), Angelo (2018) e FIPE (2012) que produziram estudos sobre a expansão urbana do município e suas transformações ao longo de tempo. Também foram utilizadas as informações e materiais cartográficos disponíveis pelo Plano de Mobilidade Urbana (2020) e Plano Diretor Territorial – Ambiental (2020), obtidos através das Secretarias de Urbanismo e Mobilidade Urbana da Prefeitura Municipal de Limeira.

Os trabalhos de campo foram orientados pelo mapeamento das informações coletadas pelo estudo bibliográfico e apoiadas por materiais cartográficos, como imagens de satélite. Assim, permitindo a organização de visitas nas porções urbanas que passam por expansão e transformação, viabilizando a localização dos diferentes serviços públicos e privados, além da verificação dos novos lançamentos imobiliários, para a elaboração dos materiais cartográficos do presente trabalho. Estes foram baseados nas produções disponibilizadas pelo Plano Diretor Municipal de Limeira, Malha Municipal Digital do IBGE (2021) e imagens do GoogleEarth.

Para a construção do grupo de amostragem, buscou-se “assegurar que a escolha do local e do grupo (ou dos grupos) para observação e troca de informações contemple o conjunto das características, experiências e expressões que o

---

<sup>4</sup> “O espaço identificado de macrometropolização do Estado de São Paulo engloba municípios localizados em raio aproximado de 200 km, a partir do núcleo da RMSP – o Município de São Paulo –, abrangendo as três metrópoles paulistas, as AUs de Jundiaí, São José dos Campos, Piracicaba e Sorocaba e as MRs Bragantina e São Roque.” (EMPLASA, 2011)

pesquisador pretende objetivar com seu estudo;” (MINAYO, 2017, p. 4). Desta forma, para levantar informações sobre o deslocamento dos residentes destes condomínios localizados na periferia urbana, foram realizadas entre 15 de julho e 23 de setembro de 2022 entrevistas semiestruturadas com 12 moradores e quatro corretores de imóveis. Assim, a amostra dos moradores é caracterizada por membros de renda média e alta que optaram por trocar suas residências localizadas em bairros da cidade por imóveis em loteamentos de acesso controlado, apresentando importante atributo pretendido para a pesquisa quanto à mobilidade urbana e à escolha por moradias nas periferias. Quanto aos agentes imobiliários, foram entrevistados corretores que atuavam no município de Limeira na área de lançamentos de imóveis residenciais em condomínios.

Amparado pela interpretação feita dos dados disponíveis na bibliografia específica do município, das informações do poder público, dos estudos de campo e das informações levantadas nas entrevistas, realizou-se a interpretação geográfica dos processos que influenciaram e influenciam a valorização do solo urbano. Considerando as práticas sociais dos moradores dos espaços fechados quanto às suas relações com os eixos viários, próximos de suas moradias, e as posições dos agentes imobiliários atuantes na área de lançamentos dos novos empreendimentos localizados nas adjacências dos grandes eixos de circulação que apresentam crescimento na oferta de serviços e comércio da cidade, identificando como a incorporação de valor fundiário permite a realização do capital antes da concretização das edificações em determinadas áreas da cidade, destacando o peso da hierarquização das vias de transporte nos empreendimentos imobiliários.

Ademais, como defendido pela geografia crítica, buscou-se analisar a totalidade do dinamismo encontrado nas transformações históricas que ocorrem dentro da cidade, reconhecendo o caráter social do espaço, destacando as diferentes periferias e seu acesso às infraestruturas urbanas no sistema viário e no transporte público, valorizando aquelas mais bem atendidas e influenciando no valor de troca do espaço. Considerando as ações públicas e privadas orientadas pelo Plano Diretor que incorporaram e incorporam melhorias e novas funções nos espaços de crescimento e adensamento da mancha urbana, como ampliação das vias de deslocamento e da diversificação dos serviços.

## DESCONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL E A REDE URBANA NO ESTADO DE SÃO PAULO

As transformações na rede urbana paulista são profundas a partir da década de 1970 graças a “uma nova fisionomia industrial do interior com a presença crescente de indústrias de bens de capital e de bens de consumo duráveis” (LENCIONI, 1998, p. 200). Caracterizada pela dispersão da atividade industrial da região metropolitana de São Paulo para cidades integradas aos principais eixos rodoviários do estado.

O espraiamento das indústrias para Tineu (2008) é resultado da busca de menores custos de produção, maior eficiência produtiva pelas empresas e benefícios vindos por políticas como o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) da década de 1970, que visava estimular o surgimento de novos polos industriais no Brasil para desconcentrar as grandes metrópoles, já prejudicadas pelo seu rápido e desordenado crescimento. Grandes empreendimentos surgem fora do eixo Rio-São Paulo, como o setor automobilístico em Betim (MG), a indústria extrativa-siderúrgica em Minas Gerais, Espírito Santo e Maranhão, além do Polo Petroquímico de Camaçari (BA).

Wilson Cano (2008) atribui destaque no processo de desconcentração econômica no mau desempenho da economia brasileira nas décadas de 1980 e 90, onde o centro econômico apresentou resultados piores que a periferia nacional, a qual se beneficiou com investimentos estatais voltados principalmente para a expansão do extrativismo mineral e da fronteira agrária. Este quadro também é visto no século XXI, onde a alta das *commodities*, a maior abertura econômica e a distribuição de renda que estimulou o consumo interno permitiram crescimento superior de outras regiões do país se comparadas ao estado de São Paulo.

Na visão de Pacheco (1998), são múltiplos e complexos os fatores relacionados à desconcentração industrial. Destacando os efeitos da crise após 1973 que afetou mais intensamente o grande polo industrial brasileiro, as deseconomias de aglomeração na Região Metropolitana de São Paulo, os incentivos governamentais contextualizados pela inserção internacional da economia brasileira para o desenvolvimento regional apoiando a exploração de recursos naturais em estados menos desenvolvidos, a reorganização das empresas com externalização de atividades para áreas com menor custo, a ampliação da infraestrutura nacional, aos incentivos fiscais voltados para atração de investimentos e a própria estrutura urbana dispersa do país. Assim, a economia nacional passa a apresentar um processo de fragmentação a partir deste período, sendo a desconcentração econômica provocada mais pelo acréscimo da capacidade instalada do que pela desmobilização de capital fixo.

Vale ressaltar que mesmo durante o período de 1930-1970, quando a concentração da produção industrial brasileira foi mais intensa, o interior paulista já se constituía como uma estrutura produtiva manufatureira diversificada e complementar ao interior (NEGRI e CANO, 1987 apud MIOTO et. al., 2021). A partir da década de 1970 que o interior amplia sua complexidade produtiva, destacando os setores automobilístico e eletrônico, se somando à modernização agroindustrial que agrega valor com a produção de açúcar, álcool e suco de laranja.

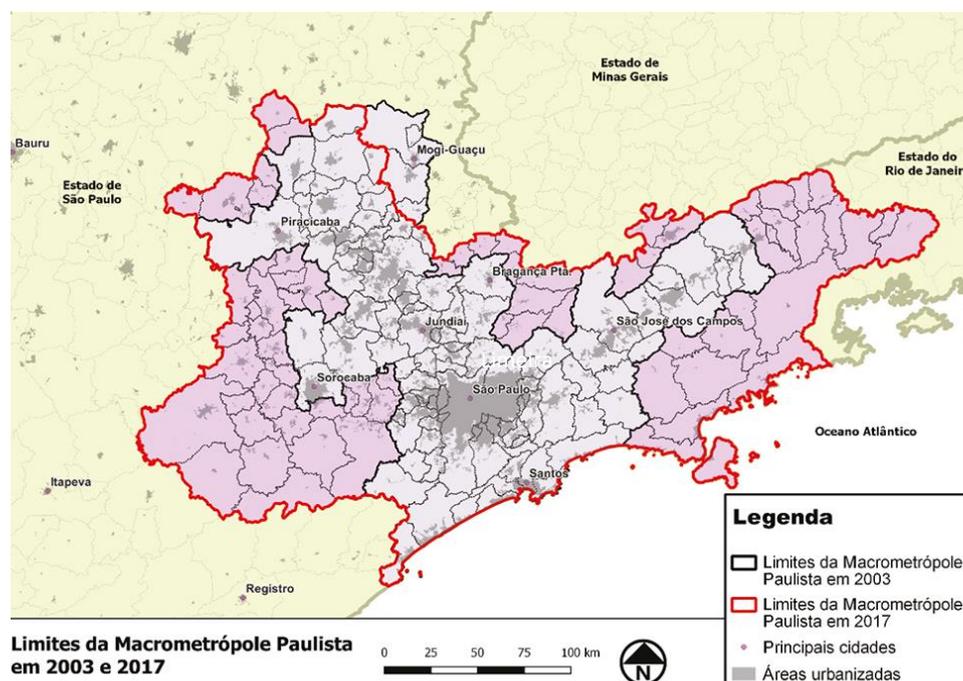
Os estímulos do Governo Federal permitiram a adoção a partir da década de 1970 pelo governo estadual paulista de programas voltados para o desenvolvimento urbano e regional de São Paulo, concentrando investimentos na infraestrutura econômica com a expansão da malha rodoviária para facilitar a ligação entre os principais centros urbanos do interior com a Região Metropolitana e na infraestrutura econômica e social, exemplificados por obras de saneamento básico, escolas, modernização das vias urbanas e financiamento de habitações. Barjas Negri (1996) destaca o papel do Programa Cidades Médias no fortalecimento do poder atrativo dos municípios do interior paulista para a consolidação das políticas de “descentralização” industrial na área metropolitana:

O PROINDE - Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento de 1972/175 destinado a ampliar e melhorar a malha viária estadual, com elevado montante de recursos em pavimentação asfáltica, foi, do nosso ponto de vista, o primeiro plano de explicitação de uma política estadual de interiorização industrial, que ao propor a melhoria no sistema de transportes, através das rodovias que faziam a ligação metrópole e o interior e dos principais centros urbanos. Na verdade, procurou-se adequar o que se denominava de "tendências naturais" do processo de expansão industrial fora da Região Metropolitana (NEGRI, 1996, p. 183).

Neste contexto, exemplifica-se o eixo das rodovias Anhanguera-Bandeirantes no estado de São Paulo, onde importantes investimentos ampliaram seus atrativos, como a expansão dessas rodovias e de eixos vicinais, além do Aeroporto de Viracopos em Campinas, a construção da Refinaria de Paulínia e uma ampla distribuição de universidades e centros de pesquisas pelo entorno desse sistema rodoviário. Para Pintaudi e Carlos (1995), a modernização do território permitiu ao setor industrial do interior também se modernizar, deixando de ser um complemento ao da metrópole, com suas indústrias de bens não duráveis e de baixa complexidade, para um setor industrial moderno e complexo.

As alterações no padrão locacional são induzidas por dois fatores, segundo hipóteses levantadas por Pacheco (1998). Por um lado, a revolução dos processos produtivos vindos pelas mudanças técnicas na produção e, por outro, as transformações na estrutura dos mercados e nas formas de organização das empresas. Sendo apontadas algumas tendências pelo autor, como a intensificação das relações com fornecedores e prestadores. Desta forma, ampliando as relações entre empresas, exigindo menor distância e, em alguns setores, requerendo maior proximidade entre consumidores e produtores. Assim, movimentos de reaglomeração espacial das atividades econômicas são criados, como o verificado na consolidação da rede urbana da Macrometrópole paulista (Mapa 3).

Mapa 3. Limites da Macrometrópole paulista



Fonte: PROENÇA e SANTOS JR., 2019

A expansão industrial de Limeira se deu de forma rápida e vinculada ao sistema rodoviário, com a proliferação de indústrias às margens da rodovia Anhanguera beneficiadas pela facilidade de ligação com a região metropolitana de São Paulo e incentivos fiscais, construção de infraestrutura e formação dos primeiros distritos industriais na periferia urbana. Importante destacar que a Rodovia dos Bandeirantes teve sua expansão até o território limeirense apenas em 2001, determinando a Anhanguera como o grande eixo de integração durante a rápida expansão industrial pelo interior paulista.

A ampliação da malha viária limeirense ocorreu no último terço do século XX, evidenciando as estratégias de atração industrial no período destacadas por Pacheco (1998). Desse modo, a descentralização das políticas do governo federal no final dos anos 1980 e início dos anos 1990 evidenciaram as grandes exigências concentradas aos governos municipais e estaduais na oferta de fatores atrativos aos investimentos industriais. Situação que privilegiou as estruturas regionais especializadas relacionadas à antiga base produtiva do país, ligada ao sistema urbano paulista que expandiu seu dinamismo nas proximidades de seus importantes eixos rodoviários a partir da grande metrópole em direção ao interior, influenciando a expansão do tecido urbano de vários municípios do estado.

As perspectivas para continuidade no processo de interiorização da indústria e, conseqüentemente, as transformações vindas com esta tendência repercutem no crescimento da rede urbana interiorana paulista. Orientando investimentos nas aglomerações urbanas interessados em localizar-se nas proximidades dos mercados consumidores em expansão, fortalecendo a economia regional e estimulando novos investimentos no espaço intraurbano, exigindo maior atenção no planejamento para ocupação do espaço urbano.

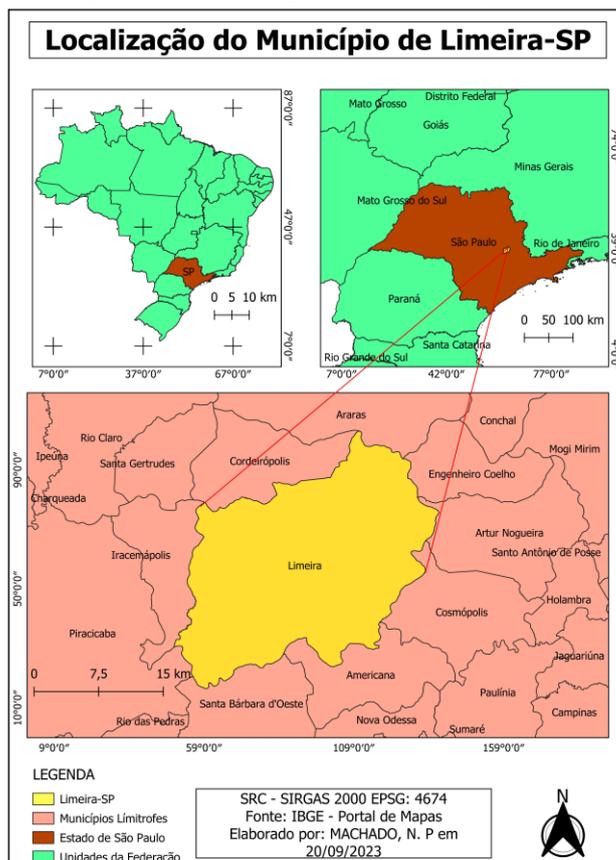
## A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO LIMEIRENSE

A morfologia urbana de Limeira, a exemplo de várias cidades do interior paulista, apresentou no início de seu processo de expansão a relação de proximidade com a rede hidrográfica e a formação da malha ferroviária que foi estimulada pela expansão do café desde a segunda metade do século XIX. Nos terrenos baixos próximos do Ribeirão Tatu foram instaladas as primeiras indústrias e vilas que abrigavam seus trabalhadores, enquanto as habitações da população de maior renda concentravam-se nos pontos de maior altitude a oeste. Para Ângelo (2018), a continuidade marca o início da mancha urbana do município (Mapa 4).

A linha ferroviária em Limeira é inaugurada em 1876, voltada para o escoamento do café e como meio de transporte para a população dentro do estado de São Paulo. Assim, é no entorno da ferrovia e do vale do Ribeirão Tatu que o crescimento urbano se processa em uma mancha urbana contínua até a década de 1940. A estação ferroviária torna-se o grande eixo de deslocamento estadual, atraindo as indústrias que buscavam as facilidades da localização próxima ao sistema de transporte e à rede fluvial, marcando uma centralidade que atrai a construção de moradias nas proximidades.

Foi a partir da década de 1950 que o crescimento urbano limeirense espacializa e acentua a separação por classes sociais, marcando seu espaço urbano com a configuração clássica centro-periferia. As classes de menor renda passam a ocupar áreas periféricas e grupos mais abastados nas porções norte e sul próximas do centro tradicional do município no entorno da estação ferroviária, atualmente estas áreas são beneficiadas pela ligação ao anel viário, sendo as vilas Gonzaga, Cláudia e Santa Lina (ÂNGELO, 2018).

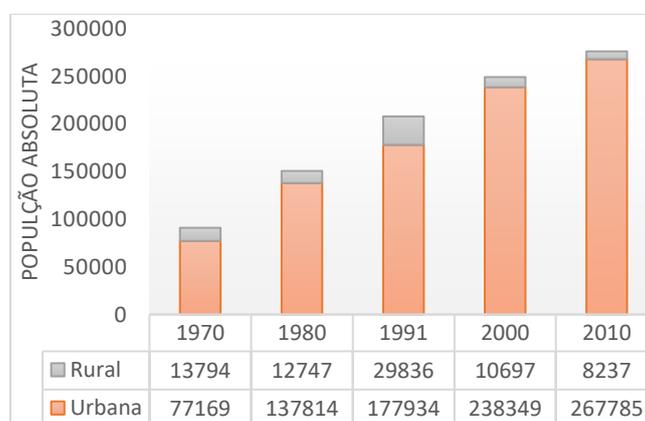
Mapa 4. Mapa de localização do município de Limeira – SP



Fonte: Elaborado por Machado, 2023

Semelhante à maioria das cidades interioranas ligadas à capital paulista pelos principais eixos rodoviários do estado, a população de Limeira apresentou um rápido crescimento estimulado pelo processo de desconcentração econômica, entre 1970 e 1991 a população absoluta do município mais que dobrou. Durante a década de 1970, a população rural apresenta uma pequena queda em números absolutos, ao contrário do contingente urbano que é praticamente multiplicado por dois no mesmo período. Segundo estimativas do IBGE, a população total do município manteve seu ritmo acelerado de crescimento entre 2010 e 2021 (figura 1).

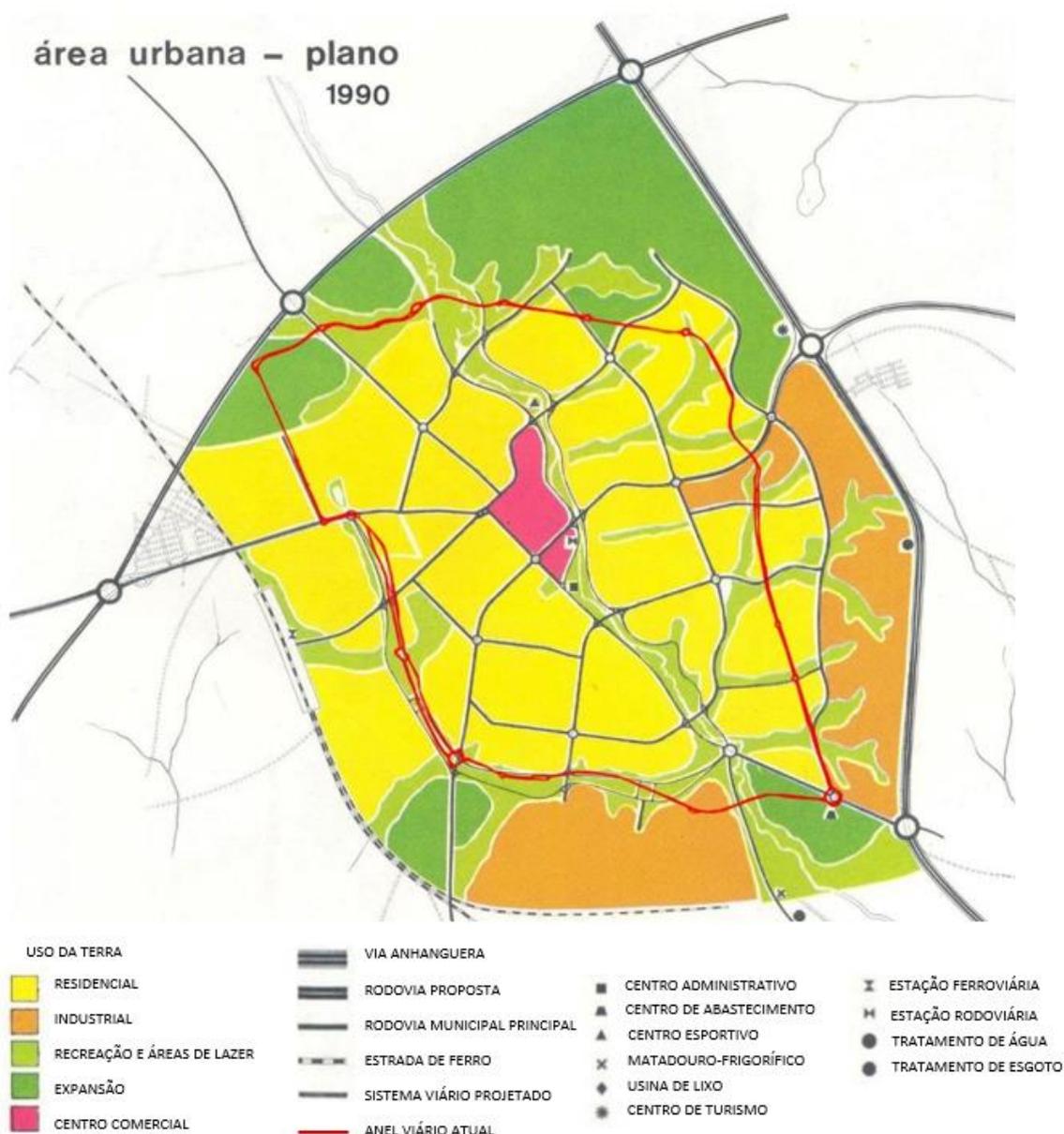
Figura 1: Evolução da população absoluta residente em Limeira: 1970 – 2010



Fonte: IBGE, 2021. Elaborado pelo autor.

O rápido crescimento urbano limeirense observado a partir da década de 1970, é marcado pelo incremento populacional mais intenso relacionado às migrações internas e pela dispersão da mancha urbana com a instalação de indústrias nas proximidades dos eixos rodoviários, destacando as porções sul e leste no entorno da Rodovia Anhanguera, que tem sua duplicação iniciada na década de 1960. Essas áreas recebem em 1969 o zoneamento industrial no Plano Local de Desenvolvimento Integrado de Limeira (figura 2). A expansão das áreas residenciais ocorre principalmente nas zonas sul, oeste e norte da cidade, a verticalização é potencializada na década de 1980 no município, marcando a ocupação pelas elites nos edifícios voltados para a moradia em áreas mais bem servidas de serviços e sistemas viários no setor oeste do centro urbano (RIZARDI, 2012).

Figura 2. Uso do solo e infraestrutura na área urbana de Limeira – plano 1990



Plano Local de Desenvolvimento Integrado de Limeira, 1969, prancha 25. [modificado pela autora] (Ângelo, 2018).

Ao analisar as transformações na morfologia urbana de Limeira durante as décadas de 1980 e 1990, Mineo (2009) destaca o crescimento das indústrias nas periferias leste e sul. Quanto ao processo de ocupação do centro, destaca as atividades comerciais no período, também levando a um processo de periferização das moradias destinadas às classes sociais de maior renda.

Ângelo (2018) enfatiza a importância da estruturação do sistema de vias expressas radiais e perimetrais do município que deram origem ao atual Anel Viário, cuja construção foi entre as décadas de 1970 e 1980, no processo de dispersão das moradias para classes sociais de maior renda. É na proximidade destas vias expressas que proliferaram e proliferam a maioria dos condomínios residenciais de Limeira.

No final da década de 1990, o fechamento do Limeira Shopping, localizado às margens da Rodovia Anhanguera na zona norte do município, estimulou a retomada de atividades comerciais no centro urbano, mas este processo não diminuiu seu esvaziamento residencial ou a especulação imobiliária motivada pela horizontalização da mancha urbana com o surgimento de novos condomínios e pela conclusão das obras do anel viário e ampliação de vias radiais que facilitam a fluidez nos deslocamentos (ÂNGELO, 2018). Em 2003, é inaugurada uma galeria de lojas na porção central que passa a se chamar Shopping Limeira Pátio após sua expansão em 2006. Uma torre de dez andares voltada para escritórios privados anexa ao centro de compras é inaugurada no ano de 2015, incrementando o potencial do setor terciário no centro.

O empreendimento está localizado na porção central mais elitizada, conhecida popularmente como “centro acima” por estar em área de maior altimetria e fazer parte da porção mais nobre se comparada ao centro popular da cidade situado próximo ao vale do Ribeirão Tatu (figura 4). O shopping também é beneficiado pela facilidade de acesso por estar ligado ao anel viário pelas avenidas expressas (radiais) Comendador Agostinho Prada e Lauro Corrêa da Silva, sendo esta última contemplada pela maior obra viária municipal dos últimos anos, o viaduto da Barroca Funda que transpõe o trecho sul do Anel Viário.

Figura 3 e 4: Zona central de Limeira – “centro acima” e vale do Ribeirão Tatu.



Avenida Saudades

Rua Siqueira Campos

Fonte: registradas pelo autor, 2022.

Ao lado do Shopping Limeira Pátio, em 2004 a sede da prefeitura municipal e a maioria das suas secretarias são transferidas para o prédio da antiga indústria Prada; por tratar-se de um prédio histórico tombado não pode ser modificado, impedindo a expansão de sua estrutura. Como solução, em 2019, a prefeitura

comprou o restante do terreno para a construção futura de prédios modernos que possam abrigar outros órgãos do executivo municipal, consolidando a concentração da administração na área mais elitizada do centro.

Quanto à ocupação na periferia da cidade por grupos de maior renda, é possível relacioná-la às políticas estaduais e municipais, respectivamente, de ampliação dos eixos rodoviários e das vias de acesso intraurbanas. Criado em 1969, o Plano Local de Desenvolvimento Integrado de Limeira visava expandir a estrutura viária para uma melhor integração do território urbano com as rodovias do entorno e promover a atividade industrial pela criação dos distritos industriais nos arredores da mancha urbana, próximos da Rodovia Anhanguera, na periferia sul e no Vale do Ribeirão Tatu, este que também passa a receber nova infraestrutura como estádio municipal, terminais urbano e rodoviário e projetos de revitalização. Porém, atualmente o vale abriga atividades de comércio mais popular, pensões de baixo custo e imóveis deteriorados, em alguns existem pontos de comércio informal e ilícito e casas de prostituição (figura 5 e 6).

Figura 5 e 6. Imóveis da zona central no entorno do Vale do Ribeirão Tatu e Terminal Urbano de Limeira



Cruzamento entre rua Siqueira Campos e Avenida Campinas e Terminal de Ônibus de Limeira  
Fotos: registradas pelo autor, 2022.

No início da década de 1990 ocorrem as primeiras ações de fechamento dos espaços residenciais localizados nas proximidades dos eixos viários, como os bairros de chácaras com acesso controlado localizados na margem da rodovia Piracicaba-Limeira e o Jardim Florença de casas, ambos na porção oeste do município. Na mesma década são lançados os primeiros loteamentos fechados desde a origem do empreendimento, com grande variedade na dimensão dos terrenos, de 600 a 250 m<sup>2</sup>, também concentrados nas regiões norte e oeste.

Quanto ao crescimento da oferta de serviços e comércio nas áreas periféricas beneficiadas pela infraestrutura viária, destaca-se em 2012 a reinauguração do Limeira Shopping localizado na rodovia Anhanguera, concentrando o maior número de empreendimentos de redes globais e nacionais presentes na cidade, tendo como principal destaque seu acesso facilitado por encontrar-se em uma alça de ligação da rodovia e próximo do trecho norte do Anel Viário da cidade.

Ao lado do shopping em 2013 é lançado o empreendimento Fazenda Itapema Residenciais, na área da antiga fazenda centenária de mesmo nome. Dotado de infraestrutura de lazer como campo de golfe, centro hípico e quadras poliesportivas, o condomínio anuncia em seu site a ideia de facilidade de acesso e proximidade com o

shopping, harmonia com a paisagem da histórica fazenda onde o empreendimento foi implementado e o alto padrão das instalações e residências. Está entre os condomínios de maior valor por metro quadro da cidade.

No eixo rodoviário Piracicaba-Limeira (Rodovia Deputado Laércio Corte) na porção oeste do município, é aberto em 2013 o Shopping das Nações, grande empreendimento que encerrou suas atividades em 2020. Apesar da localização privilegiada pelo sistema viário intermunicipal e intraurbano, um grande problema do centro comercial era a falta de acesso direto pela rodovia, necessitando o uso das estreitas ruas do bairro no entorno do prédio para entrada no estabelecimento. Apesar da construção do acesso direto pela rodovia, o período da pandemia foi colocado como responsável pelo encerramento das suas atividades que sempre se destacou negativamente para o público na questão da acessibilidade.

O município também apresenta um processo de dispersão de prédios públicos para áreas da periferia que são conectadas pelas grandes vias de transporte, como a Câmara Municipal em 1997 e o prédio da Receita Federal em 1999, próximos à Rodovia Piracicaba – Limeira na zona norte da cidade. O campus Limeira da Universidade Estadual de Campinas é inaugurado nas adjacências em 2009, próximo das instalações do Colégio Técnico de Limeira (COTIL), também pertencente à Unicamp e situado nas margens da Rodovia Piracicaba – Limeira. Vale destacar que nesta porção da cidade estão localizados os loteamentos fechados Parque São Bento e Parque Centreville que foram abertos com apoio da prefeitura em 1969 e 1976, respectivamente.

Na Via Antônio Cruães Filho, trecho oeste do anel viário, foi criado em 2007 o Parque da Cidade dentro do espaço da CATI - Coordenadoria de Assistência Técnica Integral de Agricultura do Estado - oferecendo áreas de lazer como playground, pista de corrida, biblioteca, centro cultural e teatro, além de serviços da administração municipal. Outro destaque é a realização de diversos eventos culturais e comerciais, como feiras, shows e workshops neste espaço. O complexo também abriga a Sociedade Hípica de Limeira, com amplo espaço para a realização de suas atividades e oferta de cursos pagos de equitação. No outro lado da avenida, em 2019 são finalizadas as obras do Fórum Cível de Limeira, graças ao apoio financeiro da prefeitura, transferindo a maior parte das suas atividades antes realizadas na zona central para o novo complexo.

Em 2018, na radial Comendador Agostinho Prada, próximo ao entroncamento com a Avenida Cruães Filho do anel viário, é inaugurada a nova sede da Justiça Federal de Limeira, no antigo prédio do Jornal da Cidade, sendo a prefeitura municipal a responsável pelo pagamento do aluguel. Neste eixo viário radial, são concentrados diversos condomínios de alto padrão e ampliaram os lançamentos de empreendimentos verticais residências nos últimos anos.

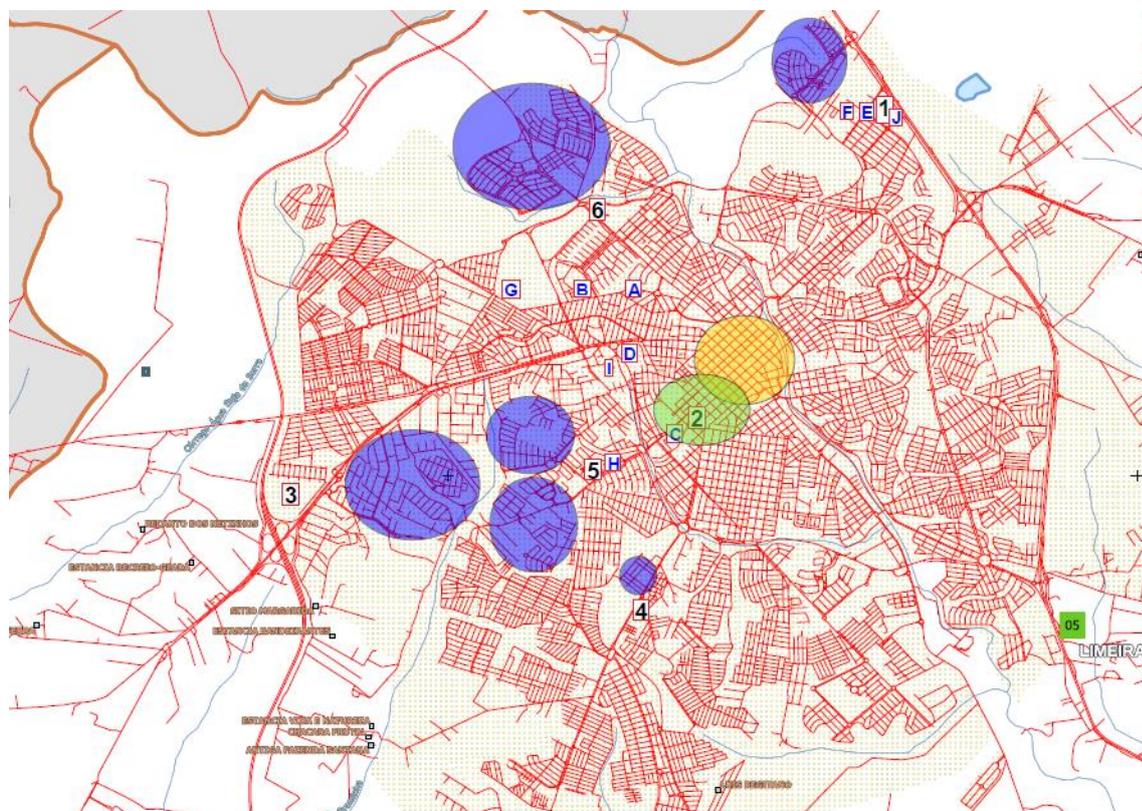
Apesar desses prédios públicos citados estarem às margens do anel viário, a porção periférica que ocupam é bastante próxima da atual sede da prefeitura, utilizando as vias radiais, a distância não passa de um quilômetro e meio. Ou seja, os trechos dos sistemas viários contemplados pelos investimentos públicos estão ao lado do “centro acima”, elitizado e com melhor densidade viária. A porção central de baixa altitude, próximas das degradadas e desvalorizadas áreas no entorno do vale do Ribeirão Tatu, são negligenciadas na alocação de recursos.

Esta porção marginalizada do centro que, como colocado anteriormente, é onde se formou o núcleo inicial de expansão urbana do município. No passado, ela era marcada pela presença da importante estação ferroviária para a economia da cidade e pelas indústrias instaladas no vale do Ribeirão Tatu, elementos que foram

atrativos para a construção de moradias no entorno. Atualmente, galpões industriais abandonados e as margens degradadas do poluído ribeirão marcam a paisagem ao lado dos terminais de ônibus municipal e rodoviário.

A periferização dos serviços continua com o Detran – Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo – que foi transferido para a zona nordeste do anel viário em 2012. No ano de 2020, uma parceria entre os governos estadual e municipal viabilizou a transferência dos serviços do departamento para o Limeira Shopping, junto com a unidade do Poupatempo, antes abrigado no Shopping das Nações, localizado na periferia oeste do município. Igualmente colaborando com a tendência de periferização dos serviços públicos, em 2015 a Justiça do Trabalho é transferida da área central da cidade para a mesma zona norte (Mapa 5).

Mapa 5. Instalações recentes de serviços públicos e privados em Limeira (SP)



Legenda					
● Centro antigo			● "Centro acima"		
● Regiões com maior concentração de condomínios horizontais de casas					
	Ano	Empreendimentos privados		Ano	Prédios de serviços públicos
1	1989	Limeira Shopping*	A	1997	Câmara Municipal
2	2006	Pátio Limeira Shopping	B	1999	Receita Federal
3	2013	Shopping das Nações**	C	2004	Prefeitura Municipal
4	2017	Supermercado Savegnago	D	2007	Parque da Cidade
5	2021	Supermercado Pão de Açúcar	E	2012	Detran – Limeira Shopping
6	2022	Supermercado Covabra	F	2015	Justiça do Trabalho
*fechado em 1999 e reaberto em 2012. **fechado em 2020.			G	2018	Unicamp – Campus Limeira
			H	2018	Justiça Federal de Limeira
			I	2019	Fórum Cível de Limeira
			J	2020	Poupatempo

Fonte: Malha Municipal Digital do IBGE, 2021, adaptada pelo autor.

A polarização de Limeira dentro de sua rede urbana é evidenciada pela instalação de órgãos públicos e atividades comerciais e de serviços que atendem os municípios próximos, sendo classificada pela Emplasa (2011) como município de perfil multissetorial e com polarização nas cidades do entorno. Eliseu Sposito (2007), relaciona o reforço dos papéis das cidades médias dentro da sua rede urbana com as novas dinâmicas da divisão regional do trabalho e seus efeitos na estrutura intraurbana delas, seguindo as mesmas lógicas e interesses daqueles vistos nas metrópoles. Afirma o autor:

Assim, a situação geográfica das cidades influi na definição de sua centralidade interurbana e no peso de seus papéis regionais, principalmente no que se refere ao consumo do tipo moderno, realizado em espaços como *shopping centers*, hipermercados e/ou em unidades de franquias, que se amplia nas cidades médias e reflete a expansão, pelo interior, dos grandes capitais nacionais e transnacionais que operam no setor e que, por sua vez, tem impactos na estruturação interna das cidades onde se instalam, tanto porque, ao definirem os pontos de localização produzem novas centralidades intraurbanas, como por reforçarem novas formas de produção do espaço urbano (SPOSITO, 2007, p. 13).

O setor terciário voltado para públicos de maior renda também apresenta um processo de dispersão em Limeira, exemplificado pela expansão das redes varejistas nas periferias oeste e norte do município. Nas vias radiais Lauro Corrêa da Silva e Comendador Agostinho Prada, foram abertos, respectivamente, os supermercados das redes Savegnago, segunda unidade na cidade, em 2017 e Pão de Açúcar em 2021, ambos nas proximidades dos condomínios da zona oeste do município e da recém-inaugurada nova sede da Justiça Federal em 2018. Em 2022, a zona norte recebe a segunda unidade da rede Covabra com uma galeria de lojas anexas, o empreendimento fica na ligação do trecho norte do Anel Viário com a Avenida Thereza Silveira Barros Camargo, via que nos últimos anos recebeu diversos investimentos como bares, restaurantes, padarias, academias e lojas voltadas aos públicos de maior renda. Nesta mesma avenida, também é observado um processo de verticalização voltado para condomínios residenciais de alto padrão.

A mobilidade permitida pela conclusão do Anel Viário de Limeira desde o início da década de 1990, a ampliação das vias radiais, a descentralização de prédios públicos e a proliferação de novos espaços de consumo nos entroncamentos das grandes vias induzem ao uso dos veículos automotores no município e influenciam no crescimento da mancha urbana. Ao analisar a dispersão de prédios dos serviços públicos, municipais e estaduais, além dos estabelecimentos privados para áreas periféricas próximas dos grandes eixos viários a partir do final da década de 1990, fica evidente como o sistema de transporte do município está relacionado às medidas de dispersão da mancha urbana. Porém, este processo de espraiamento com dinamismo econômico apresentado é restrito às regiões oeste e norte do anel viário. Acompanhando esta tendência, os condomínios residenciais voltados aos públicos de maior renda ficam aglomerados nas proximidades dessas vias.

A estruturação dos espaços ocupados pelos condomínios voltados aos grupos de maior renda nas bordas das vias expressas que abrigam centros de consumo em suas interligações, evidencia a menor densidade da ocupação (figura 7). Contrastando com a realidade vista nas áreas periféricas, desprovidas de acesso rápido à porção central do núcleo urbano e de centros de consumo locais.

Figura 7. Tipos de ocupação no espaço urbano de Limeira



- Condomínios de casas unifamiliares ■ Prefeitura Municipal  
■ Condomínios residenciais verticais ■ Novos edifícios varejistas

Fonte: <https://googleearth.com> (2023) – Adaptado pelo autor.

Outro aspecto verificado na dispersão da mancha urbana do município de Limeira, é a escassez de terrenos desocupados nas proximidades dos maiores eixos viários de transporte localizados nas periferias oeste e noroeste, forçando verticalização e a dispersão para áreas mais periféricas. Independente das características estruturais e socioeconômicas dos bairros, as porções não ocupadas são transformadas em reserva de valor. A grande atratividade desses locais é enfatizada por agentes imobiliários que foram entrevistados, eles destacaram a importância que os interessados em novos empreendimentos apresentam na existência de comércio nas adjacências, em facilidades logísticas como presença das grandes vias de transporte e na proximidade com o centro. Um aspecto que se destaca é o discurso de que estes terrenos são cada vez mais raros, sendo um elemento que potencializa a sua valorização, como apresentado pelo corretor Eduardo do estande de lançamento do Condomínio Terras de São Bento III, empreendimento implantado nas terras da antiga Fazenda São Bento na periferia norte de Limeira, voltado para vendas de lotes destinados a casas. O condomínio exemplifica o uso da terra como reserva de valor para fins especulativos, pois as vendas seguiram três etapas em tempos distintos.

Os empreendimentos que são perto das avenidas com ligação rápida ao centro apresentam maior fluidez e são mais caros. Outro ponto importante na apresentação dos imóveis é a presença de supermercados, padarias e outros comércios do dia-a-dia, é um ponto forte desse lançamento. São fatores que deixam o imóvel com maior potencial de valorização no futuro, além do esgotamento de terrenos nessas áreas. (Eduardo, 42 anos, corretor de imóveis do Condomínio Terras de São Bento III)

O discurso dos agentes imobiliários enfatiza a capacidade de valorização destes espaços dentro da lógica defendida por Carlos (2015) da produção do espaço mercadoria, onde o acesso aos lugares de realização da vida é invadido e referenciado pelo valor de troca. A dispersão de atividades terciárias públicas e privadas na cidade pode ser ligada à formação de novas centralidades, concretizando os movimentos especulativos do mercado imobiliário que aumentam a concentração de investimentos em determinadas regiões de Limeira, a exemplo da narrativa de Eduardo, corretor representante dos empreendimentos Condomínio Ibiza, localizado nas margens da Rodovia Piracicaba-Limeira e do Reserva Antonieta, nas margens da Avenida radial Comendador Agostinho.

O (condomínio) Ibiza atrai mais investidores porque fica próximo da Unicamp e agora a Faculdade São Leopoldo Mandic (antiga ISCA) abriu o curso de medicina, tem novos empreendimentos de predinhos nessa área e vendem rápido. O Reserva (Antonieta) é bem próximo do centro e condomínios de alto padrão ficam no entorno, com comércio no local, é mais caro. Com o Fórum (Justiça Federal de Limeira), aberto faz pouco tempo, a área vai crescer mais e valorizar. Novos lançamentos nessas regiões estão aparecendo, Limeira está com o mercado bem aquecido. (Eduardo, 29 anos, corretor de imóveis)

Outro relato interessante deste corretor mencionado é sobre a entrada de novos investidores no mercado imobiliário da cidade, segundo o entrevistado, fato justificado pelo elevado potencial de Limeira para empreendimentos verticais até 350 mil reais em comparação com duas cidades da região, Rio Claro e Araras.

Também trabalho em Rio Claro e Araras, mas Limeira tem um mercado mais aquecido mesmo. As construtoras estão pegando terrenos próximos das avenidas e subindo torres de apartamentos entre 55 e 70 m<sup>2</sup> na faixa de 250 e 350 mil (reais), vendem bem. Nessa região (porção oeste da cidade) cresce muito os lançamentos de prédios e o comércio acaba indo junto. (Eduardo, 29 anos, corretor de imóveis)

Analisando a ocupação na porção sul de Limeira, área onde ocorre a maior expansão da mancha urbana periférica do município e que apresenta imóveis de menor valor, a dispersão urbana neste vetor se difere quanto aos vetores norte e oeste, chamando a atenção pelo elevado número de terrenos desocupados, criando verdadeiros retalhos que variam desde grandes glebas a pequenos lotes que compartilhem o espaço com pequenas edificações como galpões empresariais, acanhadas casas ou estabelecimentos comerciais construídos juntos aos muros que separam os imóveis dessas quadras divididas em pequenos lotes, além de alguns prédios residenciais de diversas torres e poucos andares espalhados pela zona sul. Apesar do intenso processo de espalhamento, a área é pouco atendida por avenidas

de integração ao anel viário ou à porção central, sendo os eixos de deslocamentos restritos com avenidas descontínuas e ruas estreitas. Também se ressalta a ausência de redes nacionais ou internacionais de serviços instaladas no setor, predominando comércios locais de pequeno porte.

A partir de dados do IBGE (2010), Taufic (2014) elabora a regionalização das classes de rendimento do município de Limeira. Tomando como referência a divisão regional apresentada anteriormente (mapa 1), a zona com maior renda é a porção central, seguida pelas regiões norte e oeste 2, respectivamente. Enquanto as menores ficam nas regiões leste, sul e oeste 1. Apesar de concentrar a maioria dos condomínios voltados para rendas mais elevadas, a zona oeste 2 apresenta elevados desequilíbrios socioespaciais, as moradias de alto e médio padrão concentram-se na parte norte e ao avançar em direção à Campinas, paralelo à Rodovia dos Bandeirantes, o padrão de ocupação se assemelha ao verificado nas porções mais periféricas do vetor sul do município.

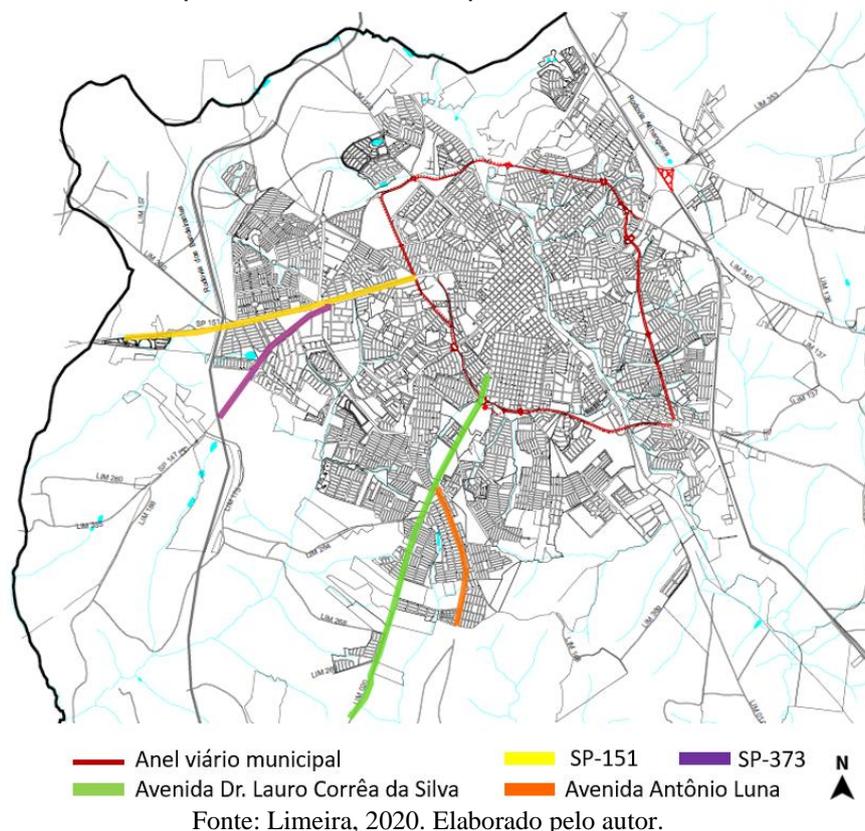
## MOBILIDADE URBANA EM LIMEIRA E A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

O espraiamento da mancha urbana de Limeira apresenta a ocupação das áreas no entorno do anel viário e os vetores oeste e sul se destacam nessa expansão. As vias radiais apresentam grande importância no direcionamento destes vetores, na porção oeste destacam-se as rodovias SP-151 (ligação Iracemápolis-Limeira) e BR-373 (ligação Piracicaba-Limeira), cidades de intensa integração com Limeira na rede urbana regional, que ao entrarem no perímetro urbano formam uma confluência dando início à Avenida Piracicaba, a qual se estende até a zona central. Como levantado anteriormente, é neste eixo viário que os primeiros loteamentos afastados do centro foram criados na década de 1970, com ligação direta à rodovia que conecta Limeira ao maior centro urbano da região, Piracicaba. Com uma área urbana maior, a zona sul também apresenta sua expansão orientada pelas vias radiais, sendo as avenidas Dr. Lauro Corrêa da Silva e Dr. Antônio Luna que integram o centro até o extremo sul da cidade (Mapa 8).

Os desequilíbrios dentro do município de Limeira, assim como em diversas cidades, contribuem para a visão mercadológica dos compradores de imóveis. Reis Filho (2015) avalia a situação como uma transformação dos consumidores em investidores, que interessados em ampliar seu patrimônio procuram explorar a evolução do tecido urbano disperso, mesmo que involuntariamente, explorando a possibilidade de pequenos investimentos em vetores da cidade com tendência de crescimento e adensamento da ocupação. Assim, esperando a continuidade da demanda, os compradores/investidores esperam a rápida valorização de seus imóveis.

A visão de Reis Filho, se apoia na observação, já mencionada anteriormente, de Sposito (2007) quanto aos elementos que facilitam o processo de dispersão das classes de maior renda no tecido urbano das cidades médias. No caso do município de Limeira, um fator relevante pode ser considerado quanto ao modelo de deslocamento baseado no transporte automotivo individual utilizado por moradores de bairros com controle de acesso localizados nas periferias norte, oeste 1 e oeste 2, que são beneficiados pelas vias radiais e perimetrais existentes.

Mapa 8. Eixos de transporte em Limeira.



Para levantar informações sobre o deslocamento dos residentes dos condomínios localizados na periferia urbana, foram realizadas entre 15 de julho e 23 de setembro de 2022 entrevistas semiestruturadas com 12 moradores. As rendas declaradas foram superiores à média municipal de 2,8 salários mínimos e da nacional divulgada pelo PNAD (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios) de R\$ 1.353,00, (IBGE, 2021), oscilando entre 11 e 32 mil reais mensais por residência. A distribuição das residências dos participantes é de cinco localizados nos condomínios da zona oeste e sete da zona norte. Os resultados foram bastante semelhantes e considerados satisfatórios para entender as práticas de deslocamento cotidiano dos indivíduos e sua percepção quanto à mobilidade urbana no município de Limeira - SP.

Todos os entrevistados colocaram que seus deslocamentos cotidianos relacionados a trabalho, educação e consumo são realizados por meio dos automóveis, 11 por automóvel próprio e um por aplicativo de transporte. Assim, caracteriza o veículo como elemento básico para o cotidiano, onde as vias expressas orientam suas ações quanto aos espaços de consumo e a forma de deslocamento, materializando um estilo de vida. Ponto reforçado pelas respostas encontradas quando pedido aos entrevistados que pontuassem os dois fatores de maior peso para a escolha da moradia, três quartos das respostas relacionaram a segurança no condomínio. Entretanto, destaca-se que 60% levantaram fatores voltados à mobilidade urbana, como proximidade do trabalho, fácil acesso às avenidas e acessibilidade aos serviços básicos nas proximidades.

Ao comparar a antiga moradia com a atual dos entrevistados, temos dois vindos de bairros abertos da periferia de Bauru – SP, próximos de importantes eixos rodoviários; um da porção central de São João da Boa Vista – SP; e outra da área litorânea da cidade de Santos – SP. Entre os residentes de Limeira, três moravam no

centro, quatro na zona sul (sendo a menos de dois quilômetros do centro) e um próximo da via arterial que liga a zona oeste à Piracicaba e ao centro de Limeira.

Quanto aos dois fatores de maior peso na escolha da moradia, para sete entrevistados o menor custo em relação a outros condomínios foi relevante na escolha, destacando os moradores dos condomínios da porção norte da cidade, área de lotes menores e valor dos terrenos por metro quadrado inferior aos encontrados na porção oeste. A segurança de morar em condomínios foi atribuído a nove entrevistas e outras respostas focaram na tranquilidade, proximidade de serviços e opções de lazer.

Ao serem questionados sobre a maior vantagem da localização de suas residências, as respostas se concentraram em três pontos, a tranquilidade dos bairros por serem afastados do centro, a disponibilidade de serviços de fácil acesso e as facilidades quanto à mobilidade como proximidade de avenidas e acesso à rodovia. Quanto às deficiências dos bairros, dois moradores citaram a falta de ofertas de lazer, uma entrevistada citou a falta de comércio próximo e outra a oscilação dos serviços telefônicos, questões relacionadas a mobilidade apareceram nas outras oito respostas, sendo trânsito mais intenso durante o horário de pico.

Apesar de nove entrevistados colocarem a distância de deslocamento como fator negativo de seus bairros, um fato observado com as entrevistas e que vale reflexão quanto ao processo de periferação presente em Limeira é como a distância e o tempo dos deslocamentos são pouco alterados para a população de classe média que decidiu migrar para condomínios nas franjas da cidade. A maior distância citada foi um aumento de cinco quilômetros e incremento no tempo de deslocamento de 20 minutos, isso durante o deslocamento em horário de pico, não passando de dez minutos em horários alternativos. Outras alterações informadas não superaram os cinco quilômetros e dez minutos de incremento, oito entrevistados colocaram como irrelevantes as alterações com o novo endereço e dois não conseguiram dimensionar por terem mudado de cidade, mas ao serem questionados sobre a distância e tempo de percursos, disseram que não era um fator de incômodo.

A fluidez possibilitada pelas grandes vias de deslocamento, a presença de serviços e comércio nas proximidades e a relativa pequena distância entre o centro e as áreas periféricas do município, enaltecem que o deslocamento para bairros nas margens da cidade pouco altera o cotidiano desses moradores, sendo que nenhum enfatizou o tempo perdido como ponto negativo do deslocamento ou mencionaram a falta de transporte público. Ao serem questionados sobre o uso de bicicletas e caminhadas, o pensamento centrado no automóvel como forma de deslocamento se evidencia, pois essas práticas ficam exclusivas para o lazer quando citadas pelos condôminos.

Assim, as entrevistas indicaram que o modo de vida desse grupo social ligado aos bairros periféricos de acesso controlado conectados pelas vias expressas é pouco afetado pelas distâncias cotidianas, sendo a distância ou a necessidade do carro um elemento que não representa grandes empecilhos para essas famílias. Segundo Villaça (2001):

As acessibilidades variam ainda de acordo com os veículos utilizados. Variam, portanto, com as classes sociais: com a distinção, por exemplo, entre acessibilidade para quem depende de transporte público e para quem possui transporte individual.

Sendo os transportes intraurbanos os maiores determinantes das transformações dos pontos, as vias de transportes têm enorme

influência não só no arranjo interno das cidades, mas também sobre os diferenciais de expansão urbana [...]. (p. 79-80)

Considerando a visão de Bourdieu (2007) sobre *habitus*, como uma adaptação ligada aos condicionantes sociais dentro de determinada conjuntura, o uso do transporte individual é inerente às populações residentes nesses loteamentos de acesso controlado situados na periferia urbana (Mapa 5 e Figura 7). Pois o próprio urbanismo destes empreendimentos apresenta, na maioria dos casos, longas distâncias da portaria até a residência, amplas ruas e áreas com jardins, exigindo veículos particulares até mesmo para chegarem até a saída do condomínio. Dentro de um contexto de menores gastos em relação às grandes metrópoles quanto ao custo do solo urbano, as facilidades no deslocamento e disponibilidade de mão de obra para a manutenção desses espaços, a amostragem se apresentou satisfatória graças à riqueza da obtenção de dados sobre a relação dos sujeitos com a mobilidade urbana no município.

As lógicas interpretadas pelo estudo empírico ao serem confrontadas com as referências teóricas sobre o processo de dispersão urbana e as lógicas de segregação socioespacial, apresentaram conexões e interconexões com as transformações apresentadas nas cidades médias em processo de expansão de suas manchas urbanas.

As alterações dos espaços de consumo, com a entrada das grandes redes nacionais e internacionais voltadas a produtos mais sofisticados nesses bairros periféricos, marcados pela presença de classes mais altas e dos *shoppings* na borda urbana, consolidam o processo de transformação dos espaços de consumo nas cidades médias, como apresentado por Sposito, Góes, Sposito e Bellet (2015). Semelhante em outros municípios, a necessidade do automóvel para se movimentar nas grandes vias expressas fortalece o caráter segregador do processo. Ademais, a mudança de órgãos públicos das áreas centrais tradicionais para as novas centralidades, também beneficiadas pelos investimentos privados de comércio e serviços, reduzem os deslocamentos cotidianos apenas em determinadas periferias privilegiadas por estes investimentos públicos e privados.

A segregação socioespacial presente em cidades médias como Limeira é facilitada pelas dinâmicas favoráveis à mobilidade urbana. Enquanto o zoneamento urbano se configura como elemento pouco determinante na escolha dos imóveis pelos grupos sociais de maior renda, a atratividade de determinadas regiões da mancha urbana está vinculada aos benefícios implantados. Primeiramente, as facilidades de deslocamento pelas vias expressas criadas pelos investimentos públicos e, posteriormente, a instalação de prédios públicos e oferta de bens e serviços específicos ao grupo social “alvo” vindos pelos investimentos privados. Aos grupos sociais aptos a pagar pelas comodidades que facilitarão suas práticas sociais cotidianas, fica a opção pela tentativa de autosegregação dos problemas urbanos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Orientada pela Rodovia Anhanguera, a expansão das áreas industriais estimulou a ampliação do espaço urbano em diversos municípios do interior paulista. Primeiramente, em Campinas e nos municípios do entorno, com destaque para Americana, importante centro industrial da Região Metropolitana de Campinas. O processo de ocupação urbana segregou diferentes grupos sociais e formou espaços descontínuos já na década de 1970 (NASCIMENTO, 2013). No entanto, a fluidez

permitida pelos eixos rodoviários e vias urbanas viabilizou a expansão deste modelo ao longo de algumas rodovias que ligam a capital ao interior, como visto em Limeira, que estabeleceu distritos industriais no entorno da via Anhanguera e verifica um processo de ampliação da ocupação da periferia sul por grupos sociais de menor renda, junto aos edifícios industriais desta porção do espaço urbano.

A notória articulação entre mobilidade e oferta de serviços públicos e privados são elementos fomentadores e resultantes da elitização de determinadas áreas da mancha urbana limeirense, enquanto as periferias marginalizadas tornam-se frentes de ocupação adensadas que nutrem a sensação de necessidade por ampliação do espaço urbano. Com estes aspectos, cria-se uma estrutura especulativa aliada à segregação socioespacial nas cidades médias.

O acesso ao espaço urbano no município de Limeira, assim como em diversas outras cidades, é orientado pelo mercado, que restringe o conjunto de escolha dos moradores afetando suas condições de vida, como tempo de deslocamento e acesso aos serviços e lazer, ou seja, determinando o acesso à cidade. Carlos (2015, p. 29) relaciona a importância da localização do terreno no tecido urbano com a “acessibilidade em relação aos lugares ditos privilegiados” para a formação do seu preço. Ainda segundo a autora, as condições de reprodução do espaço urbano estão relacionadas na evolução da valorização do espaço.

Percebe-se em Limeira um processo de segregação socioespacial, onde a apropriação do acesso aos lugares é diferenciada entre seus moradores a partir da capacidade econômica de cada um. Nas áreas elitizadas, as edificações estão às margens das grandes vias de transporte em bairros onde ocorre a consolidação das novas centralidades e lançamentos de empreendimentos dotados de diferentes serviços e até mesmo comércio intramuro, atribuindo um caráter centrífugo e, ao mesmo tempo, centrípeto.

Assim, consolida-se uma mancha urbana dispersa e com relativa autonomia frente às outras áreas da cidade, mas mantêm-se sua integração aos espaços centrais pelas grandes vias de mobilidade e pelas facilidades vindas com a crescente difusão do automóvel em cidades médias, ainda, pouco afetadas pelos problemas de mobilidade típicos dos grandes centros urbanos. A racionalidade do espaço na sociedade capitalista inexistente na prática, pois contradições entre ordenamento do Estado e as práticas impostas pela burguesia na busca da reprodução do capital criam projetos parciais para comercialização do espaço.

## REFERÊNCIAS

ANGELO, A. R. M., **História da cidade: a movimentação das elites pelo território**. Dissertação de mestrado FAU/USP, São Carlos – SP, 2018. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-17042018-153957/pt-br.phphttp://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 09 de janeiro de 2021.

BOURDIEU, P. **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

CANO, Wilson. **Desconcentração produtiva e regional no Brasil: 1970-2005**. Editora Unesp: São Paulo, 2008.

CARLOS, A. F. A.. **Metageografia: Ato de conhecer a partir da Geografia.** In: CARLOS, A. F. A. (Org.). Crise Urbana, Contexto, São Paulo, 2015

EMPLASA, **Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo.** – São Paulo, 2011.

FIPE, **Panorama regional: Região Metropolitana de Piracicaba.** – São Paulo, 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Sinopse do Censo Demográfico 2010: Município de Limeira.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 09 de janeiro de 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Em 2021, rendimento domiciliar per capita cai ao menor nível desde 2012.** Disponível em: <[https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/34052-em-2021-rendimento-domiciliar-per-capita-cai-ao-menor-nivel-desde-2012#:~:text=O%20rendimento%20m%C3%A9dio%20mensal%20domiciliar,hoje%20\(10\)%20pelo%20IBGE](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/34052-em-2021-rendimento-domiciliar-per-capita-cai-ao-menor-nivel-desde-2012#:~:text=O%20rendimento%20m%C3%A9dio%20mensal%20domiciliar,hoje%20(10)%20pelo%20IBGE)>. Acesso em: 25 de outubro de 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Malha Municipal Digital do IBGE – 2021.** Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html?=&t=downloads>>. Acesso em 23 de outubro de 2022.

LENCIONI, S. **Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: região da metrópole desconcentrada** In: SANTOS, M. SOUZA, M. A. A. SILVEIRA, M. L. Território Globalização e Fragmentação. São Paulo – SP. Hucitec, 1998, p. 198 - 210. - 2010.

LENCIONI, S. **A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo socioespacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica.** IN: Encontro Nacional da Anpur, 10, p. 1-13, 2009.

MIOTO, B., SEVERIAM, D., MACEDO, F., BESSA, W. **A indústria de São Paulo: concentração e desconcentração produtiva na obra de Wilson Cano.** In: SANTOS, A. Q., GALVÃO, A. C. F., BOLAÑO, C. R. S., FEITOSA, C. O., PATRÍCIO, I. Wilson Cano – A Questão regional e urbano no Brasil. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2021.

MINAYO, M. C. S. **Amostragem e saturação em pesquisa qualitativa: consensos e controvérsias.** Revista Pesquisa Qualitativa. São Paulo. V. 5, n. 7, p. 01-12, abril, 2017. Disponível em: <<https://editora.sepq.org.br/rpq/article/view/82>>. Acesso em: 12 de março de 2023.

MINEO, M. M. P. **O espaço urbano e suas temporalidades: Diagnóstico e propostas de intervenção para o patrimônio histórico do centro de Limeira – SP.**

Dissertação de Mestrado, 2009. IGCE-UNESP. Rio Claro – SP. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/95629>>. Acesso em: 30 nov. 2021.

NASCIMENTO, E. **As desigualdades socioespaciais urbanas numa metrópole interiorana: uma análise da Região Metropolitana de Campinas (SP) a partir de indicadores de exclusão/inclusão social** Tese de Doutorado. Instituto de Geociências – UNICAMP. Campinas – SP 2013. Disponível em: <<https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/912474>>, acesso em: 04 mar. 2023.

NEGRI, Barjas. **Concentração e Desconcentração Industrial em São Paulo (1880-1990)**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

PACHECO, C. A. **Fragmentação da Nação**. Campinas - SP. Instituto de Economia da Unicamp, 1998.

PROENÇA, Anderson Dias de Almeida, SANTOS JR., Wilson Ribeiro. **Reestruturação produtiva e consolidação de novos eixos de desenvolvimento territorial: O caso do Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista**, Rev. Bras. Estud. Urbanos Reg. 21 (2) • May-Aug 2019. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbeur/a/8bBrRt6nxNvhZnsDYNqVBTD/?lang=pt#>>. Acesso em: 10 junho de 2022.

PINTAUDI, S. M. CARLOS, A. F. A. **Estado e Indústria no Estado de São Paulo**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, 57 (1): 5-23, jan./mar. 1995.

REIS FILHO, N. G. **Dispersão urbana e modernização capitalista**. Revista Cidades. SÃO PAULO, V. 12 n. 21 p. 92 -107, março 2015. Disponível em: <<https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/issue/view/127>>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2023.

RIZARDI, L. P., **Expansão urbana de Limeira entre 1970 e 2010 – Uma análise espacial a partir de dados cadastrais**. FCA/UNICAMP, 2012.

SPOSITO, E. S. **Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no Estado de São Paulo**. IX Colóquio Internacional de Geocrítica, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – RS, 2007. Disponível em: <[Eliseu Sposito - Reestruturação produtiva e urbana no Estado de São Paulo \(ub.edu\)](https://repositorio.uffs.edu.br/handle/2012/127)>. Acesso em: 24 de outubro de 2022.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M.; BELLET, C.: SPOSITO, E. S. **Reestructuración y cambio en dos centros comerciales tradicionale**. Visiones comparadas: Presidente Prudente (Brasil) y Lleida (España). In BELLET, C.; MELAZZO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; LLOP, J. M. (Orgs.). **Urbanização, produção e consumo em cidades médias/intermediárias**. Presidente Prudente y Lleida: Edicions de la Uiversitat de Lleida, 2015.

TAUFIC, R. O. **Expansão Urbana e Relação Campo-Cidade: um estudo a partir do município de Limeira-SP (2003 e 2013)**. Dissertação de mestrado. Instituto de Economia – UNICAMP. Campinas – SP 2014. Disponível em: <<https://www.unicamp.br/unicamp/teses/2014/11/19/expansao-urbana-e-relacao->

[campo-cidade-um-estudo-partir-do-municipio-de-limeira-sp](#)>, acesso em: 04 mar. 2023.

**TINEU, R. A Desconcentração Industrial da Região Metropolitana de São Paulo e seus Efeitos sobre as Regiões Administrativas de Campinas, São José dos Campos e Sorocaba no período de 1990 a 2005.** VIII Simpósio de Pós-Graduação em Geografia do estado de São Paulo. Rio Claro – SP, 2008.

**VILLAÇA, F. O Espaço Intra-urbano no Brasil.** São Paulo – SP, Fapesp, 2001.