



ESPAÇO BANAL E OS USOS DO TERRITÓRIO NO ABC PAULISTA: O PAPEL DA PETROBRÁS NA CONSTRUÇÃO DA SOBERANIA

Jéssica Aparecida dos Santos Rodrigues¹
Carlos Eduardo Salazar Salgado²

RESUMO

Direcionamos nossa análise ao processo de urbanização da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), associado ao surgimento da Petrobrás e à constituição do macrossistema do petróleo, a partir do dinamismo próprio das cidades que compõem o ABC Paulista. Destacamos uma economia política do território complexificada pela urbanização brasileira, que em sua parte infraestrutural conta com a importância dos setores da produção das indústrias petrolífera, da construção civil e da metalúrgica. Essas indústrias se associam como vetores de urbanização da RMSP, e de toda a formação socioespacial brasileira, constituindo importantes categorias de trabalhadores no processo político nacional capazes de ressignificar a noção de soberania. Examinamos um conjunto de decretos federais, compreendendo o período do século XX, relativos à implantação da malha dutoviária implantada na RMSP, rede de transporte de óleo e gás que é uma infraestrutura fundamental para o funcionamento deste macrossistema do petróleo. Com esta análise, interpretamos os sentidos da soberania reinventada pelas organizações de trabalhadores, possíveis pelo cotidiano compartilhado no espaço banal do ABC Paulista.

Palavras-chave: Uso do território, Petrobrás, Região Metropolitana de São Paulo, Soberania, Polo Petroquímico.

RESUMEN

Dirigimos nuestro análisis al proceso de urbanización de la Región Metropolitana de São Paulo (RMSP), asociado al surgimiento de Petrobras y la constitución del macrossistema petrolero, basado en el dinamismo inherente de las ciudades que conforman la región ABC Paulista. Destacamos una economía política del territorio complejizada por la urbanización brasileña, la cual, en su aspecto infraestructural, se sustenta en la importancia de los sectores productivos de las industrias petrolera, de la construcción y metalúrgica. Estas industrias se asocian como vectores de urbanización en la RMSP y de la formación socioespacial brasileña en su conjunto, constituyendo importantes categorías de trabajadores en el proceso político nacional, capaces de resignificar la noción de soberanía. Examinamos un conjunto de decretos federales, correspondientes al siglo XX, relativos a la implementación de la red de oleoductos y gasoductos en la RMSP, una red de transporte de petróleo y gas que constituye una infraestructura fundamental para el funcionamiento de este macrossistema petrolero. Con este análisis, interpretamos los significados de soberanía reinventados por las organizaciones obreras, posibilitados por la vida cotidiana compartida en el espacio banal de la región ABC Paulista.

Palabras clave: Uso del territorio, Petrobrás, Región Metropolitana de São Paulo, Soberanía, Polo Petroquímico.

¹ Mestranda no Curso de Geografia da Universidade Estadual de Campinas - Unicamp, jess.srodrigues@gmail.com.

² Doutorando no Curso de Geografia da Universidade Estadual de Campinas - Unicamp, salgado.carloseduardo@gmail.com.



INTRODUÇÃO

Direcionamos nossa análise ao processo de urbanização da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), associado ao surgimento da Petrobrás e à constituição do macrossistema do petróleo, a partir do dinamismo próprio das cidades de Santo André (SP), São Bernardo do Campo (SP) e São Caetano do Sul (SP). A dinâmica industrial desses lugares originou uma sub-região na RMSP: o ABC Paulista. Tomamos a rede dutoviária para interpretar o macrossistema do petróleo, observando que esta rede é uma variável de diferenciação da RMSP quando comparada ao território nacional. O impulso à integração territorial e ao desenvolvimento nacional da indústria veio acompanhado da concentração infraestrutural no centro consumidor, e é essa dinâmica que procuramos interpretar neste artigo.

O estado de São Paulo é dotado de uma malha dutoviária de cerca de 2000 quilômetros de faixas de dutos que transportam óleo e gás, concentrados na RMSP, cuja implantação foi realizada a partir de decretos federais especialmente entre os anos de 1960 e 1970. Ao analisarmos a relação entre o desenvolvimento da indústria de petróleo, às indústrias de construção civil e metalúrgica (automobilística) destacamos a RMSP, uma região instituída em 1967 e oficialmente criada como região para o planejamento metropolitano em 1973 (EMPLASA, [s.d.]). A RMSP, formada por 39 municípios e com uma população de 20.731.920 habitantes (IBGE, 2023), foi até o ano de 2015 a quinta maior aglomeração urbana do mundo (UNITED NATIONS, 2019), lugar que ocupou desde 1975.

O processo de desenvolvimento urbano industrial brasileiro do século XX tem centralidade no ABC Paulista. A constituição do polo industrial, do Polo Petroquímico do Grande ABC, com destaque às atividades metalúrgicas e petroquímicas e bastante impulso estatal, ofereceu uma base importante na formação socioespacial brasileira. Se por um lado essa indústria não inseriu o país de maneira totalmente soberana na divisão internacional do trabalho, por outro permitiu a construção de bases econômicas e políticas para que o território tivesse condições potenciais de construir soberania e cidadania a depender da racionalidade de quem governou o país e, conseqüentemente, a Petrobrás dali por diante.

Pensando a formação econômica do Brasil como proposto por Celso Furtado (2009), compreendemos que os setores industriais da construção civil, metalurgia e petroquímica, associados, são setores que se retroalimentam no território. Do ponto de vista econômico e industrial se complementam, e, juntos, alimentam e se retroalimentam entre si e com o processo de urbanização, constituindo ciclos econômicos virtuosos, setores apontados por François Perroux (1969) como *indústrias motrizes*.



Do ponto de vista da economia política do território, o polo industrial do ABC Paulista também produziu categorias de trabalhadores que constituíram, ao longo da segunda metade do século XX, uma nova dinâmica da luta de classes no território nacional, que, inclusive, originou o chamado Novo Sindicalismo. Esses trabalhadores partiam de novos patamares de acesso a bens e direitos civis, o que também resultou em ciclos de organização, enfrentamentos, lutas e conquistas fundamentais na nossa história territorial, e a possibilidade da construção de soberania e de cidadania no Brasil.

A partir do estudo do conjunto normativo, composto por decretos federais relativos à desapropriação em benefício da política energética, analisamos o papel da Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobrás) na RMSP, no Polo Automobilístico, formado no ABC paulista, e na construção da soberania nacional. Tomamos nesta análise, o período compreendido no século XX, com normas federais que datam de 1903 até 1999 relativas à dinâmica energética brasileira. Argumentamos que a Petrobrás desempenha um papel elementar na formação socioespacial brasileira, e que a construção da soberania nacional tem manifestações importantes a partir do ABC Paulista, seus trabalhadores e organizações sindicais.

Destacamos uma economia política do território (SANTOS, 2001) complexificada pela urbanização corporativa (SANTOS, 2013) do Brasil, que em sua parte infraestrutural conta com a importância dos setores da produção das indústrias petrolífera, da construção civil e da metalúrgica. A produção dessas indústrias em conjunto, e concentradas no ABC Paulista, transformou a região com a expansão urbana horizontal (KOWARICK, 1993) e vertical (SOUZA, 1994), o incremento demográfico das migrações nacionais dos trabalhadores da indústria (DAMIANI, 2017), a formação das periferias adensadas (ALMEIDA, 2000) e a organização de movimentos sociais e lutas sindicais.

Examinamos um conjunto de decretos federais, compreendendo o período do século XX, relativos à implantação da malha de dutos na RMSP. Interpretamos esta infraestrutura de transporte de óleo e gás como uma rede (DIAS, 2021) capaz de condicionar e ser condicionada pelos lugares por onde passa. Assim, analisamos os usos do território realizados no ABC Paulista, intimamente ligados à infraestrutura do petróleo, a partir do espaço banal (SANTOS, 1996), este espaço do destino coletivo produzido pela cidade.

A análise dos decretos federais correspondentes à construção e expansão da rede dutoviária na RMSP revelou a intensidade industrial do período, os estímulos à produção, circulação e consumo energéticos. Em nossa análise, a constituição do Polo Petroquímico do ABC Paulista, sua produção e seus movimentos sociais sugerem o papel de *território como abrigo* desempenhado pela Petrobrás na formação socioespacial brasileira e na constituição da



soberania nacional. Com esta análise, interpretamos os sentidos da soberania reinventada pelas organizações de trabalhadores, possíveis pelo cotidiano compartilhado no espaço banal do ABC Paulista.

A dinâmica industrial aqui destacada associou setores da produção que foram vetores de urbanização da RMSP, e de toda a formação socioespacial brasileira, constituindo importantes categorias de trabalhadores no processo político nacional capazes de ressignificar a noção de soberania. Este texto está dividido em três partes: primeiro, apresentamos a análise do espaço banal a partir da constituição da rede dutoviária e os usos do território que se realizam; em seguida, discutimos o dinamismo do ABC Paulista a partir da constituição do Polo Petroquímico do Grande ABC e da criação da Petrobrás; por fim, antecedendo as considerações finais, argumentamos sobre a expansão do macrossistema do petróleo na RMSP e a força do movimento sindical do ABC Paulista.

A REDE DUTOVIÁRIA E OS USOS POSSÍVEIS DO TERRITÓRIO: UMA ANÁLISE DO ESPAÇO BANAL

A importância histórica do petróleo o qualifica como um recurso cujos fluxos dependem de uma complexidade de circuitos que se interconectam, demandando para si a constituição de um macrossistema técnico (SANTOS, 2014a), sistemas técnicos que não funcionam sem outros sistemas técnicos, fundamento material das redes de poder. Para tal análise selecionamos uma parte do macrossistema, os dutos organizados em malha que formam a rede de transporte de hidrocarbonetos.

Selecionamos o fragmento que é a malha dutoviária (um sistema técnico ela mesma), para compreender de que maneira que o transporte de combustível condiciona e é condicionado pelos lugares e pelo processo de urbanização. A técnica não aparece sozinha nem isolada. Constituindo sistemas, elas são integradas funcionalmente, trata-se de uma solidariedade em que um sistema não funciona plenamente sem as suas partes (SANTOS, 2014a). Compreendemos que o macrossistema do petróleo é composto por infraestruturas diversas: as instituições ligadas à pesquisa e inovações, as plataformas de exploração, os terminais de estocagem e abastecimento.

Por ser uma construção humana, a rede geográfica é historicamente contextualizada. As localizações são qualificadas com interações espaciais entre elas. Assim, a rede geográfica considera uma divisão territorial do poder e do trabalho que produz hierarquização e complementaridade (CORRÊA, 2012). As redes são geográficas quando são espacializadas, sua condição de sua existência, transformadas em objeto de ação humana. Essa rede, a geográfica,



existe a partir da incorporação de movimentos (materiais e imateriais) que são os fluxos que circulam e interconectam lugares (DIAS, 2021), ou ainda, as redes demandam os fixos (base técnica) para serem animadas por fluxos (virtualidade) (SANTOS, 2014a).

Nesse sentido, a rede geográfica é definida pelas conexões que estabelece entre *pontos* que convergem. Por isso mesmo não se trata de olhar para os objetos puramente dispostos no espaço, mas antes olhar para as interações e adaptações que surgem da *relação coconstitutiva* entre redes geográficas e lugares (DIAS, 2021). A rede revela e define a escala das ações sociais sendo, a própria rede, objeto e arena de conflito. Nesse sentido, ela não é local ou global, mas conectiva, uma vez que conecta pontos e amplia a escala da ação humana. Instável no tempo, móvel e inacabada (RAFFESTIN, 1991) a rede é uma forma de organização espacial.

A presença dessa malha de dutos condiciona uma região que ganha dinamismo para atender às demandas do desenvolvimento na medida em que oferece fluidez à produção. Ao mesmo tempo, sua existência é condicionada por uma vida também intensa, porque são áreas densamente habitadas por pessoas que buscam suprir as demandas de trabalho da região. Constituindo uma densidade da divisão do trabalho naquele lugar.

Delimitamos a rede geográfica que se constitui a partir da malha dutoviária que atravessa a RMSP porque ela faz parte da malha de dutos que cruza o território nacional. Na RMSP estão concentrados boa parte dos 8500 quilômetros de dutos operados pela Transpetro³ em todo o território nacional, e que dão substância à produção do petróleo no Brasil. Investigamos de que maneira a concentração da infraestrutura petrolífera nas cidades do ABC Paulista concentrou também as lutas sindicais que culminaram no processo de redemocratização, dando novos sentidos à soberania nacional. Ou seja, as interações e adaptações cotidianas manifestadas da coexistência entre a rede e os lugares.

As cidades da RMSP compartilham um processo de urbanização corporativa (SANTOS, 2013a) que combinou a expansão horizontal e vertical do espaço urbano (SOUZA, 1994), produzindo uma periferia densamente habitada e privada dos serviços urbanos (KOWARICK, 1993). Para Almeida (2000), a valorização desigual de pessoas e lugares criou subespaços de ação centrífuga na metrópole, e aqueles que não puderam pagar pela valorização foram expulsos para as periferias.

Como expressões dessa urbanização brasileira corporativa, destacamos os subprocessos de *metropolização e periferização* que caracterizam as cidades da RMSP (AZEVEDO, 1958;

³ A Transpetro é a empresa subsidiária da Petrobrás responsável pela logística para transportar, armazenar, importar e exportar os produtos derivados do petróleo no Brasil.



KOWARICK, 1993; SOUZA, 1994; ALMEIDA, 2000; LENCIONI, 2017). São cidades cujo longo processo de organização conheceu no século XX, notadamente desde a década de 1950, um crescimento acelerado e voraz. Falamos aqui do crescimento vertical e do espraiamento horizontal dessas cidades, que por meio da valorização das áreas centrais produziu densas periferias empobrecidas.

Parte significativa dos dutos aqui estudados, cerca de 300 quilômetros de faixa de dutos, foram instalados entre de 1960 e 1970, durante o “milagre econômico” no Brasil. Ocorre que as condições de vida digna não foram asseguradas no processo de crescimento e desenvolvimento. A característica desenvolvimento na Ditadura Militar se deu às custas da renda do trabalho, de direitos trabalhistas e da consequente intensa concentração de renda, o que impulsionou a organização e intensificação dos movimentos de trabalhadores industriais. São organizações renovadas porque as novas configurações espaciais foram fundamentais para esses movimentos de luta sindical, dada a concentração de trabalhadores reunidos em grandes polos fabris.

Foi concebido ali uma produção industrial direcionada ao crescimento econômico do país, com cidades “equipadas para o exercício dessa vocação ‘nacional’ indispensável à realização do modelo nacional adotado” (SANTOS, 2013a, p. 120). Para tal produção existiu a demanda energética e humana: era preciso o abastecimento de energia, com a produção e o escoamento de combustíveis, bem como era preciso uma massa de trabalhadores para fazer a produção acontecer.

Consideramos o território usado porque é esta a categoria que considera todo o conjunto de sujeitos e as ações que se dão sobre o território, dinâmico em seu uso, composto assim pela materialidade e a interação social. Então, na metrópole há diversos usos cooperando e concorrendo em um processo de urbanização corporativa que caracteriza uma formação socioespacial e que, assim, se expressa nos lugares. A análise da malha dutoviária desde a perspectiva das redes nos possibilita conhecer o mundo do consumo petrolífero empiricizado por intermédio das redes, que são reguladas e controladas pelo Estado. Ocorre que a dimensão socialmente concreta das redes está nos lugares (SANTOS, 2014a), é oferecida pela contiguidade onde se dão fenômenos sociais associados.

O crescimento da infraestrutura do petróleo no ABC Paulista, constituindo um complexo industrial, moldou um cotidiano conflituoso de uma vida que acontece nos lugares em que se expandiu, a um só tempo, a produção industrial e o empobrecimento dos trabalhadores das indústrias. Essa convivência conflituosa é interpretada pela noção de espaço banal, onde os agentes são diversos e as empresas e instituições desiguais, e a co-presença se



dá a partir de uma harmonia funcional (SANTOS, 1996). Esta harmonia funcional é produzida pelo conflito intrínseco à cooperação e pela cooperação intrínseca ao conflito: é a negociação permanente.

O uso corporativo do território, associado à crise nas cidades e às tramas do espaço banal faz emergir esses movimentos e lutas contra-hegemônicas, as disputas de novos meios (técnicos e políticos) e a reconstrução da sobrevivência (SILVA, 2022). Nos referimos às lutas do Novo Sindicalismo por sua conexão profunda com a ação política que nasce dos lugares, na co-presença, que se constituíram abrigo para aqueles que não foram incluídos na conta da valorização do espaço. É o território usado "como um campo de forças, como o lugar do exercício, de dialéticas e contradições entre o vertical e o horizontal, entre o Estado e o mercado, entre o uso econômico e o uso social dos recursos", (SANTOS, 1999, p. 19). Esse saber local que, alimentado pelo cotidiano na realização das pessoas, cria novos usos da cidade.

As lutas sindicais não são tratadas aqui como resolução aos problemas da vida na cidade corporativa, mas como estratégias de sobrevivência no espaço banal, lugar em que cooperação e conflito resultam num destino coletivo produzido pela cidade (SANTOS, 1996). É a coexistência produtora de encontros capazes de atualizar a experiência urbana do sujeito corporificado que “ao desafiar controles da experiência urbana e a burocratização da existência, alcança o direito à definição de sua forma de aparecer e acontecer”, para lidar com as urgências do cotidiano (RIBEIRO, 2013, p. 63).

OS USOS DO TERRITÓRIO E O DINAMISMO DO ABC PAULISTA: O POLO PETROQUÍMICO DE SÃO PAULO E A PETROBRÁS

O petróleo já era variável chave do processo de urbanização desde a Segunda Revolução Industrial, haja vista o uso dos combustíveis, o surgimento dos novos materiais sintéticos, o asfalto, o pneu, os óleos lubrificantes, o plástico etc. A partir da Segunda Guerra Mundial que os exércitos tornaram-se dependentes da disponibilidade dos combustíveis derivados do petróleo como definição da autonomia de suas tropas – por terra, por mar e pelo ar. Essa condição confluiu os interesses econômicos, sociais e de defesa militar para a necessidade de dispor de produtos do refino do petróleo para o desenvolvimento dos meios de produção, de cidadania e de defesa.

O projeto de soberania nacional de Getúlio Vargas pretendia dotar o território nacional de produção industrial capaz de substituir as importações internacionais por meio da criação da infraestrutura de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), a indústria do aço com a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Companhia Siderúrgica



Nacional (CSN), e a indústria do petróleo com a criação da Petrobrás. Essas foram soluções para o Estado brasileiro atender demandas de base para uma industrialização que produziria a urbanização brasileira e a capacidade de atender as demandas por bens industriais à sociedade brasileira.

A capacidade de um território obter ou produzir petróleo, mas sobretudo, derivados de petróleo, definia ali a participação do país na divisão internacional do trabalho se mais dependente ou mais soberana. Como componente hegemônico da matriz energética, à época, o petróleo teve papel fundamental na formação socioespacial brasileira do século XX. Tratou-se de um novo padrão de acumulação qualificado pela atividade petrolífera, cujos objetos fixados, e sua configuração territorial, revelavam ações, estratégias e o poder do Estado como afirmação da soberania (LIMA, 2015). Os usos do petróleo impulsionaram a indústria nacional e os processos de modernização do território, contribuindo para a urbanização acelerada desde a década de 1950.

A preocupação com o atendimento da demanda por derivados de petróleo conduziu à constituição de parque de refino e malha dutoviária, como elemento estratégico da política do Estado para o desenvolvimento nacional na construção do território brasileiro. A ideologia desenvolvimentista da década de 1950 fundamentou os gastos públicos direcionados às grandes empresas em nome do desempenho brasileiro para expandir as exportações e equipar o território mais depressa (SANTOS, 2013). Esse processo foi possível por conta da implantação da infraestrutura industrial e logística que incorporou o petróleo à atividade produtiva no Brasil.

Nesse sentido, compreendemos que a infraestrutura petrolífera se combina à expansão urbana, e isso é observado na rede dutoviária concentrada na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). A RMSP conta com uma rede de faixas de dutos de cerca de 600 quilômetros que atravessa toda a região em um traçado complexo, que a difere do restante do território nacional. Nesse sentido questionamos: o que essa rede de dutos revela sobre o dinamismo da RMSP? E ainda, de que maneira a formação socioespacial brasileira demandou e impulsionou esse dinamismo? Por fim, como a massa de trabalhadores industriais do ABC Paulista recriou os sentidos da soberania?

De 1554 até a segunda metade do século XVIII a cidade de São Paulo viveu uma expansão em ritmo lento. A transferência da capital do Brasil de Salvador para o Rio de Janeiro trouxe dinamismo para a região sudeste, e São Paulo se consolidou como entreposto comercial, entroncamento de caminhos para o interior e desenvolvimento de atividade agrícola. Como nó entre os caminhos, a cidade de São Paulo teve um crescimento considerável até meados do



século XIX dada sua importância comercial e impulso econômico com a primeira manufatura de tecidos.

Retrocedemos na análise temporal até o início do século XX porque o Decreto nº 1.102 de 1903 foi um marco na regulamentação dos armazéns com o objetivo de organizar o comércio de produtos que poderiam ser armazenados, criando um sistema de crédito sobre essas mercadorias. Isso é importante porque essa norma sustenta os decretos seguintes que falam sobre a armazenagem de petróleo e derivados.

De 1840 até o início do século XX, em 1915, São Paulo passou por um processo intenso de urbanização com a instalação de bancos e de infraestrutura urbana, como iluminação pública, água e esgoto. Foi o período da produção cafeeira e da instalação da 1ª ferrovia de São Paulo, a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ). Assim, São Paulo firmou sua função bancária, comercial e industrial (SOUZA, 1994). Na década de 1940 já existia em São Paulo a formação dos subúrbios industriais e a verticalização de áreas centrais.

O processo de organização sindical no Brasil passou, ao longo do século XX, por transformações estruturais e políticas que redefiniram a capacidade de mobilização da classe trabalhadora. Até a década de 1920, observa-se um nível incipiente de organização, marcado por restrições institucionais e pela ausência de articulação entre entidades representativas. A partir da Era Vargas, consolidou-se um modelo sindical verticalizado, que, ao instituir a regra de um sindicato por base territorial e proibir a associação entre sindicatos, restringiu significativamente a autonomia e a capacidade de ação coletiva dos trabalhadores.

O contexto de redemocratização de 1945, contudo, favoreceu o fortalecimento do sindicalismo, impulsionado pelo acúmulo socioespacial da luta dos trabalhadores e pela emergência de pautas que buscavam romper a estrutura hierarquizada do sistema corporativo. Nesse período, ganhou força o projeto de criação de uma central sindical capaz de articular as diferentes categorias de trabalhadores. As experiências intersindicais da década de 1950 expressaram essa busca por unidade e culminaram, em 1962, na fundação do Comando Geral dos Trabalhadores (CGT).

Normatizada a armazenagem de mercadorias, foi a vez da intervenção na propriedade privada para desapropriação de bens particulares para a utilidade pública. Esse é o caso do Decreto nº 3.365 de 1941, que definiu procedimentos para o poder público intervir na propriedade privada, mediante indenização, para realizar obras de interesse coletivo. A execução aconteceu por meio do Decreto nº 27.619 de 1949, que definiu áreas imprescindíveis à utilidade pública para a construção do Sistema de Oleodutos Santos-São Paulo (OSSP). O



Sistema OSSP atravessou as cidades de São Paulo, São Caetano do Sul, Santo André, Diadema, São Bernardo do Campo, Cubatão e Santos.

A partir de 1950 houve uma aceleração no processo de urbanização com a construção de viadutos e modernização na infraestrutura de água, luz e transportes, e da instalação do primeiro oleoduto de São Paulo, o OSSP. A dinâmica industrial resultou no adensamento dos bairros abrigando operários. O processo migratório estrangeiro no período das Grandes Guerras e a consolidação como maior centro industrial da América do Sul sustentaram o incremento populacional.

O centro industrial foi constituído a partir da instalação da Refinaria de Capuava (RECAP) em 1954, na cidade de Mauá. As condições facilitadas de acesso à matéria-prima na região favoreceram a instalação de outras indústrias, constituindo o Polo Petroquímico do Grande ABC. O objetivo da instalação da RECAP era abastecer as indústrias locais que, até então, dependiam de petroquímicos importados. Foi um marco no setor petroquímico do Brasil porque integrou todo o circuito (LIMA, 2015), do recebimento da matéria-prima, passando pelo refino até a produção dos derivados. O Polo Petroquímico do Grande ABC foi o primeiro polo do Brasil, com capacidade de abastecer a região de maior demanda, o Sudeste.

A partir daí, e nas duas décadas seguintes, São Paulo viveu a ampliação das periferias e da verticalização das áreas centrais. Segundo Souza (1994) este foi o momento do caos urbano em decorrência do crescimento incontrolado, do intenso desenvolvimento industrial e da incorporação imobiliária. A rodovia passou a ordenar o espaço ao estimular os povoados-estação e a expansão dos subúrbios industriais (EMPLASA, [s. d.]). A expansão urbana foi impulsionada pelo sistema rodoviário associado ao deslocamento industrial e surgimento dos bairros-dormitórios. No período de instituição da RMSP, o adensamento combinado ao deslocamento horizontal se revelou na favelização, a expansão da periferia e o aumento de loteamentos populares.

A primazia da circulação rodoviária implicou no desenvolvimento suburbano, impulsionando a industrialização para as bordas, sobretudo em direção a Guarulhos e São Bernardo do Campo. Alguns municípios cresceram muito, com características funcionais vinculadas à São Paulo, como Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e Guarulhos (EMPLASA, [s.d.]). A verticalização na área central de São Paulo foi acompanhada da industrialização ao longo das Rodovias Anchieta e Presidente Dutra, o que induziu a ocupação residencial nessas áreas e o adensamento de áreas residenciais periféricas onde se formaram os bairros-dormitórios.



A implantação de indústrias pesadas na Rodovia Mogi-Bertioga e Via Suzano-Ribeirão Pires impulsionou a consolidação de áreas urbanas e assentamentos de autoconstrução na sub-região leste da RMSP, mais conhecidos hoje como favelas. Em direção ao sudeste da RMSP, a formação do Grande ABC Paulista se deu pela consolidação da estrutura regional decorrente do crescimento do Parque Industrial ao longo da Via Anchieta e dos bairros-dormitórios em Diadema e Mauá. Na sub-região oeste, a implantação da Rodovia Castelo Branco, e a industrialização ao redor, implicou na consolidação das cidades-dormitório com predominância de moradias populares (EMPLASA, [s.d.]).

Criada em 1953, a Petrobrás nasceu da instituição do monopólio estatal da atividade do petróleo com o objetivo de dotar o território da atividade de refino do óleo bruto. No mesmo período, a Refinaria de Capuava (RECAP) começou a operar em 1954, na cidade de Mauá. A RECAP foi incorporada à Petrobrás e constituiu o Polo Petroquímico do Grande ABC na década de 1970. Compreendemos que a constituição do Polo Petroquímico, associado à criação da Petrobrás, foi um evento que dinamizou o ABC Paulista com o atendimento à demanda energética na região Sudeste.

A indústria da transformação foi assim fortalecida com a finalidade de desenvolver a defesa nacional, garantindo o abastecimento militar, e também de explorar o recurso do território a partir de uma *riqueza natural* como motor do desenvolvimento (LIMA, 2015). Na medida em que a atividade de refino se desenvolveu a receita aumentou, e a infraestrutura expandiu para fazer circular, e a industrialização se acelerou. Tratou-se de uma dinâmica possível pela confluência de uma economia política do território que impulsionou a indústria do petróleo, associada a transformação demográfica resultada do deslocamento dos trabalhadores industriais.

O crescimento da região que hoje é a RMSP já era expressivo na década de 1950 como a 22ª maior aglomeração urbana do mundo. Ocorre que esse crescimento ganhou velocidade e em 1960 chegou à 8ª posição. Em 1975, a RMSP se tornou a 5ª maior aglomeração do mundo, onde se manteve até o ano de 2015 (UNITED NATIONS, 2019). Como aglomeração urbana, os números refletem a expansão do ambiente urbano construído associado ao incremento demográfico.

EXPANSÃO DA REDE DUTOVIÁRIA NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO: O ESPAÇO BANAL E A FORÇA DO MOVIMENTO SINDICAL

Para Lima (2015), entre as décadas de 1950 e 1980, dois processos ligados à indústria do petróleo produziram outra organização do espaço urbano no Brasil: a pavimentação



rodoviarista, entre os anos de 1950 e 1965, e a consolidação do sistema logístico-industrial, entre 1965 e 1980. O primeiro processo, ligado à ideologia desenvolvimentista, resultou da hegemonia formada pelo petróleo como principal componente da matriz energética mundial, estimulando no Brasil a industrialização e a política nacionalista do petróleo. Já o processo seguinte, do período da ideologia do crescimento dos governos da ditadura militar, foi marcado pela ampliação do parque de refino, do sistema de oleodutos conectando terminais e refinarias para garantir a continuidade do fluxo entre portos e centros de refino.

O Decreto nº 1.167 de 1962 e o Decreto nº 65.920 de 1969 autorizaram novas desapropriações e/ou áreas de servidão de passagem em favor da Petrobrás. O Oleoduto São Sebastião-Cubatão (OSBAT) e o Oleoduto do Planalto (OSPLAN I) foram sistemas implantados ligando as refinarias de Paulínia e de Cubatão ao Terminal São Sebastião. Embora não componham a RMSP, notamos que se trata de uma produção do macrossistema técnico do petróleo, se expandindo pelo estado de São Paulo ao passar pelos municípios de São Sebastião, Caraguatatuba, Santos, Bertioga, Cubatão, Guararema, Salesópolis, Nazaré Paulista, Atibaia, Itatiba, Campinas, Paulínia.

A conexão entre interior e litoral do estado foi expressa pelo movimento de expansão da RMSP no período. Destacamos a contínua expansão das periferias, o aumento das favelas, a implantação de conjuntos habitacionais da Companhia de Habitação Popular (Cohab) e construções do Banco Nacional da Habitação (BNH), acompanhada do surgimento dos condomínios fechados de alto padrão em São Paulo na direção da sub-região oeste, além dos planos de zoneamento industrial e municipal. Também foi registrado o aumento da industrialização, dos loteamentos populares e da favelização em Diadema e São Bernardo do Campo.

O deslocamento da urbanização ao longo da Estrada de Ferro Central do Brasil para os eixos Mogi-Dutra e Suzano-Ribeirão Pires acompanhou as implantações do OSBAT e do OSPLAN I. No período do milagre econômico, o Estado brasileiro interveio para fins de desenvolvimento de infraestrutura estratégica, especialmente no setor de petróleo. Em nome da utilidade pública, o sistema de dutos de São Paulo passou dos 74 km planejados pelo OSSP da década de 1950 para quase 350 km com o OSBAT e o OSPLAN I na década de 1960. Tratou-se, a um só tempo, da construção, expansão e consolidação deste macrossistema do petróleo.

Na década de 1960 a população da cidade de São Paulo era de 3.709.274, um total de 29% da população do Estado de São Paulo, e os municípios mais populosos eram Santo André, Osasco, São Caetano do Sul e Guarulhos (EMPLASA, [s.d.]). Esse é um período significativo, porque o crescimento acelerado mudou a organização espacial dos lugares aqui investigados,



constituindo uma rede urbana em um movimento característico da formação socioespacial brasileira, conforme indicou Corrêa (2012, p. 214)

A rede urbana brasileira caracteriza-se, como outras, por um diferenciado processo de transformação. A relativa estabilidade que a caracterizava nos anos de 1940 e 1950 foi fortemente alterada a partir da década de 1960. Novos processos centrados na industrialização e urbanização provocaram transformações no mundo rural, nas correntes migratórias e nas interações espaciais, estas ampliadas qualitativa e quantitativamente.

O Estado viabilizou à Petrobrás as condições de desapropriações ou uso de propriedades públicas e privadas para a implantação de dutos e demais estruturas para o transporte e distribuição do petróleo e derivados. Data da década de 1970 um conjunto de transformações significativas para o período que se seguiu. O choque mundial do petróleo e na sequência as políticas neoliberais, que usaram a América Latina de laboratório, encontraram no território brasileiro o processo de urbanização em fase de metropolização-periferização (ALMEIDA, 2000). A criação das regiões metropolitanas dos anos de 1973 e 1974 foi um processo de valorização seletiva dos lugares que produziu uma organização territorial excludente.

O conjunto de decretos federais para a implantação da malha dutoviária da RMSP que contempla a década de 1970 ressaltou a preocupação com o desenvolvimento e a regulação do uso do solo, sobretudo para projetos de energia e projetos urbanos. Em nome da utilidade pública e do interesse social, áreas foram desapropriadas ou mantidas em regime de servidão para empresas estratégicas do Estado brasileiro. Neste período foram criadas grandes refinarias do sistema Petrobrás, nos estado de São Paulo, como a REPLAN em Paulínia (SP) e Refinaria Henrique Lage (REVAP) em São José dos Campos (SP), constituindo a infraestrutura da indústria do Petróleo assim como a rede de dutos e os terminais – contemplando refino, transporte e distribuição de derivados.

Podemos dizer que nos anos 70 esta região foi caracterizada tanto pela horizontalização, o adensamento populacional associado à formação das periferias empobrecidas (KOWARICK, 1993), quanto pela verticalização, que por meio da reprodução e acumulação do capital, produz e reproduz um espaço desigual (SOUZA, 1994). E a Lei de Parcelamento do Solo Urbano⁴ representou um marco nesse processo; esta lei buscava ordenar o crescimento das cidades com atenção quanto à formação de assentamentos precários, dispondo sobre os loteamentos, o desmembramento de terrenos, as diretrizes de planejamento e execução de empreendimentos urbanos.

⁴ Lei nº 6.766, de 1979.



Esses foram alguns dos grandes projetos nacionais para impulsionar o desenvolvimento e o crescimento industrial que foram acompanhados da dinamização da malha de dutos na RMSP. É o caso dos sistemas Oleoduto Paulínia-São Paulo (OPASA), conectando a REPLAN ao Terminal Barueri, também do Oleoduto Barueri-Utinga (OBATI) que interliga os terminais de Barueri e São Caetano do Sul, e do Oleoduto São Sebastião-Vale do Paraíba (OSVAT), interliga os terminais de São Caetano do Sul, Guarulhos e Guararema e as refinarias RECAP, em Mauá, e REVAP, em São José dos Campos.

Até o início dos anos de 1980 a cidade de São Paulo e a RMSP passaram por uma forte expansão periférica, caracterizada pelo déficit nos equipamentos e serviços públicos e a intensa migração nacional. A rede dutoviária que atravessa a RMSP foi implantada sobretudo na década anterior, mas a expansão não parou. No fim da década de 1980 foram implantados mais 200 quilômetros de dutos interligando São Paulo à malha interestadual conectando o Terminal de Guararema (SP) à Bacia de Campos (RJ), o Gasoduto Rio de Janeiro-São Paulo (GASPAL) e o Oleoduto Rio de Janeiro-São Paulo (OSRIO). A manutenção de uma região assim *energívora* (CATAIA, 2025) deu continuidade à demanda pelos produtos do petróleo.

Na década de 1980 se intensificaram a criação e duplicação de rodovias, consolidando instalações industriais nesses eixos e implantando novos grandes projetos, como shoppings centers, lojas de departamentos e o Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos. Foi neste período também que se intensificou o adensamento populacional no ABC Paulista e em Diadema, a verticalização de áreas centrais e a favelização nas áreas de expansão urbana por todas as cidades da RMSP.

Durante a ditadura militar de 1964 teve início uma nova fase de repressão e desarticulação do movimento sindical. A criminalização das organizações de trabalhadores foi acompanhada de profundas mudanças nas relações de trabalho em nome da flexibilização, entre as quais se destaca a substituição do regime de estabilidade no emprego pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). O regime militar promoveu uma reorganização produtiva, marcada pela expansão das indústrias metalúrgica, siderúrgica e automobilística. Esse processo, embora tenha resultado na precarização das condições laborais e na supressão de direitos, criou as bases materiais para o surgimento de um novo sindicalismo, concentrado em grandes unidades fabris e com forte capacidade de mobilização local.

A industrialização do ABC Paulista constitui um marco nesse sentido. A concentração de grandes contingentes de trabalhadores em fábricas de peso econômico expressivo possibilitou a formação de redes de solidariedade e de novas formas de organização. As greves de Osasco (1964) e, posteriormente, a de São Bernardo do Campo (1975) evidenciaram a



emergência de uma lógica sindical enraizada no cotidiano das fábricas, materializada nas comissões de base e nas formas de organização de baixo para cima.

O endurecimento da ditadura entre 1968 e 1978 intensificou a repressão sobre o movimento dos trabalhadores, mas não impediu a reorganização local das bases trabalhadoras. O esgotamento do “milagre econômico” e a crise internacional provocada pelo choque do petróleo, somados ao arrocho salarial imposto pela ditadura, criaram as condições para a deflagração de novas greves, como a da Scania, em maio de 1978. Essa mobilização, que rapidamente se espalhou pelo ABC Paulista, foi decisiva para a consolidação do chamado Novo Sindicalismo – caracterizado pela organização de base e pela centralidade do local de trabalho como espaço político.

Durante a década de 1980, as lutas sindicais e demais movimentos sociais se ampliaram, promovendo o surgimento de novas categorias de trabalhadores e de movimentos reivindicatórios articulados à luta pela redemocratização. As mobilizações contra a ditadura, as campanhas por melhores salários e os movimentos das Diretas Já sustentaram a criação do Partido dos Trabalhadores (PT) e da Central Única dos Trabalhadores (CUT), que expressaram institucionalmente o protagonismo político conquistado pela classe.

A destruição da CGT em 1964 havia interrompido um ciclo de articulação nacional do sindicalismo brasileiro. No entanto, a rearticulação ocorrida durante a crise da ditadura resultou de um longo acúmulo histórico de experiências e lutas desenvolvidas ao longo do século XX. Assim, enquanto diversas economias centrais mergulharam no neoliberalismo, o Brasil encerrava a década de 1980 com a promulgação da Constituição de 1988, a Constituição Cidadã, que foi um marco de reafirmação dos direitos sociais e do papel político da classe trabalhadora na tentativa de construção da luta democrática, pela cidadania e pela soberania do país.

Do início do século XX até a década de 1970, o Estado brasileiro organizou a regulação das atividades comerciais e iniciou a implantação da infraestrutura necessária ao território, para participar da divisão internacional do trabalho, em fase com o estágio de desenvolvimento das forças produtivas da sociedade urbana industrial.

Os decretos viabilizadores do estabelecimento da infraestrutura energética nacional ao longo das décadas são exemplos diretos da política de fomento à indústria petrolífera nacional através da utilização de instrumentos jurídicos de intervenção nas propriedades pública e privada, como a desapropriação e servidão, para assegurar o avanço de projetos considerados de interesse fundamental para o país.

O conjunto de normas dos anos de 1990 ilustra a transição do Brasil de um modelo de



monopólio estatal para um ambiente neoliberal de controle de mercado, com a criação de agências setoriais (ANP, ANEEL, ANATEL, ANA, ANVISA etc.) agora as responsáveis por definir as políticas e fiscalizações em seus setores. Substituindo os mecanismos característicos do poder público, assentados na democracia eleitoral, para os chamados especialistas técnicos, transferindo os mecanismos da Política para uma razão, dita, técnica assentada nos valores da acumulação financeira; a otimização, a eficiência do corte de custos e aumento das rentabilidades. No mundo da energia e da Petrobrás, a diminuição do território como abrigo através do fortalecimento do território como recurso (GOTTMANN, 2012).

No fim do século, o território brasileiro na década de 1990 sofreu a consolidação da globalização perversa, do apogeu até ali das políticas neoliberais, consagrando o *Estado forte guardião do interesse privado* (DARDOT; LAVAL, 2016), que no campo da política energética, sob a égide da Agência Nacional do Petróleo e da quebra do Monopólio Estatal do Petróleo⁵, iniciaram-se os processos de privatização da Petrobrás e a tendência para o aumento das regulamentações e fiscalização, junto da ideia de liberalização e eficiência do uso do solo para grandes projetos, entre eles a expansão das malhas de dutos. Estávamos diante da criação de um ambiente jurídico, social e econômico de sobreposição de normas regulamentadoras de ordem técnica (provenientes inclusive das corporações internacionais de *estandardização*). Produzindo um estado de *anomia* resultado de uma *hipernomia* (SERRANO, 2016), uma paradoxal desregulamentação com aumento de regramentos.

Para aumentar o poder de fiscalização da ANP, a Lei nº 9.847 de 1999 elaborou sanções e medidas de controle com o objetivo de cuidar das ações de terceiros e irregularidades, em nome da qualidade e segurança no fornecimento de derivados do petróleo. Houve ainda a iniciativa de otimização a partir do compartilhamento de infraestrutura (como os dutos) entre Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) e ANP de modo a reduzir os custos e racionalizar a expansão dos serviços⁶.

CONSIDERAÇÕES

Nosso esforço pretendeu justamente observar o processo de desenvolvimento urbano da RMSP, com foco nas cidades do ABC Paulista, inserido neste processo, compreendendo a importância das relações econômicas e políticas no território dadas pelo complexo processo de urbanização brasileira, que em sua parte infraestrutural conta com a importância dos setores da produção da indústria do Petróleo, da indústria da construção civil e metalúrgica. Setores que

⁵ Lei nº 9.478, de 1997.

⁶ Resolução Conjunta ANEEL/ANATEL/ANP nº 1, de 1999.



não só se associam na produção da formação econômica do território brasileiro como constituem importantes categorias de trabalhadores no processo político nacional. Uma construção de uma economia política do território com potencial de criação de soberania e cidadania.

A análise da inserção brasileira na divisão internacional do trabalho resultou tanto do desenvolvimento do capitalismo da segunda revolução industrial, quanto da participação dos derivados de petróleo na capacidade de deslocamento dos exércitos ao fim da Segunda Guerra Mundial, tem no ABC paulista centralidade de desenvolvimento das indústrias motrizes que ao mesmo tempo se retroalimentam e atendem as demandas do processo de concentração demográfica e urbanização crescente.

No ABC paulista temos a centralidade do eixo logístico do macrossistema técnico do petróleo. Ali polo da metalurgia nacional constituiu-se a maior dinâmica dos importantes setores de *indústrias motrizes*. O processo acelerado de urbanização brasileira é produto da associação das indústrias de Petróleo, Construção Civil e Metalúrgica. Setores que dependeram da demanda de crescimento urbano e constituíram ciclos virtuosos de desenvolvimento econômico e urbano industrial;

Assim como, as importantes categorias de trabalhadores industriais que ao longo das décadas do século XX foram se articulando entre si e entre as categorias essencialmente urbanas, tais quais professores, carteiros, bancários, comerciários, advogados, jornalistas, enfermeiros, médicos, estudantes etc. Este processo resulta na formação de organizações e quadros políticos que transformaram a dinâmica da economia política do território nacional, na luta de classes.

Nossa proposta de Soberania no espaço banal, se inspira na poesia do hino do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra que ressignifica o lema positivista Ordem e Progresso como: “a Ordem é ninguém passar fome, Progresso é o Povo feliz.” Nosso entendimento de Soberania no espaço banal pretende, portanto, ressignificar a ideia liberal clássica de Soberania popular, compreendendo-a, não apenas como letra da lei e representação eleitoral burguesa, mas como algo que transforma estruturalmente o cotidiano dos cidadãos, que garante as condições existenciais básicas para todos os sujeitos.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Eliza Pinto de. **A metropolização-periferização brasileira no período técnico-científico-informacional**. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000. Disponível



em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-07092022-120452/pt-br.php>.
Acesso em: 03 nov. 2025.

CATAIA, Marcio. NEOLIBERALISMO E TERRITÓRIO COMO MEIO DE VIDA: CRÍTICA DA RAZÃO ANTROPOCÊNICA. **Terra Livre**, [S. l.], v. 2, n. 63, p. 349–374, 2025. DOI: 10.62516/terra_livre.2024.3692. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/terralivre/article/view/3692>. Acesso em: 03 nov. 2025.

CORRÊA, Roberto Lobato. REDES GEOGRÁFICAS: REFLEXÕES SOBRE UM TEMA PERSISTENTE. **Revista Cidades**, Brasil, v. 9, n. 16, 2012. DOI: 10.36661/2448-1092.2012v9n16.12033. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12033>. Acesso em: 03 nov. 2025.

DAMIANI, Amélia Luisa. CUBATÃO: NA BUSCA DAS FAVELAS O ENCONTRO DO “PEÃO” QUE PERMANECE. **Boletim Paulista de Geografia**, [S. l.], n. 64, p. 75–104, 2017. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/975>. Acesso em: 03 nov. 2025.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A Nova Razão do Mundo**: Ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

DIAS, Leila C. Os sentidos da rede: notas para discussão. **Redes, sociedades e territórios** [recurso eletrônico] / Leila Christina Dias, Rogério Leandro Lima da Silveira (organizadores). - 3. ed., rev. e ampl. – Santa Cruz do Sul : EDUNISC, 2021.

EMPLASA – EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANA. **Expansão da área urbana da Região Metropolitana de São Paulo** (versão preliminar). São Paulo [s.d.].

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

GOTTMANN, Jean. A evolução do conceito de território. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 2, n. 3, 2012. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-campineiro/article/view/2458>. Acesso em: 03 nov. 2025.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico de 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

KOWARICK, Lucio. **A espoliação urbana**. 2. ed. Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra, 1993.

LIMA, Miguel Vieira de. **Petróleo e território no Brasil**: a evolução do sistema de engenharia petrolífero e a configuração de seu circuito espacial produtivo. 2015. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-09052016-113246/pt-br.php>. Acesso em: 03 nov. 2025.

PERROUX, François. **A Economia do século XX**. Porto: Herder, 1967.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo, SP: Ática, 1993.



RIBEIRO, Ana Clara Torres. **Por uma sociologia do presente: ação, técnica e espaço** - Vol. 5. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

SANTOS, Milton. Por uma geografia cidadã: por uma epistemologia da existência. **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 21, n. 1, 1996. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/38613>. Acesso em: 03 nov. 2025.

SANTOS, Milton. Território e saber local: algumas categorias de análise. **Cadernos IPPUR/UFRJ** – ano XIII, n.2 (ago./dez. 1999). Rio de Janeiro : UFRJ/IPPUR, 1999.

SANTOS, Milton. Uma ordem espacial: a economia política do território. **Revista GeoINova**, Lisboa, n. 3, 2001. Disponível em: <http://geoinova.fcsh.unl.pt/revistas/files/n3-2.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2025.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed., 3. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed., 8. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014a.

SERRANO, Pedro Estevam Alves Pinto. **Autoritarismo e golpes na América Latina: Breve ensaio sobre jurisdição e exceção**. São Paulo: Alameda, 2016.

SILVA, Adriana M. Bernardes. Informatização planetária e usos do território brasileiro: disputas e tendências In: Arroyo, Monica; SILVA, Adriana M. B. (orgs). **Instabilidade dos territórios: por uma leitura crítica da conjuntura a partir de Milton Santos**. São Paulo: FFLCH/USP, 2022.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. **A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo**. São Paulo, SP: Hucitec: EDUSC, 1994.

UNITED NATIONS. Department of Economic and Social Affairs. Population Division. **World Urbanization Prospects: the 2018 revision**. New York: United Nations, 2019. Disponível em <https://population.un.org/wup/>. Acesso em: 03 nov. 2025.