



ESPAÇOS DE CONSUMO E EXCLUSÃO: OS DISTRITOS INDUSTRIAIS E SUBCENTRALIDADE EM CAMPINAS-SP

CONSUMPTION AND EXCLUSION SPACES: THE INDUSTRIAL DISTRICTS AND SUBCENTRALITY IN CAMPINAS-SP

Larissa Araújo Coutinho de Paula

Universidade Estadual Paulista - UNESP (Campus de Presidente Prudente)
R. Roberto Símonsens, 305 - Centro Educacional, Pres. Prudente - SP, 19060-900
E-mail: larissageo.coutinho@yahoo.com.br

Informações sobre o Artigo

Data de Recebimento:
10/2016
Data de Aprovação:
12/2016

Resumo

Este artigo consiste num esforço de investigação teórica e empírica que permita afirmar a condição da Avenida Suaçuna, em Campinas, como um subcentro, além de contextualizar a criação dos Distritos Industriais na cidade. Além da revisão bibliográfica, realizou-se um trabalho de campo, contemplando: o levantamento de uso e ocupação do solo e registro fotográfico da área estudada, bem como a aplicação de questionários junto a vinte proprietários e/ou funcionários dos empreendimentos comerciais e de serviços localizados na

avenida, e a oitenta consumidores. O artigo encontra-se estruturado em três subitens, no primeiro item explica-se a industrialização em Campinas e a formação de seus Distritos Industriais, relacionando esses processos com a divisão social e territorial do trabalho; no item posterior apresentam-se características socioeconômicas dos bairros residenciais no entorno do parque industrial à luz do conceito de diferenciação socioespacial; finalmente no terceiro item, reúnem-se elementos que permitem a identificação da Avenida Suaçuna como um subcentro consolidado da cidade.

Palavras-chave: Campinas, industrialização, subcentralidade, diferenciação espacial.

Abstract

This article consists of a theoretical and empirical research effort for inferring the condition of Suaçuna Avenue in Campinas, as a subcenter, and explain the creation of industrial districts. Besides the review, there was empirical research, covering: the survey of land use and occupation and photographic record of the study area, and the application of questionnaires to twenty owners and / or employees of commercial enterprises and services located on the promenade, and eighty consumers. The article is divided into three parts, the first item is explained industrialization in Campinas and the training of its Industrial Districts, linking these processes with social and territorial division of labor; part rear presents socioeconomic characteristics of residential neighborhoods surrounding the industrial park in the light of the concept of spatial differentiation; finally the third part, gather elements that allow the identification of Suaçuna Avenue as a consolidated subcenter of the city.

Keywords: Campinas, industrialization, subcenter, spatial differentiation

1. Introdução

A Avenida Suaçuna localiza-se próximo a área com maior concentração de indústrias de Campinas, na porção sudoeste da cidade (figura 1). O contexto de surgimento dos bairros nos quais a avenida se insere indica a relevante influência do setor industrial na expansão urbana da cidade. As cidades, conforme Sposito (1988) são a base territorial da produção industrial, já que concentram capital e força de trabalho, destarte, a indústria possui um caráter urbano.

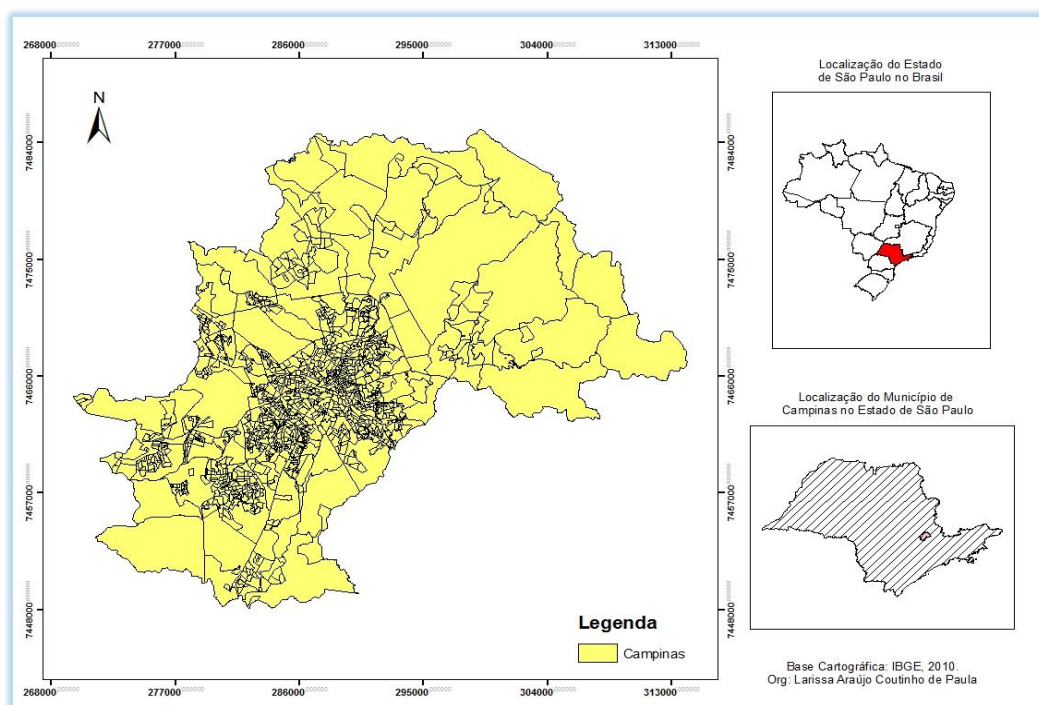


FIGURA 1: Mapa de Localização do município de Campinas.

Ao explicar as relações entre a cidade e a industrialização, Goldstein e Seabra (1980, p. 22), explicam que:

A divisão técnica do trabalho, intensificando cada vez mais as relações interindustriais, as necessidades infra-estruturais, a existência de um complexo mercado de mão-de-obra, a concentração bancária, de serviços em geral (inclusive instituições de caráter científico e tecnológico) os mais variados, tornam, de fato, a cidade um meio muito favorável á acumulação capitalista.

Para Lefebvre (1972, p.52) divisão trabalho não gera apenas uma unidade social, mas também conflitos e rivalidades, visto que: “na divisão do trabalho os resultados, os produtos complementam-se, mas as atividades divididas confrontam-se, geram desigualdades”.

A dinamização econômica de Campinas ocorreu diante de uma série de circunstâncias como: o acúmulo do capital cafeeiro; a desconcentração da indústria paulistana para o interior do Estado, em virtude da saturação da malha industrial na capital; a instalação de uma grande refinaria de petróleo em Paulínia; além do investimento nos ramos de informática, microeletrônica, e de telecomunicações, por meio de institutos de pesquisa e da Unicamp (Universidade Estadual de Campinas) (ALVES, 2009).

Entre os anos de 1930 e 1940, Campinas recebeu um grande número de migrantes, e ocorreu uma multiplicação de bairros na proximidades das fábricas, e das grandes rodovias (a rodovia Anhanguera, por exemplo, instalada em 1940).

Para Semeghini (1991) em meados dos anos 1950 ocorreu a expansão para a região sudoeste da cidade, com a criação de loteamentos em áreas já ocupadas por indústrias. Estas foram beneficiadas pela prefeitura municipal com diversas infraestruturas, a exemplo do asfaltamento das ligações viárias, induzindo o parcelamento de glebas intermediárias. Nas palavras do autor, tratou-se de uma “comunhão de interesses do capital industrial com o capital imobiliário e com a sanção do poder público” (SEMEGHINI, 1991, p. 113).

Ao explicar o processo de urbanização do município, Semeghini (1991, p. 128) ressalta como a ação do agente público aliado a outros interesses, como o industrial, o imobiliário, o comercial e o ramo de transportes; condicionaram uma cidade marcada pela segregação socioespacial da população pobre:

O crescimento urbano se faz sob a égide de uma articulação de interesses do capital industrial com várias frações do capital mercantil urbano-imobiliário, comercial, de transportes e outros – todos sumamente beneficiados com a expansão. A sanção e a participação do poder público são essenciais para a valorização desses capitais. A vigência desse padrão de crescimento trouxe como consequência mudanças profundas nas feições da cidade, com a maior segregação socioespacial da população de baixa renda e a constituição da periferia. Implicou ainda no crescente aumento dos custos no processo de urbanização.

Em 1967 é criada a Companhia de Habitação Popular de Campinas (Cohab), entre as décadas de 1970 e 1980, ela foi responsável por 51% do total de novas residências na cidade, esses conjuntos habitacionais apresentavam as mesmas características, eram todos construídos em áreas vazias e distantes do tecido urbano já constituído (SEMEGHINI, 1991).

Além da presença de instalações industriais, o processo de periferação das regiões sudoeste e sul foi reforçado pela abertura do aeroporto Viracopos e pela implantação dos Distritos Industriais de Campinas (DICs), com a construção de vários conjuntos habitacionais, criados pela Cohab.

É nas regiões sul e sudoeste que há a maior concentração de loteamentos em áreas impróprias, com carência de infraestrutura (ausência de saneamento e pavimentação), de equipamentos sociais e áreas de lazer, além de favelas e ocupações, também nessa área foi implantado o DELTA (Complexo de Disposição Final e Tratamento de Resíduos Sólidos), é a área mais populosa do município, na qual reside a maior parte da população de baixa renda.

2. A diferença como negatividade: os DICs como espaços de diferenciação em Campinas

A Cohab foi responsável pela construção de 7.267 unidades habitacionais (casas e apartamentos) nos Distritos Industriais, entregues entre os anos de 1981 e 1994, além de 413

lotes urbanizados na área até o final de 1999 (ALVES, 2009). Para Corrêa (2000, p. 56), o distrito industrial caracteriza-se como:

uma área de localização periférica, resulta de uma ação do Estado visando, através da socialização de vários fatores de produção como terrenos preparados, acessibilidade, água e energia; e de acordo com interesses de outros agentes sociais, como proprietários fundiários e industriais, criarem economias de aglomeração para as atividades de produção industrial.

O Distrito Industrial de Campinas reúne empresas de médio e grande porte, muitas utilizam tecnologia de ponta e são voltadas à exportação. Além dos benefícios em infraestrutura obtidos pela prefeitura, essas empresas, pela proximidade das rodovias Bandeirantes e Santos Dumont, e do Aeroporto Internacional de Viracopos (que desde a década de 1990 destaca-se pela capacidade de carga aérea internacional), possuem um diferencial logístico bastante competitivo, facilitando também o transporte de matérias-primas e o escoamento de seus produtos (ALVES, 2009).

As primeiras unidades dos conjuntos habitacionais nos Distritos Industriais foram entregues em 1981 no DIC I. Posteriormente, foram sendo entregues casas e apartamentos, estabelecendo a sequência numérica dos diversos DICs, até o VI, este último teve a maior quantidade de apartamentos entregues pela Cohab. A criação dessas habitações buscava atender a demanda por moradia da população de baixa renda e ao mesmo tempo oferecer mão de obra disponível para as indústrias recém-instaladas. De acordo com De Paula; Marandola Jr e Hogan (2011, p. 83), ao descreverem a paisagem dos DICs, as habitações:

se dividem em dois tipos: as mononucleares e os condomínios de edifícios (com espaço interno para pátios e garagens), cada edifício tendo quatro andares com dois apartamentos em cada andar. As habitações, inicialmente padronizadas, vão ser traço forte da paisagem dos DICs, testemunhando a extensão desse conjunto de bairros e seus limites.

O investimento no desenvolvimento industrial foi um dos motivos que levaram a formação de muitos bairros nas regiões sudoeste e sul de Campinas, todavia, isso ocorreu de forma confusa, sem que houvesse uma infraestrutura prévia que assistisse os futuros residentes, o suporte e serviços públicos existentes até então, eram preferencialmente para uso das indústrias. Botelho (2007, p. 33) afirma que: “O processo de industrialização faz a cidade explodir, estende-a desmesuradamente, levando à urbanização da sociedade, e a leva à implosão, estilhaçando-a em fragmentos”, essa reflexão é bastante ilustrativa para o caso de Campinas.

A diferenciação socioespacial e a segregação têm como um dos fundamentos a visão da diferença como negatividade. Desconsidera-se o potencial positivo da diferença, que quando vivida, tensionada, gera confronto e mudanças entre os grupos sociais que produzem o espaço de distintas maneiras. Para Sposito (2011, p 133): “A diferença possibilita o diálogo e a contradição como motor de transformações, enquanto a desigualdade, quando acentuada, pode ampliar o conflito, a indiferença, a segregação e a fragmentação”.

Nas palavras de Botelho (2007, p. 28): “O modo de produção capitalista impõe uma unidade repressiva e uma separação (segregação) generalizada dos grupos, das funções, dos lugares, no espaço”.

Baseando-se em Lojkine, Botelho (2007) explica que a segregação implica na oposição entre centro e periferia, na separação entre zonas e moradias populares e burguesas, especialização e divisão de funções urbanas (zona industrial, comercial, de serviço etc.), de modo que há um subequipamento dos conjuntos operários e um superequipamento dos conjuntos burgueses.

Para Carlos (2007, p 57) a diferenciação espacial consiste em: “distribuição, repartição diferenciada de homens, recursos, produtos e mercadorias; produto da divisão espacial das atividades da sociedade apoiadas em particularidades geradoras de complementariedades e hierarquias”.

A renda é um importante fator de divisão social e econômica do espaço, adequando os usos do solo e as classes sociais em distintas porções da cidade. De acordo com dados censitários organizados pelo Departamento de Planejamento (DEPLAN) e pela Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente de Campinas (SEPLAN) é evidente que a distinção de renda se manifesta, também, sob uma diferenciação espacial na cidade.

Como já ressaltou Santos (1981), na cidade as diferenças de renda implicam em poderes de compra diferentes. A região leste destaca-se com a concentração de rendimentos mais elevados, com 5.347 moradores que possuem uma renda maior que 20 (vinte) salários mínimos, é nesta região que se localizam bairros residenciais de alto padrão, tais como Nova Campinas, Taquaral, Hípica e do empreendimento Alphaville, além dos distritos de Sousas e Joaquim Egídio e dos shoppings Iguatemi, Galleria e Parque Dom Pedro.

Os moradores cujos rendimentos são mais baixos, de 1 (um) a 5 (cinco) salários mínimos e os que não possuem rendimentos concentram-se nas regiões sul e sudoeste. A região sudoeste possui 12.275 pessoas que declararam não possuir rendimento algum, esta parte da cidade, juntamente com a região sul, possui a maior concentração populacional de Campinas, a maioria dos bairros dessa região apresentam construções precárias e favelas, localiza-se nessa região o hospital público Ouro Verde e um shopping recém-instalado, denominado Spazzio Ouro Verde. É também nessa região que se encontra o Jardim Itatinga, conhecido nacionalmente como um bairro de prostituição.

A região sul, que também apresenta rendimentos mais baixos, é bastante variada, concentrando ocupações de padrão médio alto, médio e baixo padrão, além de ocupações em processo de legalização, como o Parque Oziel e favelas, há também um shopping center, denominado Campinas Shopping.

Para Carlos (2007) a análise da diferenciação socioespacial requer a consideração da influência da divisão espacial do trabalho, pois se trata de um elemento que articula e diferencia os lugares. Baseando-se em Bunet (1986), quando o mesmo diz que produzir o espaço é ao

mesmo tempo diferenciar e organizar, subentende-se que a diferenciação é uma característica inerente da produção espacial.

Desse modo há uma justaposição da morfologia social (que diz respeito à diferenciação de classes sociais) e da morfologia espacial (que diz respeito às formas e modos de acesso aos espaços, pelo uso) (CARLOS, 2007).

Carlos (2007) qualifica a diferenciação socioespacial a partir de três níveis. O nível econômico implica na necessidade de reprodução do capital, por meio de processos de produção, distribuição, circulação, troca e consumo; atuam neste nível, os promotores imobiliários, agentes de sistema financeiro e do setor público, cujas ações, muitas vezes orientam especializações e hierarquizações dos lugares. O nível político refere-se a ação do Estado, seja em níveis mais abrangentes ou local, cuja atuação estratégica por meio de políticas públicas interfere diretamente na organização do espaço, valorizando e desvalorizando determinadas áreas, exercendo normas e vigilância. Finalmente a autora elenca o nível social, o plano da vida cotidiana, no qual as diferenças se expressam e são vivenciadas pelas pessoas.

Sposito (2011, p. 124), por sua vez, afirma que a diferenciação socioespacial: “é marca das cidades, desde os primórdios da urbanização. Não há cidades sem divisão social do trabalho, o que pressupõe sempre uma divisão territorial do trabalho. Essa divisão estabelece-se diferentemente no decorrer do longo processo de urbanização”.

Corrêa (2007), numa perspectiva de cunho metodológico, entende a diferenciação socioespacial como resultado inevitável da ação humana, concebendo-a a partir de duas escalas conceituais: a da rede urbana (refere-se a lugares centrais hierarquizados e centros especializados, ou a combinação de ambos); e a do espaço intraurbano (refere-se a divisão social e econômica do espaço). A divisão econômica do espaço baseia-se em padrões de uso de solo, diferentes atividades e qualidades definindo distintas áreas da cidade. As competições por localizações rentáveis e as economias de aglomeração são mecanismos que delineiam a diferenciação socioespacial no plano intraurbano. Já a divisão social do espaço é mais complexa, por envolver um conjunto de características, como status socioeconômico, infraestrutura, e ainda, aspectos culturais, como migrações, etnia, língua e religião.

Corrêa (2007) afirma que a diferenciações socioespaciais resultam da acumulação de formas e interações espaciais. Os processos espaciais como a centralização, a descentralização e a segregação socioespacial, distinguem-se das práticas, pois ocorrem repetitivamente e têm longa duração. As práticas espaciais consistem em ações individuais, especialmente localizadas, realizadas por agentes sociais concretos carregadas de intencionalidades. Dentre as práticas socioespaciais citadas pelo autor estão: a seletividade espacial (implica em decisões locacionais tanto na escala da rede urbana quanto na escala intraurbana, quando ocorre repetidas vezes, transforma-se em concentração espacial; a fragmentação-remembramento espacial (exemplificada pela fragmentação a cidade na franja rural-urbana, para criação de novos

loteamentos periféricos); e a antecipação espacial (prática na qual determinada atividade é destinada a um local, antes que condições favoráveis tenham sido estabelecidas).

Acredita-se que as três práticas socioespaciais definidas por Corrêa (2007) se aplicam ao contexto de formação dos DICs, a seletividade espacial e a concentração espacial do setor industrial na porção sudoeste de Campinas se deu principalmente em virtude de benefícios fiscais oferecidos pelos agentes públicos. A criação dessas áreas exigiu um espraiamento espacial da cidade sobre as áreas rurais, sem que houvesse, no entanto, condições adequadas para a instalação e permanência das pessoas que ali residiriam.

Ao longo dos anos foram implementadas algumas melhorias nesses bairros, e isso foi mencionado por vários moradores, durante a pesquisa de campo, que afirmaram o quanto sofreram com a falta de asfaltamento, a grande distância do centro principal etc. Apesar das melhorias, a área ainda apresenta o maior número de loteamentos em áreas impróprias, moradores em situação de vulnerabilidade social, falta de saneamento básico, de pavimentação e de equipamentos sociais e áreas de lazer, além da presença de favelas e ocupações.

Os DICs foram concebidos como um conjunto de bairros divididos por números (do DIC I ao DIC VI), entretanto para os próprios moradores essas divisões apenas indicam o tempo de residência no local, já que diante de uma série de limitações iniciais pelas quais passaram, criaram-se laços de solidariedade entre indivíduos que residem a uma considerável distância um do outro. No início o bairro apresentava ineficiências estruturais, tais como “a fraca atividade comercial, vias em mau estado, insuficiência ou ausência de serviços públicos, associando-os à imagem clássica (com conotação negativa) de periferia urbana” (DE PAULA; MARANDOLA JR; HOGAN, 2011, p. 81).

Para Sposito (2010), os grandes conjuntos habitacionais não são privados apenas de uma articulação com o centro principal, mas do tecido urbano como um todo, têm dificuldade de encontrar a própria identidade, a qual buscam produzir na luta por sua integração ao tecido urbano já constituído.

No decorrer dos anos, os DICs cresceram e obtiveram melhorias de infraestrutura, como asfaltamento, linhas de transporte público e diminuição do intervalo de passagem entre um ônibus e outro, o que facilitou o acesso dos moradores ao centro principal da cidade. Contudo, o comércio nos DICs também se desenvolveu, anteriormente consistia apenas num comércio simples, de vizinhança, ganhou uma maior complexidade, concentrando-se ao longo de avenidas, que além de lojas, bancos, possuem serviços públicos como postos de saúde e escolas. Conforme afirmam De Paula; Marandola Jr e Hogan (2011, p. 95): “O bairro, por ser local de permanência, esse (notadamente) distante do centro da cidade, precisa ser um espaço de certa autonomia, no sentido de dar base ao devir cotidiano”.

Nesse contexto, segundo Ferreira (2013, p. 53):

A acessibilidade e mobilidade deficientes ofertadas aos grupos sociais de baixa renda restringe sua interação espacial e, conseqüentemente, o acesso à cidade. Para os moradores da periferia pobre, isto significa a negação do direito à cidade,

principalmente para a realização de atividades que escapam à dimensão do trabalho. Para o lazer e o consumo imediato, por exemplo, seus deslocamentos se restringem e/ou se dão com maior facilidade nos bairros de moradia ou nas suas proximidades. O que pode reforçar a centralidade dos subcentros existentes nestas áreas e, concomitantemente, a multicentralidade das cidades contemporâneas.

A Avenida Suaçuna é o principal ponto de concentração de comércios e serviços próximo aos DICs, a frequência de consumidores, a intensidade e a diversidade das atividades ali existentes permite considerá-la, um subcentro da cidade de Campinas.

3. A Identificação da Avenida Suaçuna como subcentro

Toda a conjunção de formação dos DICs, uma área bastante afastada do tecido urbano já consolidado, o crescimento populacional local e as melhorias em infraestrutura permitiu ao bairro a consolidação de um subcentro. A explicação de Sposito (2010, p. 212) é bastante ilustrativa para o caso dos DICs:

A construção de grandes conjuntos residenciais fez-se de maneira descontínua em relação ao tecido urbano já constituído. A distância ao centro principal associada, em países como o Brasil, as dificuldades de conexão com o centro em razão da precariedade dos sistemas de transporte coletivos e associada, em países como a França, à banalização do uso do automóvel exigiu e permitiu o aparecimento dessas novas localizações comerciais e de serviços.

Inicialmente os subcentros surgem em virtude da concentração de comércios e serviços que atendem uma clientela que reside próxima à ele. Segundo Villaça (2007, p. 138-39) “o subcentro é uma área pequena, com alta concentração diversificada e equilibrada de comércio e serviços”.

A partir da década de 1970, com o aumento da mobilidade territorial os centros principais ganharam enormes dimensões e grande fragmentação, criou-se também novos eixos de comercialização e serviços específicos para as classes mais altas, enquanto as classes populares ficaram restritas os centros velhos, abandonados pela classe de maior poder aquisitivo, aos centros de bairro e alguns shoppings centers, que apresentavam clara segmentação de classe social. O centro principal, na maioria das cidades brasileiras passou então a atender majoritariamente as camadas populares (VILLAÇA, 2007).

A ampliação do número de áreas centrais produz duas dinâmicas que se relacionam, a descentralização territorial dos estabelecimentos comerciais e de serviços e uma nova centralização dessas atividades; os dois processos são condicionados pelo surgimento de novos estabelecimentos do setor terciário fora do centro principal e pela realocação de estabelecimentos que se restringiam ao centro principal (Sposito, 2001).

De acordo com Sposito (2001) a multicentralidade em áreas urbanas não metropolitanas está muito ligada a rápida expansão urbana que produz espaços descontínuos do tecido urbano já

consolidado e muitas vezes, acresce a diferenciação socioespacial, além de melhorias nos transportes e a ampliação do uso do veículo individual.

Para Villaça (2007, p. 293), o subcentro é em síntese, “uma réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte, sem, entretanto, a ele se igualar”. A diferença entre eles é que o subcentro apresenta uma atratividade ou polarização apenas para uma parte da cidade, e não para a cidade como um todo, como o centro principal.

Segundo Ferreira (2013) a formação de subcentros em bairros nos quais houve a implantação de conjuntos habitacionais e loteamentos populares ocorre em virtude das deficiências de infraestruturas e precariedade de atendimento de serviços urbanos.

É possível inferir que um dos fatores que reforçaram a transformação da Avenida Suaçuna em um subcentro foi a sua proximidade com o Terminal Urbano Ouro Verde, ponto de acesso ao transporte público que permite a mobilidade dos moradores do entorno à distintas regiões da cidade.

O crescimento demográfico fez com que aumentasse as demandas por comércio e serviços, despertando o interesse de empresas reconhecidas nesse setor, que ao se instalarem na Avenida complexificaram o simples comércio que já existia ali.

As observações de campo e a aplicação de questionários permitiu obter informações interessantes a respeito da diversidade, frequência, qualidade e mobilidade que envolvem o consumo na área de estudo.

Nota-se, conforme o quadro 1, que há uma grande variedade de comércios e serviços, desde itens de consumo básico, como padaria, supermercados, farmácias, até estabelecimentos de maior complexidade, como atividades jurídicas, consultoria contábil, serviços de crédito pessoal, clínicas odontológicas, escolas de idiomas e de música, lojas de artigos esportivos e serviços para eventos. É notável a quantidade de comércios ligados ao ramo vestuário, são ao todo 23 (vinte e três) estabelecimentos deste ramo.

A avenida apresenta uma significativa intensidade de estabelecimentos de setor terciário, tanto que verificou-se a existência de apenas três terrenos com uso residencial. Do ponto de vista de espaços e serviços públicos nota-se a presença de um distrito policial, uma escola estadual e uma quadra poliesportiva.

QUADRO 1

Tipos e quantidades de estabelecimentos comerciais e de serviços na Avenida Suaçuna

Comércios		Serviços	
Tipo de Comércio	Quantidade	Tipo de Serviço	Quantidade
Loja de Peças Automobilísticas	4	Jornal do Bairro	1
Clínica Veterinária e Pet Shop	2	Lotérica	1
Distribuidora de Gás	1	Agência Bancária (Bradesco, Caixa Econômica Federal, Itaú, Santander)	4
Distribuidora de Água Mineral	1	Imobiliária	7
Banca de Revistas	1	Escritório de Advocacia	6
Loja de Brinquedos	1	Lava-Rápido	1
Papelaria	5	Estúdio de Tatuagem	1
Floricultura	1	Eletricista	1
Loja de Bijuterias	1	Chaveiro	1
Loja de Artigos Esportivos	1	Locadora de Vídeos	1
Loja de Utensílios Diversos (1,99)	3	Academia (Musculação, Ginástica, Natação)	2
Loja de Móveis	5	Gráfica	1
Loja de Colchões	2	Salão de Beleza	10
Loja de Sofás	1	Empresa de Crédito Pessoal	2
Loja de Informática	1	Estúdio Fotográfico	1
Supermercados (Com açougues e padarias)	3	Escola de Condutores	1
Depósito de bebidas	1	Clínica Veterinária	1
Loja de Frios	1	Decoração de Eventos	1
Loja de Doces	1	Buffet para festas	1
Confeitaria	1	Oficina Mecânica	5
Açougue	1	Borracharia	1
Padaria	1	Assistência Técnica (Áudio e Vídeo)	1
Farmácia (convencionais, manipulação e homeopatia)	5	Restaurante	3
Ótica	4	Churrascaria	1
Loja de itens para construção	2	Sorveteria	1
Loja de Elétricos e Hidráulica	1	Pizzaria	2
Loja de Tintas	3	Lanchonete	3
Loja de Cosméticos	1	Bar	4
Loja de Tecidos	1	Escola de Música	1
Vestuário (Roupas infantis, Roupas para adultos, lingerie)	23	Escola Profissionalizante	1
Loja de Calçados	2		
		Escola de Idiomas	1
		Clínicas Odontológicas	8
		Clínica Estética	1

Fonte: Larissa Araujo Coutinho de Paula, 2016.

O fluxo de pessoas e veículos que transitam cotidianamente pela avenida é bastante intenso, percorrem diariamente no local cerca de 15 (quinze) linhas de ônibus, transportando moradores dos bairros próximos a avenida para o centro principal e bairro centrais e para demais bairros, da porção sudoeste e sul da cidade.

As razões pelas quais as pessoas utilizam os comércios e serviços são na maioria dos casos para a realização de compras, sobretudo supermercados, mas há um número considerável de pessoas que utilizam serviços bancários e a lotérica para fazer pagamentos, nota-se também o

uso de serviços de saúde, notadamente o ramo odontológico, e lazer noturno, no que se refere, principalmente à serviços alimentícios, tais como bares, restaurantes, lanchonetes e pizzarias, utilizados em sua maioria, pelo público jovem.

Com relação a frequência de utilização dos comércios e serviços na avenida verificou-se que a maioria das pessoas (64%) frequenta os estabelecimentos todos os dias, nota-se que maior parte dessas pessoas faz uso diário dos supermercados; 22% utilizam o setor terciário na avenida mais de uma vez por semana e 14% uma vez por semana.

De acordo com Serpa (2011) o que caracteriza uma localidade central não é apenas a aglomeração de atividades terciárias, mas também a acessibilidade. A acessibilidade, para Sposito (2011, p. 134) diz respeito a “relação entre o espaço a ser percorrido e os meios disponíveis para se realizar a locomoção, o que implica no tempo necessário para tal”. Desse modo, quanto ao modo de locomoção, 50% dos consumidores transitam pela avenida a pé, 36% de carro, 10% por transporte público e 4% utilizam motocicleta.

Com relação ao centro principal, Sposito (2010) ressalta que o mesmo é responsável pela articulação de fluxos referentes a circulação de pessoas e mercadorias, além de ser um espaço de difusão de informações e idéias. Um aspecto interessante obtido através do campo é a crescente diminuição da atratividade do centro principal entre os consumidores do subcentro.

4. Considerações Finais

O estudo da formação dos Distritos Industriais em Campinas e da formação de uma nova centralidade em uma área tão distante do centro principal, por muito tempo isolada do tecido urbano já constituído, cujos moradores sofriam a carência de serviços públicos como saúde, educação e transporte público; nos remete a toda uma conjuntura de processos que se relacionam na produção do espaço urbano.

A princípio têm-se a expansão acelerada do espaço urbano para além dos limites da cidade, para alocar indústrias, receptoras de benefícios e isenções fiscais do agente público. Esse processo na visão do poder público também configurou a solução para o problema habitacional em vista do grande fluxo de migrações que a cidade recebeu entre as décadas de 1970 e 1980; motivando a construção de conjuntos habitacionais no entorno desse parque industrial, oferecendo ainda mão-de-obra disponível às empresas, mesmo que essa expansão tenha ocorrido de maneira descontínua, espalhada, criando vazios urbanos e áreas de ocupação rarefeita.

Essa situação reflete a contradição de interesses dos distintos agentes que interferem na produção do espaço urbano, que no sistema econômico vigente prioriza o valor de troca sobre o valor uso do espaço, de modo que alguns segmentos sociais têm suas necessidades mais prontamente atendidas do que outros; e também a forma de atuação do poder público, que longe de dispor qualquer neutralidade, age em consonância com os interesses do setor industrial e

comercial, de promotores imobiliários e de agentes financeiros, enfim, na maioria das vezes priorizando a reprodução do capital, articulando e fragmentando espaços, promovendo o acesso diferenciado dos segmentos sociais ao espaço.

Isso estimula a criação de áreas cada vez mais homogêneas no espaço intraurbano, com a constante anulação da convivência social entre os diferentes, diferentes grupos, de diferentes regiões da cidade. As localidades centrais ganham diferentes expressividades, sobretudo de cunho socioeconômico, passando a existirem subcentros cujo uso se dá majoritariamente por segmentos de alto poder aquisitivo, e aqueles destinados a camadas mais pobres, o qual se associa ao contexto da Avenida Suaçuna.

Referências

- ALVES, L. A. **A produção do espaço nos DICs (Distritos Industriais de Campinas):** Gênese e Consolidação da periferia Campineira. Campinas: UNICAMP, 2009 Geografia (Monografia de Bacharelado).
- BOTELHO, A. **O urbano em fragmentos.** A produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. São Paulo: Annablume, 2007, p.21-66.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** São Paulo: Editora Ática, n. 4, 2000.
- _____. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Cidades**, v. 4, n.6, 2007, p.61-72.
- CARLOS, A. F. A. Diferenciação socioespacial. **Cidades**, vol. 4, n.6, 2007, p. 61-72.
- DE PAULA, Fernanda Cristina ; MARANDOLA JR., E. ; HOGAN, Daniel Joseph . Vulnerabilidade e territorialidade em bairros de Campinas. **Textos NEPO (UNICAMP)**, v. 61, 2011.
- FERREIRA, H. M. **A gestão da política habitacional e a produção do espaço urbano:** um análise das práticas espaciais e a formação de novas áreas centrais na cidade de Marília – SP. Presidente Prudente: UNESP, 2013. 1 CD-ROM (Monografia de Bacharelado).
- FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS. **Perfil Municipal de Campinas.** Acessível em: <http://www.seade.gov.br/produtos/perfil/perfilMunEstado.php>. Acessado em: 26 de setembro de 2013.
- LEFEBVRE, H. **O pensamento marxista e a cidade.** Lisboa: Ulisséia, 1972, p. 29 a 76.
- SANTOS, M. **Manual de Geografia Urbana-**. EDUSP, São Paulo,2008.
- SEMEGHINI, U. C. **Do café à indústria:** uma cidade e seu tempo. Campinas, Editora da Unicamp, 1991.
- SERPA, A. Lugar e centralidade em um contexto metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA M. L.; SPOSITO, M. E. B.: **A produção do espaço urbano: agentes escalas e processos, escalas e desafios.** São Paulo: Contexto, 2011.
- SPOSITO, M. E. B. Capitalismo e Urbanização. São Paulo: Editora Contexto, 1988.
- _____. Novas formas comerciais e a redefinição da centralidade intra-urbana. In: Sposito, M. E. B. (Org). **Textos e Contextos para a leitura geográfica de uma cidade média.** Presidente Prudente, 2001.
- _____. Multi(poli)centralidade urbana. In: Eliseu Savério Sposito; João Lima Sant'Anna Neto. (Org.). **Uma Geografia em Movimento.** 1ed.São Paulo: Expressão Popular, 2010, v. , p. 199-228.
- VILLAÇA, F. **Espaço Intra-Urbano no Brasil.** São Paulo: Nobel, 2007.