

CENTRO UNIVERSITÁRIO BELAS ARTES DE SÃO PAULO
ARQUITETURA E URBANISMO

Yago Viana da Cruz dos Santos

Orientador: Prof. Dr. Marcos Virgílio da Silva

**CIDADE-DORMITÓRIO E MOBILIDADE PENDULAR: UMA INVESTIGAÇÃO
SOBRE O MUNICÍPIO DE CARAPICUÍBA**

RESUMO

O presente trabalho busca analisar e compreender os conceitos ainda pouco explorados de “cidade-dormitório” e “mobilidade pendular”, estudando autores promissores nos temas citados. Foi utilizado como estudo de caso o município de Carapicuíba localizada na Região Metropolitana de São Paulo, onde possui uma história significativa para o desenvolvimento local e que contém características que a tornam uma cidade-dormitório com grande fluxo de pendularidade diário.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade-dormitório. Mobilidade pendular. Urbanização.

ABSTRACT

This search looks forward to analysis and understand the concepts less studied of “Dormitory town” and “pendular movement”, studying promising authors of the topics cited. Carapicuíba city located at Metropolitan Region of São Paulo was used as case of study, having a significant history of a development of its region and having the characteristics that makes it a “Dormitory town” with a big daily “pendular movement”.

KEYWORDS: Dormitory town. Pendular Movement. Urbanization.

INTRODUÇÃO

O termo cidade-dormitório vem sendo muito comum na literatura específica brasileira, principalmente quando são estudados os processos sociais e demográficos do contexto metropolitano. Por tanto, não é raro encontrar cidades que estão relacionadas a esse ambíguo termo, sendo ligadas principalmente a situações precárias, como baixo dinamismo econômico e grande vulnerabilidade social. Mas embora seja um termo muito recorrente no meio acadêmico, ainda não há um consenso objetivo sobre o que se entende por uma cidade-dormitório. Segundo Faria (1991) o termo “cidade-dormitório” vinculou-se aos processos de periferização e marginalização da pobreza nos contextos metropolitanos. Consequentemente, o termo passou a ser empregado em um sentido pejorativo em diversos contextos regionais.

Devido ao distanciamento desses municípios dos polos centrais, muitas pessoas precisam se deslocar diariamente para trabalhar e estudar, e isso acarreta diretamente na vida dessa população, diminuindo a sua qualidade de vida. Esse deslocamento diário é chamado pelos estudiosos de “deslocamento pendular” ou “mobilidade pendular” como iremos tratar nessa pesquisa por estar diretamente relacionada com a mobilidade urbana.

Esse trabalho apresenta e analisa os termos “cidade-dormitório e “mobilidade pendular” e busca entender suas definições a partir dos principais autores da literatura acadêmica brasileira. Usaremos o município de Carapicuíba/SP o qual foi escolhido por estar localizado na zona oeste da Região Metropolitana de São Paulo, como aplicação desses conceitos.

1. CONCEITOS FUNDAMENTAIS

Esse trabalho tem como objetivo estudar dois termos recorrentes na literatura acadêmica brasileira sendo eles “cidade-dormitório e “mobilidade pendular”.

1.1 CIDADE DORMITÓRIO

Muitos autores nacionais tratam o surgimento das cidades-dormitório como um início da periferização, relacionando-se com os processos demográficos e metropolitanos.

“No Brasil, diversos são os fatores apontados como causa do surgimento das cidades-dormitório. Dentre eles, podem ser destacados os processos de conturbação e metropolização marcados pela expansão urbana de áreas com baixo dinamismo econômico, elevado crescimento populacional e que, via de

regra, são ocupadas por população de baixa renda residente em assentamentos precários.” (OJIMA 2010, p. 398)

A noção de cidade-dormitório ficou associado ao processo de marginalização e periferização da população mais pobre nos contextos de expansão urbana brasileira, principalmente nos anos de 1970 (PEREIRA, 2010), em que o tema cresce com mais ênfase. Entretanto, diferente dessa conotação pejorativa empregada em boa parte da literatura especializada brasileira, as noções equivalentes a cidade-dormitório na bibliografia internacional, são vistas de uma forma mais positiva, associando-a ao processo de suburbanização das famílias de classe média.

Segundo Ojima (2007) entre os municípios com mais de 20% de sua população ocupada realizando a mobilidade pendular no ano de 1980, 51% dessa população residem em Regiões Metropolitanas. No entanto, em 2000, a participação dos municípios em RMs diminuiu para 40%, ou seja, a maior parte desses municípios estão localizadas fora de RMs, o que aponta que a vinculação que se faz entre “cidades-dormitório” e metrópoles não é tão simples quanto parece. Mas além da relação da região metropolitana, o surgimento do termo cidade-dormitório também apresenta uma relação íntima com os processos demográficos e sociais.

“[...] o surgimento da noção de cidade-dormitório está vinculado aos estudos urbanos que trabalhavam sob a perspectiva dicotômica “centro-periferia”. Porém, ainda seria necessária uma discussão mais ampla para seu enquadramento na categoria de conceito.” (OJIMA, 2007, p. 27)

Em áreas com maior densidade urbana, esse processo de segregação ocorreu primeiro em áreas de conturbação urbana e depois veio acarretar nos municípios muito próximos. Enquanto algumas cidades aplicavam rígidas medidas para o controle de expansão desenfreada, outras permitiam o aumento e a chegada de grandes números populacionais de outros municípios, principalmente no polo regional. Devido a isso, a distância casa-trabalho tornou-se maior e mais custosa, o que exacerba as imagens que se aplicam às áreas mais afastadas dos centros urbanos tradicionais.

Para Freitag (2002), há uma classificação com cinco tipos de cidades na contemporaneidade: as cidades globais; as megacidades ou megalópoles; as metrópoles; as cidades periféricas; e as cidades dormitório. Em uma visão geral, considera-se principalmente,

aspectos de infraestrutura de suporte para uma factual participação econômica em diferentes escalas; condições de vida da população; implementação de direitos humanos; volume e dispersão populacional e etc. Mas o que nos interessa são as cidades-dormitórios, que para ele, são frutos de uma conurbação e da formação da metrópole que acarretaram em uma esfera mais complexas para o processo de urbanização. O autor considera cidade-dormitório o mesmo que cidade satélite, que em sua análise básica, um morador de uma dessas cidades não se reconhece como um cidadão da mesma, já que ali não se encontra trabalho ou lazer e ela só serve para dormir ou residir.

Além desse fator, a cidade-dormitório não teria independência econômica e administrativa, sendo por tanto dependente de cidades vizinhas ou da região como um todo. Outra característica que Freitag destaca a ausência dos direitos humanos e cidadania na cidade-dormitório, acarretando aos seus habitantes moradias precárias, altos índices de violências, de patologias, problemas no trânsito e no transporte, e entre outros problemas.

Para Cano (1988) o processo de periferação dos assentamentos humanos e industriais e a especulação imobiliária teriam provocado um grande impacto no processo de urbanização, como a conurbação e a metropolização, fazendo-se surgir o termo cidade-dormitório. O mercado imobiliário também teve um papel importante para esse processo urbano que contribuiu para o crescimento da fragmentação a metrópole paulista assim como explica Santos:

“Trata-se da concretização do espaço urbano alienado, que aumenta o abismo entre a estruturação desse espaço urbano e as necessidades da população. Assim, a periferação se acentuou na medida em que houve aumento da especulação imobiliária e do custo de vida.” (SANTOS, 1988. P. 53)

“Segundo Cano (1988), a urbanização e metropolização brasileira, esse processo foi reforçado pela especulação imobiliária que coordenou a incorporação do solo urbano, cuidando de levar conjuntos habitacionais destinados às classes sociais mais pobres para longe da cidade, garantindo a valorização de áreas intermediárias no cinturão periurbano. Esse processo, que se repetiu em outras localidades, contribuiu para a distância física dessa população, reificando no espaço a distância social.” (OJIMA, 2010, p. 399)

Aranha (2005), não define com exatidão cidade-dormitório, mas confirma a maior intensidade de mobilidade pendular nesse tipo de município. Segundo esse autor, em 2005, a Região Metropolitana de São Paulo possuía cerca de um milhão de pessoas que estudavam e trabalhavam em municípios diferentes daqueles em que viviam. Por conta desse traslado, muitos municípios apresentam saldos negativos no fluxo de pessoas, e assim municípios como Carapicuíba – a qual trataremos mais a frente – são considerados cidades dormitórios por conta do grande número de pendularidade que ocorre e pelo baixo dinamismo econômico e social.

Até o momento tratamos características comuns de cidade-dormitório vista por diversos autores. Porém nas últimas décadas, há algumas cidades brasileiras com características diferentes das citadas acima, trazendo em pauta uma nova discussão que problematiza o “consenso” do termo cidade-dormitório. Um exemplo é o município de Valinhos/SP, pertencente a Região Metropolitana de Campinas, onde apresenta baixos índices de criminalidade e violência, bons indicadores sociais e um aumento dos condomínios e loteamentos fechados, criados a partir da década de 1990 com o discusso de oferecer segurança e qualidade de vida (MIGLIORANZA, 2005), principalmente para moradores de classe média e alta. Esse exemplo emprega como cidade, novas características à noção do termo estudado, pois se antes ocorrera a expulsão de pessoas de baixa renda à áreas distantes dos centros urbanos, hoje destaca-se uma procura maior nessas áreas por pessoas de classe média e alta (CUNHA e MIGLIORANZA, 2006).

No modo geral, o termo cidade-dormitório costuma estar relacionado a algumas características, como o baixo dinamismo financeiro, elevado crescimento populacional, e expansão urbana em assentamentos precários de população de baixa renda. Além disso, Miglioranza (2005) afirma que cidade-dormitório é a “cidade cujos habitantes saem, na maioria, para trabalhar em outra cidade, voltando apenas para dormir”, sendo, portanto, a mobilidade pendular um elemento importante para o melhor entendimento do objeto de estudo.

1.2 MOBILIDADE PENDULAR

Como podemos observar no item anterior, uma das evidências empíricas que demonstram que um município caracteriza-se como cidade-dormitório, é o fato que essas cidades são lugares utilizadas essencialmente como residência, enquanto as demais atividades do cotidiano, principalmente o trabalho, são ministradas nos municípios vizinhos. Esta relação intermunicipal, geralmente percebida como parasitária dentro do contexto urbano brasileiro

assume uma conotação negativa como citado na seção anterior. Com o uso empírico das informações censitárias para o entendimento de uma cidade dormitório, é possível entender a mobilidade da população em um contexto regional quando o município de residência é diferente no qual a pessoa informa onde trabalha e estuda. Alguns autores costumam denominar esse transporte como “deslocamento pendular” ou “mobilidade pendular”, por considerar-se que estudando ou trabalhando em municípios diferentes, este movimento possui uma regularidade cotidiana.

Muitos autores demonstram o impacto da mobilidade pendular no mercado de trabalho, suas relações com a migração e a busca de um local mais barato para residir, e como eles contribuem para a configuração do espaço metropolitano. Para Bógus (1990), há um vínculo da pendularidade urbana com o processo de metropolização/periferização na Região Metropolitana de São Paulo, caracterizando-o como um dos mais importantes processos na dinâmica populacional da metrópole. O mesmo autor e outros, observaram que quase 1/3 dos municípios que compunham a RMSP, mais da metade da população economicamente ativa (PEA) trabalhava em local diferente daquele em que residia. Essa mobilidade era mais intensa nos municípios caracterizados como “dormitórios”, com a PEA ocupada em atividades industriais; de modo intermediário, nos industrializados, independentemente da inserção da PEA; e, menos significativa para os “agrícolas”.

“[...] os movimentos pendulares estão relacionados a um processo mais amplo de ocupação, estruturação e expansão da RMSP. Nele, as questões relacionadas à moradia e ao emprego colocam-se como importantes dimensões de análise para o entendimento do papel e implicações desses deslocamentos diários no processo de configuração e estruturação da área metropolitana – como resultado, surgem dinamismos diferenciados. De um lado, estão as questões relativas à transformação das atividades econômicas da RMSP: redução do emprego industrial; crescimento e diversificação das atividades terciárias; tendência à desconcentração dos locais de trabalho; enfim, combinações de mudanças na forma de absorção da força de trabalho pelo mercado com precarização das relações de trabalho e elevados índices de desemprego. Do outro lado, podem ser citadas as questões relativas às modalidades de ocupação e parcelamento do solo, à especulação imobiliária, às políticas públicas, situadas num contexto de valorização de áreas centrais e da falta de alternativas habitacionais acessíveis para os grupos sociais em piores condições de vida. Nesse sentido, o deslocamento pendular, além de registrar a movimentação cotidiana no espaço metropolitano, é a evidência mais clara de como se constitui o mercado de trabalho na Região Metropolitana e a

segmentação dos locais de moradia e de trabalho, que se estabelecem por lógicas distintas neste aglomerado urbano (MONTALI, 1991, p. 8).

Cunha (1993) relaciona a mobilidade pendular com a migração intrametropolitana e demonstra como o Município de São Paulo constituiu simultaneamente a principal origem dos movimentos migratórios rumo a outros municípios metropolitanos e a principal área de destino dos movimentos pendulares ocorridos no interior da RMSP.

Dessa forma, São Paulo tinha um duplo papel na mobilidade populacional metropolitana. Se por um lado o município expulsava boa parte de sua população em direção aos municípios limítrofes da região metropolitana, contribuindo para o crescimento do processo de periferização e da intensificação da metrópole, por outro, São Paulo permanecia como o principal local de destino dos seus ex-residentes que para aí continuavam se deslocando para trabalhar.

As principais observações de Cunha (1993), são que: em 1/3 dos municípios da Região Metropolitana de São Paulo, mais da metade da população que já residiu em São Paulo mudou-se para um município vizinho, continuara a trabalhar e a estudar no município da residência antiga; muitos desses municípios receberam os maiores contingentes populacionais da capital nos anos 70; a mobilidade pendular dependia não somente das relações socioeconômicas do município residente mas também da distância casa-trabalho; essa característica da pendularidade eram menos presentes nos municípios agrícolas e nos industrializados enquanto que nos de industrialização crescente e nos caracterizados nitidamente como “dormitórios” os índices eram mais elevados.

“A intensificação dessa mobilidade (intrametropolitana) certamente foi um dos condicionantes do surgimento e/ou crescimento das formas de movimentação populacional bastante típicas de regiões com grande nível de integração, como é o caso da migração pendular. Esta não só reflete o distanciamento progressivo entre o lugar de moradia e o de trabalho, fruto da não-coincidência dos padrões de distribuição da população e da atividade econômica e social dentro da Região Metropolitana, mas também elementos ligados à forte segregação espacial da população.” (CUNHA, 1994, p. 122).

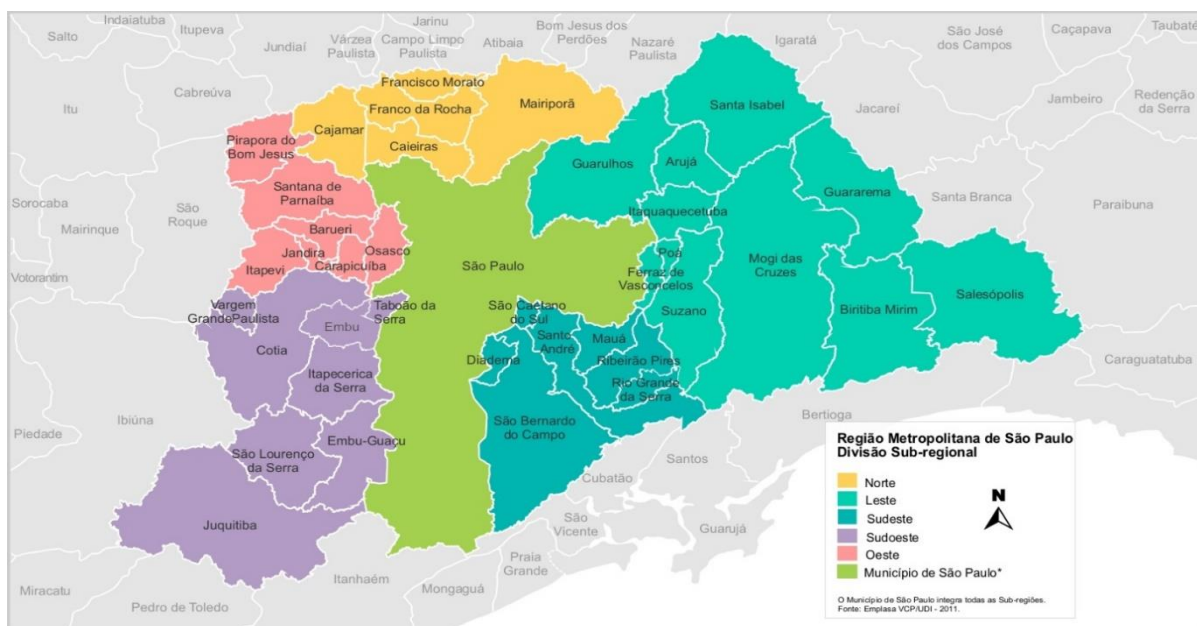
Esses e outros trabalhos fazem um retrato da mobilidade pendular populacional e da discussão sobre os processos que ocorreram na RMSP nas décadas anteriores. Acredita-se que essas características vem se alterando nos últimos tempos por diferentes modificações urbanas

e municípios limítrofes de São Paulo que já possuem grande número de empregos, fazendo com que essa mobilidade não se restrinja apenas para o município de São Paulo, massificando para outras cidades.

2. CARAPICUÍBA

O município de Carapicuíba possui uma história onde baseada remotamente a sua antiga aldeia de índios – localiza-se hoje o Parque da Aldeia – onde participou como coadjuvante de momentos importantes para a história do Estado de São Paulo. Assim como sua história seu nome também deriva-se da cultura indígena, tendo origem da língua tupi, assim como afirma Dick (1997) “O nome Carapicuíba tem origem do tupi-guarani, que em traduções literais pode significar ‘peixe que não pode comer’, ‘pau podre’, ‘aquele que se reúne em poços’, ‘cascudo’ e etc.’”

Figura 1 – Região Metropolitana de São Paulo – Divisão Sub-regional.

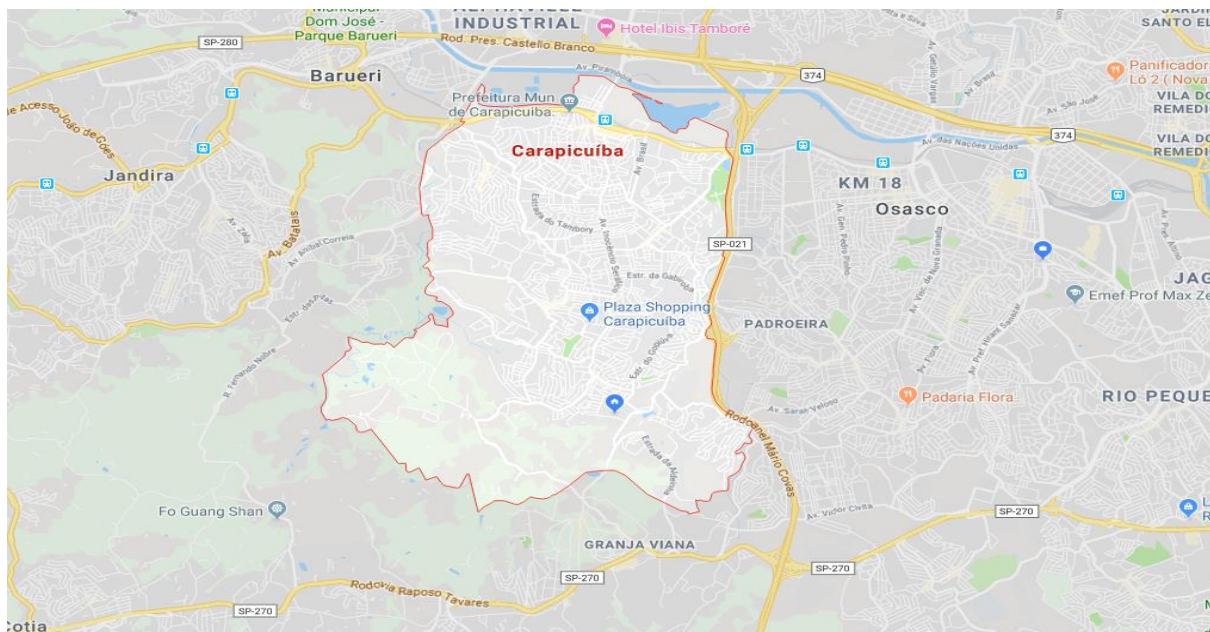


Fonte: Emplasa VCP/UDI. Acesso em Abril de 2019.

O município está localizado na Zona Oeste da região Metropolitana de São Paulo, e seus municípios limítrofes são: Barueri, Osasco, Cotia e Jandira. As vias que a circunda são de extrema importância para o estado, como a Rodovia Presidente Castelo Branco, que corta boa parte do estado levando o tráfego para as cidades do interior paulista; a Rodovia Raposo Tavares

e Rodoanel Mario Covas que conduz para os municípios da MSP e para as cidades que não pertencem a região, mas que a permeia.

Figura 2 – Limite do município e as principais vias.



Fonte: elaboração própria sobre imagem do: Google Earth. Acesso em junho de 2019.

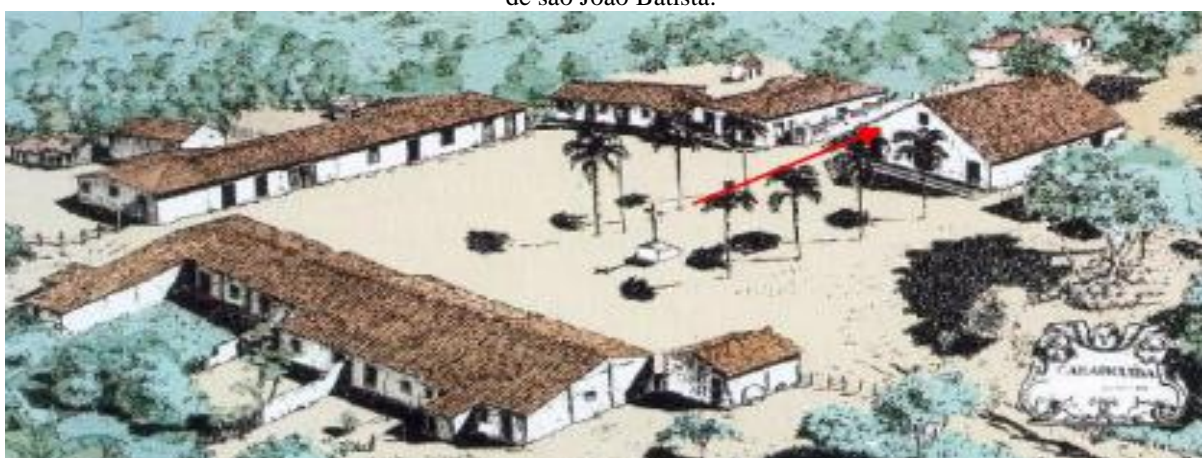
O município também é abastecido com duas estações da linha 8 diamante da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), sendo elas a estação Carapicuíba que leva o nome do município e Santa Tereza, um bairro local. Também possui ônibus municipais, sendo as empresas responsáveis por esse trajeto a ETT Carapicuíba e a Del Rey Transportes, e as linhas intermunicipais que são abastecidas pelas empresas Intervias e Viação Osasco.

2.2 HISTÓRIA DO MUNICÍPIO

Dos documentos primários e obras que tratam do local sem grande precisão da área, apontam como marco de sua fundação meados de 1580, que segundo Oliveira (2016) “(...) quando uma determinada gleba com três léguas de terra (supostamente onde foi instalado o aldeamento) é doada pelo capitão-mor Jerônimo Leitão aos índios Guaianases da aldeia de Pinheiros e Carapicuíba”, onde no mesmo período é atribuído a data para fundação dos doze aldeamentos a qual Padre José de Anchieta tinha o intuito de catequizar os indígenas.

Por volta de 1770, o local começou a progredir. Nos arredores da capela construída pelo Padre José de Anchieta, foram construídas malocas para abrigar pequenas famílias e comércios locais. Paralelamente, espetáculos de folclore eram exibidos, fazendo, da Aldeia de Carapicuíba, o maior centro de folclore de São Paulo na época. Segundo Dick (1997) em meados de 1854, o Barão de Iguape comprou terras na região, dando-lhe o nome de Fazenda Carapicuíba.

Figura 3 – Perspectiva da aldeia de Carapicuíba de Luís Saia, 1938, com destaque (seta vermelha) para a capela de São João Batista.

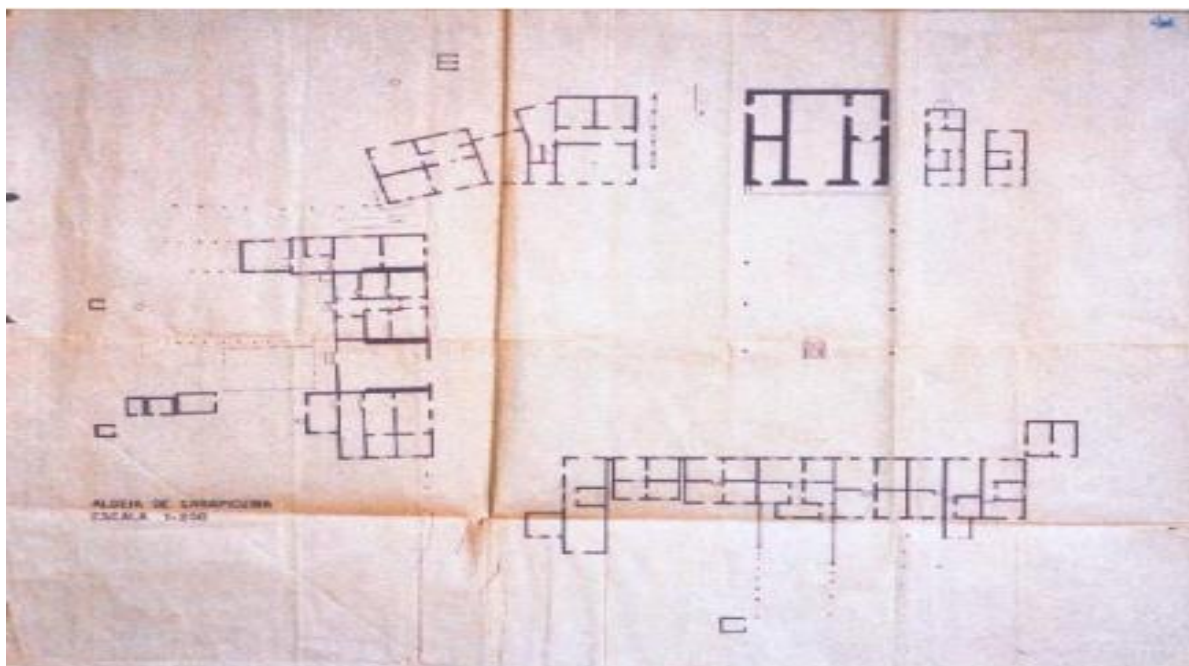


Fonte: Secretaria Regional do IPHAN do Rio de Janeiro. Acesso em janeiro de 2019.

A cidade aos poucos se desenvolveu até a chegada dos trilhos da velha estrada de ferro Sorocabana nos meados de 1875 que ligava a capital paulista à Itu, no interior. Muitos funcionários da ferrovia e do abatedouro local fixaram residência no vilarejo, (DICK 1997). Em 1923, a Fazenda Carapicuíba foi vendida a Delfino Cerqueira, que, anos mais tarde, contratou uma empresa para lotear e construir ruas em suas glebas.

Em 1948, Carapicuíba foi elevada à categoria de Distrito de Paz, sendo assim, desanexada do município de Cotia, a qual pertencia desde 1856, quando deixou de fazer parte do município de São Paulo. No ano seguinte, em 1949, integrou-se a recém-criada cidade de Barueri. Após a Segunda Guerra Mundial, a cidade acolheu vários imigrantes, sendo eles poloneses, russos e ucranianos. Logo nos anos seguintes, surgem grupos industriais de pequeno e médio porte na região, onde devido a essa “estabilidade financeira”, em 26 de março de 1965 a região de Carapicuíba consegue a emancipação, tornando-se então município.

Figura 4 – Planta da Aldeia de Carapicuíba, localizada no município de Cotia, Estado De São Paulo



Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo. Acesso em janeiro de 2019.

Dessa aldeia (Figura 4), o CONDEPHAAT tombou, apenas, a Capela de São João Batista, conforme consta do processo CONDEPHAAT no 339/1973, fls.9.

“Contudo, trata-se, também, de um tombamento ex-officio, tendo em vista ter sido o referido conjunto anteriormente tombado, em 1940, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), a partir de critérios que definem um Núcleo Histórico, restituindo-lhe os traços de 1736. Em 1698, quando a Aldeia de Carapicuíba era assistida pelo Padre Belchior de Pontes, foi feita a mudança dos índios dessa aldeia para a de Itapecerica, sob a alegação de que as terras de plantio estavam cansadas. Essa primitiva aldeia foi particularmente destruída pelos jesuítas para que os índios a abandonassem. A mudança dos índios de Carapicuíba para a Aldeia de Itapecerica foi uma decisão política. Ao que tudo indica, essa mudança favoreceu apenas os interesses da Companhia de Jesus, tanto que muitos índios retornaram para a Aldeia de Carapicuíba.” (LEMOS et al., 2008, p. 96).

No ano de 1736, a Aldeia de Carapicuíba foi reconstruída, a partir do que sobrou da antiga instalação da Capela de São João Batista, que depois passou a se chamar Capela de Nossa Senhora da Graça. Em documento encartado no Processo MTSP 2, da 90ª Secretaria Regional

do IPHAN consta um acordo entre a Mitra Arquidiocesana de São Paulo e o Patrimônio Histórico a respeito da Capela Santa Catarina na Aldeia de Carapicuíba. Esse nome para a capela da Aldeia de Carapicuíba não consta em nenhum outro documento.

Atualmente a Aldeia faz parte do Circuito Taipa de Pilão, que é composto pelos bens tombados pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional). A Taipa de Pilão é a técnica construtiva que utiliza barro socado entre formas, características comuns nos monumentos das cidades de Barueri, Carapicuíba, Cotia, Embu das Artes, São Roque e Santana de Paranaíba.

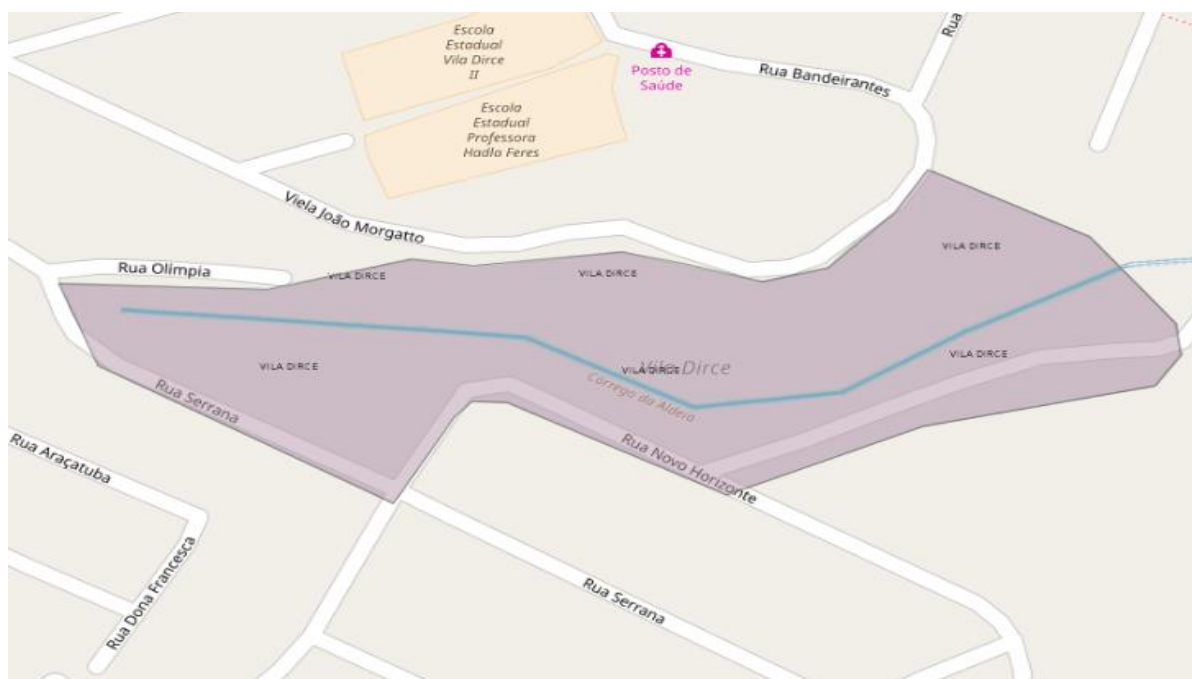
2.3 DADOS SOCIOECONÔMICOS

Segundo o censo de 2018 (IBGE), Carapicuíba possui uma população próxima de 398.611 mil habitantes, sendo que em 2010, a população era de 369.584 pessoas, estimando-se um aumento de 29.027 mil habitantes em 8 anos. No mesmo censo de 2010, constou-se uma densidade demográfica de 10.698,32 hab/km², sendo ela o quarto município mais denso do Brasil, ficando atrás apenas de Taboão da Serra /SP com 14.058,93 hab/km², São João de Meriti/RJ, com 13.545,21 hab/km² e Diadema/SP 12.519,10 hab/km². Estudar o comportamento da densidade demográfica é relevante, uma vez que as cidades com alta densidade geralmente são mais vulneráveis à ocupação de áreas frágeis ambientalmente por contingentes populacionais, possibilitando a degradação ambiental e inserindo as populações em áreas de risco.

E com essa alta densidade demográfica, Carapicuíba sendo uma cidade marginalizada da grande São Paulo, sofre um grande número de vulnerabilidade social. Segundo o INDE (Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais), foi constatada a existência de 23 favelas na cidade, resultando num total de 25.699 pessoas aproximadamente, o que corresponde a 9,85% da população total, mas esse número não considera outras ocupações que surgiram irregularmente, sendo elas a maioria no município. De acordo com os dados apresentados pela pesquisa sobre moradores de favelas paulistanas da FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de S. Paulo) (2017), a capital Paulista apresenta cerca de 11% do total de habitantes da cidade morando em favelas. Apesar de porcentagens parecidas, é preciso levar em conta os processos que acarretaram a situação atual.

É muito comum que seja visto a ocupação irregular acontecer em áreas de risco, com alguma possibilidade de desastres naturais que podem acarretar prejuízos para o local e para a população que lá habita. Devido à falta de opção dada aos moradores, as áreas de risco se tornam a única opção, um exemplo entre vários é a favela da Vila Dirce, que possui uma população de cerca de 510 moradores, cuja favela é cortada por um córrego, como pode ser visto na imagem abaixo.

Figura 5 – Ocupação irregular – Vila Dirce



Fonte: Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais. Acesso em junho de 2019.

Também foram encontradas durante o estudo aglomerações urbanas desordenadas nos entornos das CDHUS, que apesar de não entrarem na definição de favelas, demonstram a insuficiência de moradias de interesse popular na região. Alguns fatores justificam essa situação, dentre eles: transporte próximo, quantidade de creches e escolas de ensino fundamental e médio, sobretudo de ensino público, nas proximidades e o fácil acesso aos demais serviços básicos ofertados. Mas não é regra, a grande maioria das favelas se encontra onde não tem acesso aos meios de transporte, hospitais nem escolas públicas, tornando ainda mais difícil ou quase impossível o direito à cultura e lazer contido na Constituição Federal.

A economia do Município baseia-se em um pequeno parque industrial, implantado em uma área de aproximadamente 360.000 m², com 32 indústrias de médio porte, além de outras de pequeno porte alocadas em diversos pontos do município, em diversos ramos de atividade, num total aproximado de 200 empresas. A maior concentração de comércios, atualmente, está localizada em três grandes pontos: no centro de Carapicuíba próximo da estação de trem da CPTM, no bairro Vila Menck, e a avenida Inocêncio Seráfico. Com a Lei Nº 3.425, de 27 de dezembro de 2016 que “Dispõe sobre a divisão do território do Município de Carapicuíba em Zonas de uso e regula o parcelamento, o uso e ocupação do solo em conformidade com o disposto no artigo 35º e seguintes do Plano Diretor, e dá outras providências”. Na área de comércio, o Município atrai atualmente o interesse de redes de lojas de vários seguimentos do varejo, porém sua principal arrecadação são os repasses dos governos Estadual e Federal onde segundo IBGE (2015), 66,7% do valor arrecadado pelo município são das receitas oriundas de fontes externas. O PIB per capita é de 13.218,19R\$ (IBGE, 2017), sendo ele um dos mais baixos do estado de São Paulo.

No mesmo levantamento, foi constatado um salário médio mensal dos trabalhadores formais de 2.3 salários mínimos, sendo que apenas 41.787 pessoas, ou seja 10.6% da população mantinha uma ocupação formal nesse período com apenas 35% ganhando um salário mínimo (IBGE, 2016).

A saúde também é precária: em 2009 o município possuía 21 estabelecimentos de saúde (SUS). Segundo a OMS (Organização Mundial da Saúde), a quantidade ideal de leitos é de 3 a 5 a cada mil habitantes, e segundo o IBGE (2009), a cidade de Carapicuíba possui 283 leitos disponíveis em hospitais públicos, demonstrando um déficit expressivo neste quantitativo, totalizando 1408,51 pessoas por leito disponível.

A ex presidente Dilma Rousseff sancionou, em 2014, sem vetos, a lei que regulamenta a criação e o funcionamento das guardas municipais no País (Lei 13.022/14). A lei define que a guarda municipal não poderá ter efetivo maior que 0,4% da população em municípios com até 50 mil habitantes. Nas cidades com mais de 50 mil e menos que 500 mil pessoas, o efetivo mínimo será de 200 guardas e o máximo, de 0,3% da população. Para municípios com mais de 500 mil habitantes, o índice máximo será de 0,2% da população. Como é possível observar, a cidade de Carapicuíba não cumpre nem a metade do necessário para a segurança pública, onde só possuem 76 guardas, com seis carros e dez viaturas. E devido a falta dessa e de outras políticas públicas, atualmente Carapicuíba é 32º município mais violento do estado de São Paulo (SSP Estatísticas, 2018).

Em relação ao lazer, podemos observar uma grande ênfase no setor de esportes, com campeonatos de futebol todos os anos, escolas de esportes e ginásio. A cidade não possui grande variedade de eventos para a população, restringindo-se apenas no esporte – no caso o futebol – e não atingindo a maior parte da população Carapicuibana. Hoje, a cidade conta com três parques sendo eles o Parque Gabriel Chucre, Parque do Planalto e o Parque da Aldeia onde contém o centro histórico do município e a casa da cultura - que se mantém esquecida – onde pode-se conferir o acervo das imagens e objetos indígenas.

Figura 6 – Aldeia de Carapicuiba



Fonte: Foto tirada pelo autor. Fevereiro de 2019.

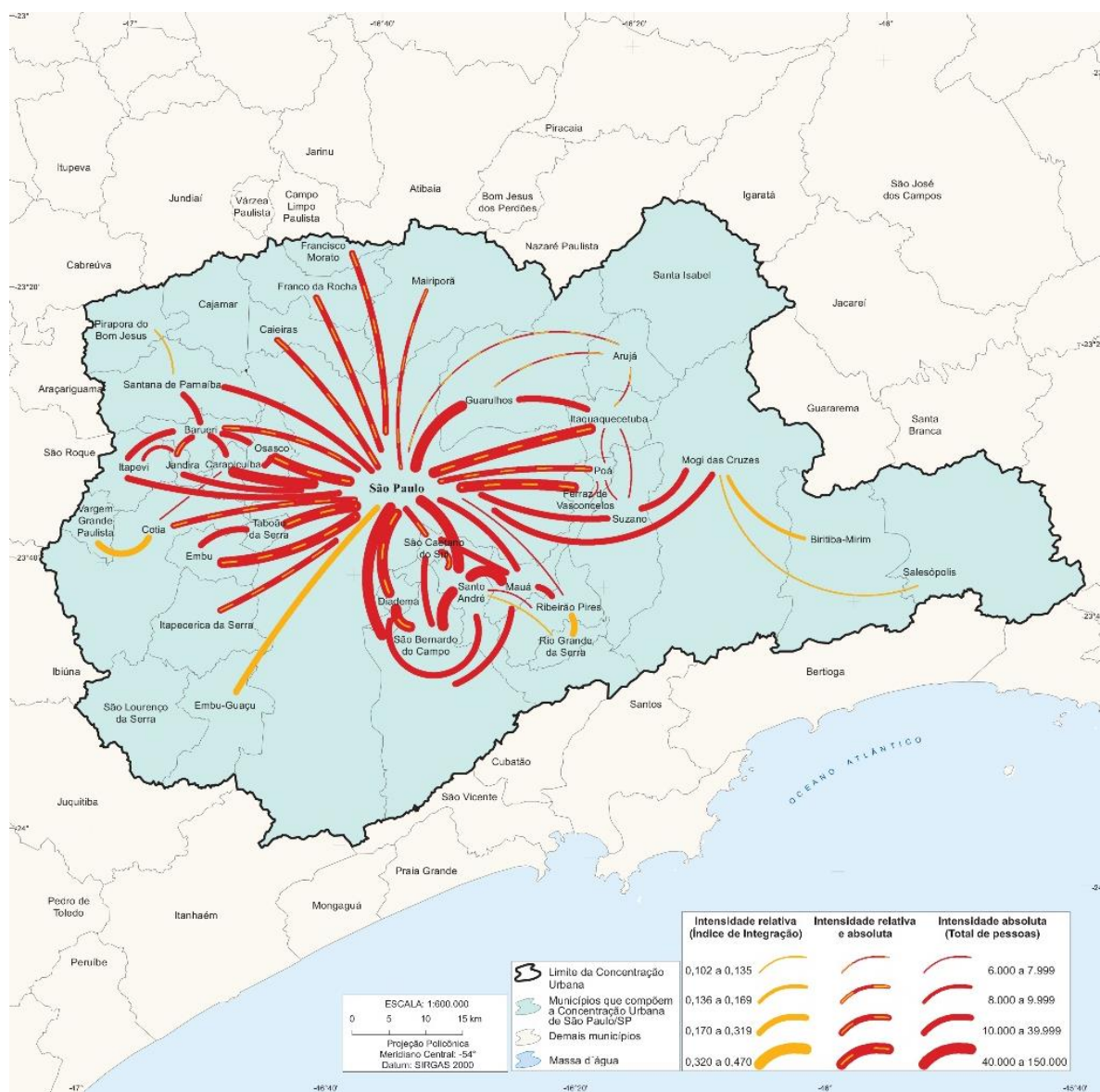
3. CARAPICUÍBA E OS CONCEITOS

O município enfrenta muitos problemas econômicos e sociais como visto nos itens anteriores, principalmente o grande número de vulnerabilidade social e o baixo dinamismo econômico, sendo ele dependente de 66,7% de receitas oriundas de fontes externas segundo o IBGE (2015).

Carapicuíba, desde sua formação, sempre serviu como uma zona periférica das cidades a qual fazia parte. Primeiro um bairro de Cotia, logo após, uma extensão ao município de Barueri, servindo apenas como bairro dormitório para esses municípios ao quais pertencera antes de sua

emancipação em 1965, mas desde início, sempre teve uma grande vulnerabilidade social, baixo dinamismo econômico e etc. Assim como afirma Ojima (2010) os municípios domitórios possuem essas características, geralmente iniciadas com o processo de conturbação urbana, elevado crescimento populacional e geralmente lugares que são ocupados por população de baixa renda.

Figura 7 – Intensidade dos descolamentos para trabalho e estudo na Concentração Urbana de São Paulo, 2010.



Fonte: Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). Acesso em junho de 2019.

Também citado anteriormente, Miglioranza (2005) afirma que cidade-dormitório é a “cidade cujos habitantes saem, na maioria, para trabalhar em outra cidade, voltando apenas

para dormir”, sendo, portanto, a mobilidade pendular umas das características de uma cidade-dormitório, e ao analisarmos os dados, percebemos que boa parte da população carapicuibana ainda busca cidades vizinhas para trabalhar e para estudar. Segundo o censo demográfico de 2010, em torno de 116.482 pessoas se deslocam por dia para outros municípios, dando em média 31% da população Carapicuíbana, tendo ainda como maior parte do destino os municípios limítrofes ao quais fez parte em determinados momentos de sua história, como São Paulo - sendo ele ainda o maior número de destinatários - logo em seguida Barueri, Cotia e Osasco, ocorrendo então a mobilidade pendular, onde a população acaba sendo obrigada a se deslocar para outros municípios em busca de trabalho e estudo.

Se considerarmos que apenas 10% dessa população estão com trabalho formal (IBGE 2017), e que em média 31% trabalha e estuda em outros municípios, podemos concluir que a maioria das pessoas com trabalho formal não trabalham no município de Carapicuíba, isso pode trazer vários problemas para o município como a baixa economia.

Também vemos um agravante no número populacional, o qual a densidade de Carapicuíba é bem elevada com o número de 10.698,32 hab./km², caracterizando-o como o quarto município mais denso do país, ficando atrás apenas de outros municípios. Para Freitag (2002), a cidade-dormitório não teria independência econômica e administrativa, sendo portanto dependente de cidades vizinhas ou da região como um todo. Outra característica que Freitag destaca a ausência dos direitos humanos e cidadania na cidade-dormitório, acarretando aos seus moradores moradias precárias, altos índices de violências, de patologias, problemas no trânsito e no transporte. Características que discutimos nos itens anteriores e que podemos observar no município de Carapicuíba.

Usando como referências os teóricos utilizados nessa pesquisa, onde eles mostram algumas características de cidade-dormitório, podemos concluir que Carapicuíba se caracteriza como uma, e também podemos notar vestígios de que ocorre a pendularidade diária na região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Carapicuíba possui um histórico complexo devido de sua exploração territorial desde de muito cedo com a chegada do cristianismo para catequizar os indígenas que nela habitava. Decorrente desse histórico e também por servir como um bairro dormitório para todas as

cidades que ela pertencia, houve um baixo desenvolvimento social no município, um grande crescimento residencial e quase nenhum desenvolvimento econômico, e com isso, muitos problemas de infraestrutura puderam ser mais crescentes na cidade.

A falta do desenvolvimento e do dinamismo econômico em Carapicuíba faz com que o município não se desenvolva, deixando assim o assentamento urbano ainda mais precário. Mais pessoas estarão a procura de uma cidade que a moradia é mais acessível, visto que os grandes polos econômicos são mais difíceis de residir em detrimento de seu valor imobiliário, tendo portanto um crescimento desenfreado da população.

Como visto, o processo de mobilidade pendular é gritante no município, em função de sua localização e de polos industriais e econômicos que a circunda, fazendo dela uma cidade-dormitório.

A discussão do termo cidade-dormitório ainda merece mais atenção devido ao seu caráter controverso e, principalmente, pelas tendências das últimas décadas que acenam para o aumento de situações em áreas não-metropolitanas e pelo surgimento de novas “categorias” de cidades-dormitório de classe média. Também é importante a continuação do assunto em regiões metropolitanas, visando estudar melhorias para o desenvolvimento desses municípios.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANHA, Valmir. **Deslocamentos intermunicipais expandem população diária**. São Paulo: Fundação Seade, 2004.

ARANHA, Valmir. **Mobilidade pendular na metrópole paulista**. Revista São Paulo em perspectiva, v. 19, n. 4, p. 96-109, out./dez. 2005.

_____. Censo demográfico 2010: microdados da amostra. São Paulo: IBGE, 2010.

CUNHA, José Marcos P. et al. **Expansão metropolitana, mobilidade espacial e segregação nos anos 90: o caso da RM de Campinas**. in: encontro da associação nacional de pós-graduação e pesquisa em planejamento urbano e regional, 11. Salvador, 2005.

CUNHA, J.M.P. da. **Migração pendular, uma contrapartida dos movimentos populacionais intrametropolitanos: o caso do Município de São Paulo**. Conjuntura Demográfica, São Paulo, Fundação Seade, n. 22, jan./mar. 1993.

FARIA, Vilmar E. **Cinquenta anos de urbanização no Brasil**. Revista novos estudos CEBRAP, São Paulo, n. 29, p. 98-119, 1991.

MIGLIORANZA, Eliana. **Condomínios Fechados: localizações de pendularidade: um estudo de caso no município de Valinhos, SP**. 2005. 113 p. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2005.

OJIMA, Ricardo. **Análise comparativa da dispersão urbana nas aglomerações urbanas brasileiras: elementos teóricos e metodológicos para o planejamento urbano e ambiental**. Tese (Doutorado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2007.

OJIMA, Ricardo; PERERIA, Rafael H. Moraes; SILVA, Robson Bonifácio da. **Cidades-dormitório e a mobilidade pendular: espaços da desigualdade na redistribuição dos riscos socioambientais?** Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu, 2008

OLIVEIRA, Rafael Fabrício. **Do aldeamento jesuítico a periferia metropolitana: Carapicuíba/SP como rugosidade**. Tese de Doutorado apresentado a Universidade de Brasília. Brasília, 2016.

OLIVEIRA, Rafael Fabrício. **Aldeia de Carapicuíba: entre o passado e presente na metrópole paulista**. Artigo científico publicado no ENAMPEGE. Porto Alegre, 2017.

_____. **Onde morar e onde trabalhar: espaço e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de São Paulo**. Tese (Doutorado) – IFCH/Unicamp, Campinas, 2003.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa e fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1990.