



Anales del Instituto de Arte Americano  
e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"

## ■ TERRITÓRIOS METROPOLITANOS E DISPERSÃO URBANA NO BRASIL: O VETOR NOROESTE DA CAPITAL PAULISTA

Nadia Somekh y Daniela Maria Eigenheer

### CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO:

Somekh, N. y Eigenheer, D. M. (2017). Territórios metropolitanos e dispersão urbana no Brasil: o vetor noroeste da capital paulista. *Anales del IAA*, 47(2), 205-213. Consultado el (dd/mm/aaaa) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/250/423>

*ANALES* es una revista periódica arbitrada que surgió en el año 1948 dentro del IAA. Publica trabajos originales referidos a la historia de disciplinas como el urbanismo, la arquitectura y el diseño gráfico e industrial y, preferentemente, referidas a América Latina.

**Contacto:** [iaa@fadu.uba.ar](mailto:iaa@fadu.uba.ar)

\* Esta revista usa Open Journal Systems 2.4.0.0, que es software libre de gestión y publicación de revistas desarrollado, soportado, y libremente distribuido por el Public Knowledge Project bajo Licencia Pública General GNU.

*ANALES* is a peer refereed periodical first appeared in 1948 in the IAA. The journal publishes original papers related to the history of disciplines such as urban planning, architecture and graphic and industrial design, preferably related to Latin America.

**Contact:** [iaa@fadu.uba.ar](mailto:iaa@fadu.uba.ar)

\* This journal uses Open Journal Systems 2.4.0.0, which is free software for management and magazine publishing developed, supported, and freely distributed by the Public Knowledge Project under the GNU General Public License.

# TERRITORIOS METROPOLITANOS Y DISPERSIÓN URBANA EN BRASIL: EL VECTOR NOROESTE DE LA CAPITAL PAULISTA

TERRITÓRIOS METROPOLITANOS E DISPERSÃO URBANA NO BRASIL:  
O VETOR NOROESTE DA CAPITAL PAULISTA

METROPOLITAN TERRITORIES AND URBAN SPRAWL IN BRAZIL:  
NORTHWEST VECTOR OF SÃO PAULO CAPITAL

Nadia Somekh \* y Daniela Maria Eigenheer \*\*

Anales del IAA #47 (2) - julio / diciembre de 2017 - (205-213) - ISSN 2362-2024 - Recibido: 17/05/2017 - Aceptado: 23/08/2017.

■ ■ ■ Este artículo examina las transformaciones históricas en el tejido urbano del vector Noroeste de la ciudad de São Paulo, constituido por el sistema Anhanguera-Bandeirantes, principal eje de conexión entre las dos mayores y más ricas regiones metropolitanas del estado –San Pablo y Campinas–, sobre el que se estructura y se consolida la formación de un nuevo territorio metropolitano, disperso y fragmentado.

**PALABRAS CLAVE:** territorios metropolitanos, infraestructura de transporte, desconcentración industrial, dispersión urbana.

■ ■ ■ Este artigo aponta as transformações históricas no tecido urbano do vetor Noroeste da cidade de São Paulo, constituido pelo sistema de rodovias Anhanguera-Bandeirantes, principal eixo de conexão entre as duas maiores e mais ricas regiões metropolitanas do estado –São Paulo e Campinas–, e sobre o qual se estrutura e se consolida a formação de um novo território metropolitano, disperso e fragmentado.

**PALAVRAS CHAVE:** territórios metropolitanos, infraestrutura de transporte, desconcentração industrial, dispersão urbana.

■ ■ ■ This article points out the historical transformations in the urban fabric of the Noroeste vector of São Paulo capital, structured by Anhanguera-Bandeirantes highway system, main axis of connection between the two largest and richest metropolitan regions of the state –São Paulo and Campinas–, and on which is structured and consolidated the formation of a new metropolitan territory dimension, sprawl and fragmented.

**KEYWORDS:** metropolitan territories, transport infrastructure, industrial deconcentration, urban sprawl.

\* Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM).

\*\* Universidade de São Paulo (USP).

Este trabajo es parte de una investigación que llevan a cabo las autoras, en colaboración, en la Universidad de São Paulo (USP) y en la Universidad Presbiteriana Mackenzie (UPM).

## Introducción

Este artículo examina las alternativas del sistema de autopistas Anhanguera-Bandeirantes, que organiza el crecimiento en orientación noroeste (“el vector Noroeste”) de San Pablo. Revisaremos dicho vector –que comunica las dos regiones metropolitanas más importantes del estado, la de la propia capital, San Pablo, y la de Campinas– desde una perspectiva histórica, considerando la red de infraestructura vial como un prisma y, a la vez, como un factor de impacto regional que, al igual que las estructuras productivas, va configurando los territorios metropolitanos. La dinámica que resulta de la búsqueda de nuevos mercados y la necesidad de circulación de mercancías, se pone de manifiesto en los procesos de transformación del vector Noroeste de la capital, que tratamos en profundidad en textos anteriores (Eigenheer, 2011; Eigenheer y Somekh, 2017).

El texto se organiza en cuatro momentos cronológicos problemáticos que dan cuenta de fronteras metropolitanas inciertas e inestables. Y, si en un principio lo que parecía estar en juego era la delimitación de los bordes de la región metropolitana de la Capital, de esa Gran San Pablo, desde las últimas décadas la urbanización multipolar y dispersa pone en crisis la propia idea de borde en singular.

En primer lugar, “Desde el camino del oro a la autopista moderna” presenta una revisión de larga duración, que examina el rol que le cupo al camino de Anhanguera –trazado en el siglo XVII y reemplazado luego por el ferrocarril– en la comunicación entre el litoral y el interior del estado. En esa instancia, se suceden el “ciclo del oro”, el “agrario” y el primer momento “industrial”, que fueron el motor para la creación de los pueblos y ciudades de la región.

En segundo lugar, “La 'Gran San Pablo' y el proceso de industrialización” analiza el período 1950-1970, cuando el desarrollo metropolitano se apoya en el soporte de las tres autopistas, que dan cuenta del desarrollo diferencial del vector Noroeste, organizado por la autopista Anhanguera. Se trata del momento de despegue del desarrollo industrial que está por detrás de la gran expansión urbana y económica de la capital del estado.

En tercer lugar, “Desconcentración industrial y nuevas áreas metropolitanas” se centra en el período 1970-1990, cuando, en el marco de políticas de descentralización industrial, el vector Noroeste con centro en Campinas se consolida como una nueva región metropolitana. Ya no se trata de la expansión del área metropolitana, sino del crecimiento simultáneo de varios sectores que, en tensión, configuran el territorio.

Finalmente, “Territorios dispersos y urbanización difusa” se refiere a las transformaciones recientes que se dirimen con posterioridad a la década de 1990, signadas por nuevas modalidades de ocupación del territorio. La amplia gama de centros y una urbanización dispersa presentan características muy diferentes de las anteriores.

## Desde el camino del oro a la autopista moderna

Desde el siglo XVII, durante el llamado “ciclo del oro”, el camino de Anhanguera, abierto por Bartolomeu Bueno da Silva en 1682 para comunicar Jundiá con las minas de Goiás, tuvo como objetivo asegurar la circulación del oro. A lo largo de su trazado, se fundaron varios de los asentamientos y ciudades que fueron organizando el territorio del estado de San Pablo, como fue el caso de Campinas.

Este rol se intensificó entre mediados del siglo XVIII y el XIX, período caracterizado por el denominado “ciclo agrícola”, marcado por la importancia de la cultura cafetera. Sin embargo, desde 1867 el camino fue sustituido paulatinamente por la red ferroviaria que aseguró no solamente el flujo de la producción de café, sino un nuevo modo de ocupación del espacio organizado en torno de las estaciones. La São Paulo Railway Company (Santos-Jundiaí) inauguró el primer ferrocarril del Estado de San Pablo en conectar la meseta paulista al litoral. Las industrias se ubicaron, principalmente, en torno de las estaciones de la línea Sorocabana, sobre la red troncal de la Central Brasil y en la línea Santos Jundiaí, en el sentido de San Pablo al puerto. De esos años data, entre otros, el desarrollo urbano de *Osasco*, *Mogi das Cruzes*, *São Caetano* y *Santo André*. Pero, en contraste, las industrias no se localizaron a lo largo del vector Noroeste de la capital (Langenbuch, 1971). Es de considerar que el fin del trabajo esclavo, la llegada de los inmigrantes y el establecimiento de nuevas relaciones de trabajo fueron algunos de los factores que, junto con el trazado de redes ferroviarias, promovieron los procesos de urbanización e industrialización de la región del oeste y, sobre todo, el crecimiento de la ciudad de San Pablo, que se fue configurando como centro comercial y administrativo de un amplio territorio.

Al igual que en otros países de América Latina, los ferrocarriles fueron sustituidos, muy tempranamente, por una moderna red de carreteras. Entre 1915 y 1922, se construyó la *estrada velha de Campinas* –cuyos orígenes se remontan al camino de Anhanguera en el siglo XVII– que, a pesar de la condición técnica, se convirtió en el primer y principal tronco vial del Estado de San Pablo, y conectaba la capital al interior del oeste paulista. No obstante, entre 1930 y 1950, en un contexto de transición entre una economía agraria y una industrial, la intensificación de las relaciones entre la capital y el interior demandó cambios estructurales en el patrón de movilidad vigente. En efecto, en 1940, el gobierno del estado, preocupado por las comunicaciones y ante la necesidad de la modernización vial en el tramo comprendido entre San Pablo y Jundiaí, promovió la construcción de la llamada *via Anhanguera*. Esta vía, completada en 1948, junto con la *Via Anchieta* dieron lugar a una red de autopistas articuladas, una de las más innovadoras e importantes de América del Sur. Poco a poco, la red de autopistas, que recibirá importantes inversiones para su desarrollo, sustituirá el rol “urbanizador” de los ferrocarriles, pues en torno de ellas se irán localizando las industrias y los nuevos espacios residenciales (Langenbuch, 1971).

### La “Gran San Pablo” y el proceso de industrialización

El *Gran São Paulo*, tal como se denomina al área metropolitana de San Pablo, se fue organizando en torno de tres autopistas irradiantes –Arangheira, Anchieta y Dutra–, que otorgaron el soporte espacial a la industrialización pesada, iniciada en el país a partir de la segunda mitad del siglo XX, y cambiaron la configuración regional (Figura 1).

Por un lado, la *via Anhanguera* se fue extendiendo hacia el norte del estado y aseguró las comunicaciones con el municipio de Campinas. En orientación norte, en 1951 se inauguró la *via Dutra*, que vinculaba Río de Janeiro con San Pablo y beneficiaba a las ciudades del *Vale del Paraíba* y al municipio de Guarulhos. Por su parte, la *via Anchieta* acercaba el municipio de *São Bernardo do Campo*.

Sin embargo, el desarrollo no fue simétrico, pues si bien las vías *Dutra* y *Anchieta*, además de asegurar la logística productiva, abrían la posibilidad de localización de nuevos

núcleos residenciales en los márgenes de las autopistas (Langenbuch, 1971), el desarrollo del vector Noroeste, sobre la traza de *Anhanguera* fue mucho más lento. La ausencia de condiciones topográficas favorables y de una ocupación rentable del uso del suelo no alentó el interés de la especulación inmobiliaria y la zona quedó postergada para las décadas siguientes. En contraste, el desarrollo industrial y urbano de la región de Campinas se acentuó en torno a *Anhanguera*. En ese sentido, podemos decir que la *via Anhanguera* tuvo un rol menor en el crecimiento metropolitano de San Pablo, a pesar de los barrios residenciales que se desarrollan en torno de la autopista, como *São Domingo*, *Vila Mangalot*, *Vila Jaguar*, *Vila Anastácio* (Langenbuch, 1971).

Al observar el desarrollo del vector Noroeste en los años cincuenta, es posible identificar áreas de explotación rural, reservas forestales –como la de Jaragua– e instalaciones de la agroindustria. Se trata de industrias livianas de bienes de consumo, asociadas a recursos naturales, que empleaban mano de obra numerosa pero no calificada, como Frigorífico Amour, Melhoramientos, Cemento Portland, Compañía Swift de Brasil, Hudson de aceites lubricantes, entre otras. Recién desde 1960, se instalaron los equipamientos de la industria automovilística y metalúrgica en municipios como *Sao Caetano* y *Santo André* y, más ampliamente, se fueron modificando las modalidades de ocupación a lo largo del vector Noroeste, en consonancia con transformaciones de carácter estructural.

En efecto, tal como desarrolla Reis (2006), a partir de la década de 1970 se aceleró el proceso de desconcentración de la actividad industrial de la metrópoli paulista, al tiempo que se iniciaba el proceso de dispersión urbana en el territorio, que produciría cambios significativos en la forma y en el lugar donde los nuevos establecimientos industriales vendrían a concentrarse.

## **Desconcentración industrial y nuevas áreas metropolitanas**

A partir de 1970, con el inicio del proceso de desconcentración de la actividad industrial, incentivado principalmente por los planes nacionales de desarrollo que destinaron recursos a regiones periféricas, se fue privilegiando el equipamiento de las ciudades intermedias en detrimento de San Pablo y de su región metropolitana. En ese contexto, comenzó a tomar relevancia el vector Noroeste paulista.

Como dijimos antes, la *via Anhanguera* operó como vehículo de las transformaciones de Campinas. En los distritos industriales de Campinas y Jurerê, que datan de la década de 1970, se fueron localizando primero industrias de transformación y paulatinamente empresas nacionales y multinacionales, en el segmento de bienes duraderos (3M, Bosch, IBM, Mercedes, Siemens, P&G, Unilever, Honda). Así, el sistema Anhanguera-Bandeirantes intensificó los flujos y las relaciones entre la metrópoli y el municipio de Campinas, y fue además el referente para una nueva generación de espacios residenciales para quienes comenzaban a vivir, trabajar y moverse a lo largo de su eje.

De acuerdo con Deák y Schiffer (2010), en el estado de San Pablo la descentralización de actividades industriales, a comienzos de 1970, significó una estrategia orientada al mantenimiento de la hegemonía del capital paulista, que posibilitaba la expansión de la dinámica metropolitana industrial a una nueva escala territorial. Según plantean, en esa transición tuvo un rol fundamental la extensión de las infraestructuras viales regionales. Tal como sintetiza

Negri (1996), a partir de 1970, cuatro factores colaboraron en el proceso de desconcentración productiva: la expansión de la infraestructura vial, el segundo plan nacional de desarrollo, las "deseconomías de aglomeración" o la descentralización industrial, y la agroindustrialización del interior paulista. En esa línea, Schiffer (1989) coincide en que la estrategia de hegemonía del capital paulista hasta 1970 fue sostenida mediante políticas de concentración industrial. Más tarde, se recurrió a la extensión de infraestructuras que, en un marco de descentralización económica, posibilitaron el flujo sin obstáculos de la producción al consumo de mercancías. No obstante, la consecuencia de estos procesos se observa en el menor crecimiento de la industria en la región metropolitana de San Pablo, que contrasta con la concentración de la producción industrial en el interior y en otros estados.

Con el inicio de ese proceso de desconcentración, a los efectos de optimizar las comunicaciones entre Campinas y San Pablo, la *via Anhanguera* resultó insuficiente y se promovió la construcción de una nueva autopista: la *Rodovia dos Bandeirantes*. Habilitada para la circulación en 1978, se visualizó como un factor para el desarrollo del interior del estado. En ese marco, las ciudades medias se desarrollan, nuevas regiones metropolitanas se consolidan y se inician las primeras dinámicas de dispersión urbana. El crecimiento de ciudades medias y la formación de nuevas aglomeraciones urbanas no metropolitanas (Jundiaí, Sorocaba, Piracicaba) y metropolitanas (Campinas, Santos y San José de los Campos) muestra, entonces, y como resultado de políticas públicas, estrategias industriales y redes de infraestructura, la configuración de un nuevo orden espacial.

Según Reis (2015), el cuadro urbano propio del ciclo 1945-1960 quedó completamente alterado, pues, junto a las metrópolis de Río y San Pablo, es posible observar la emergencia de una amplia gama de ciudades pequeñas y nuevas aglomeraciones urbanas. De hecho, en 1990 se constituyó la Región Metropolitana de Campinas. En ese marco, se reestructura el espacio con énfasis en el interior del estado de San Pablo, que resulta del reordenamiento de actividades económicas y movimientos de población que se extienden más allá de la metrópoli de San Pablo (Cano, 1998) (Figura 1). En efecto, si hasta la década de 1990 la mayor parte de los flujos de desplazamiento resultantes de la dispersión industrial se orientan, en su mayoría, a los principales centros metropolitanos –donde tienen sede las actividades del sector terciario, servicio, comercio y ocio–, a partir de 1990 la reestructuración productiva apoyada en la globalización intensificó el proceso de fragmentación y dispersión industrial y urbana.

### **Territorios dispersos y urbanización difusa**

A partir de la década de 1990, la reestructuración productiva apoyada en la globalización y en la implementación de políticas neoliberales permitió la inserción del país en la economía global, el fortalecimiento del capital privado y del sector de servicios –con énfasis en el mercado inmobiliario y financiero–, que se constituyeron en las principales fuerzas transformadoras de las metrópolis y regiones contemporáneas. Este proceso de reestructuración productiva demandó un soporte espacial adecuado para permitir el establecimiento de nuevas relaciones territoriales. Así, San Pablo pasó a ser un nodo dentro de la red de metrópolis globales y se verificaron impactos territoriales significativos en el sistema Anhanguera-Bandeirantes, que pasó a conectar dos regiones metropolitanas.

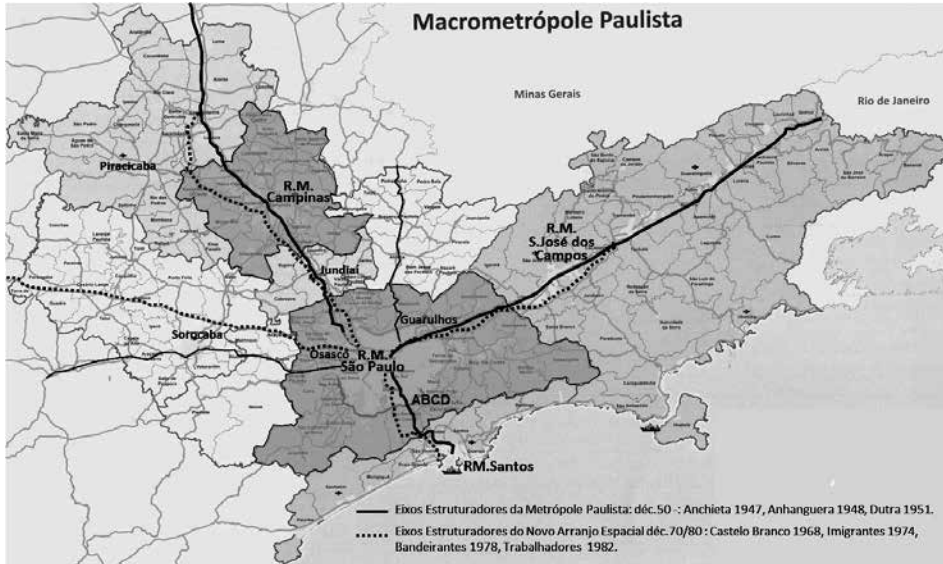


Figura 1: Ejes estructurantes del territorio paulista en la década de 1950-1960 y en 1970-1980. Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de la Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S. A. (EMPLASA).

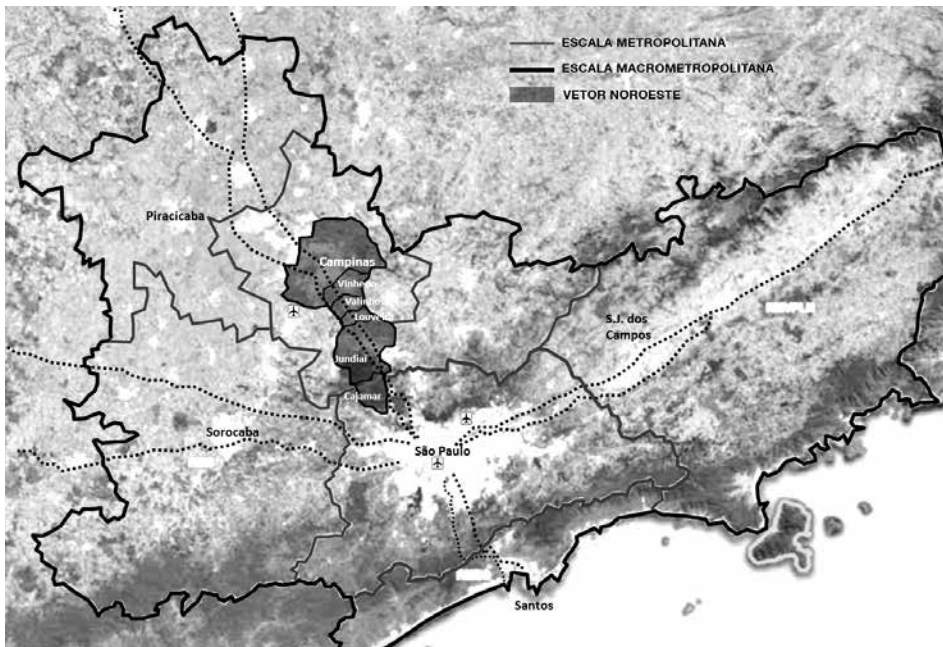


Figura 2: El vector Noroeste del Estado de San Pablo: dispersión urbana y nuevas centralidades en la década de 1990. Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de la Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S. A. (EMPLASA).

En 1998, se inició la construcción del *Rodoanel* que, junto a la modernización del sistema Anhanguera-Bandeirantes y de otros ejes viales productivos, otorgaron el soporte espacial para la reestructuración de la economía paulista. Cabe recordar que las nuevas tecnologías de información habilitaron la modernización de la industria, una mayor flexibilidad en su localización y la separación entre gestión y producción industrial. Todo ello condicionó la fragmentación de la actividad productiva. Las actividades antes desarrolladas en el interior de las fábricas comienzan a ser tercerizadas y distribuidas de forma dispersa por el territorio, al mismo tiempo que las redes viales pasan a tomar un rol central. En ese contexto, el vector Noroeste paulista, ahora estructurado por el sistema de autopistas Anhanguera-Bandeirantes, encuentra condiciones de posibilidad para reconfigurarse.

En ese proceso de fragmentación y tercerización industrial, la nueva industria, proveniente del sector terciario y relacionada con una producción nacional que se exporta a nivel global, de reducida pero calificada mano de obra, se fragmenta, se dispersa y pasa a ocupar grandes áreas con baja densidad a lo largo de todo el eje de la *Rodovia Anhanguera*. En ese proceso, prevalecen nuevas dinámicas de dispersión urbana y de desplazamientos cotidianos tributarios de tecnologías de comunicación que, además de permitir la fragmentación de la industria, garantizan la posibilidad de trabajar y residir lejos de los grandes centros metropolitanos. Así, *via Anhanguera* se consolidó como sede de centros de abastecimiento y logística, avanzados polos tecnológicos e industrias de punta, asociados a institutos universitarios de investigación y tecnología. La intensificación de los desplazamientos urbanos cotidianos en el sistema Anhanguera-Bandeirantes, principalmente entre la Región Metropolitana de San Pablo y la Región Metropolitana de Campinas, fue generando nuevas dinámicas.

En 1992, la Empresa Paulista de Planeamiento Metropolitano, EMLASA, propuso la denominación *Macrometrópole Paulista*, una constelación que comprende aglomeraciones urbanas que se organizan en torno del vector Noroeste, estructurado por el moderno sistema de autopistas Anhanguera-Bandeirantes. Las mejoras y la modernización en ese sistema de autopistas –administrado a partir de 1998 por una empresa privada, la CCR Autoban–, la finalización del tramo oeste del *Rodoanel* y la expansión del aeropuerto de Viracopos y del Puerto de Santos posibilitaron que se transformara en un importante corredor regional, o macrometropolitano, de movilidad nacional y de intenso desarrollo industrial y urbano.

La *via Anhanguera*, que en los noventa fue sede de los primeros centros de distribución, pasó a atraer el mercado inmobiliario para nuevos usos, mientras que la *rodovia dos Bandeirantes* operó como vector de movilidad urbana del Estado. Al mismo tiempo, no es difícil observar una serie de urbanizaciones de hábitat informal, urbanizaciones cerradas y centros comerciales junto con industrias y equipamientos de nueva generación. Ese tejido heterogéneo, disperso y fragmentado es característico de los nuevos territorios metropolitanos (Lencioni, 2012). Desde el punto de vista estructural, es posible observar la superposición de temporalidades que se anudan en torno de ejes viarios capaces de articular las diversas escalas, global, nacional y regional, anunciadas por los teóricos de la globalización (Ghorra-Ghobin, 2015). El resultado es una morfología urbana con centralidades, que se vuelven cada vez más autónomas y menos subordinadas a las aglomeraciones o metrópolis tradicionales (Figura 2).

## Palabras finales

Este artículo intentó mostrar que la evolución de las infraestructuras de transporte del vector Noroeste paulista estuvo en estrecha relación con los diferentes ciclos productivos, que fueron superponiendo sus lógicas y temporalidades en la materialidad del territorio.

Esos caminos, luego rutas, luego autopistas, luego redes de autopistas regionales muestran un conjunto muy complejo de transformaciones productivas y urbanas. Los patrones de movilidad que comunicaron la explotación del oro y del café con los centros del litoral generaron las primeras constelaciones de ciudades y aldeas, sobre las cuales se desplegó la red ferroviaria en relación con las primeras industrias. Las autopistas permitieron la extensión sobre el territorio de las grandes ciudades. En otro punto de inflexión, las regiones metropolitanas junto a las ciudades medias y los polos de desarrollo y ocupación dispersa interpelaron los límites administrativos establecidos por la tradicional Área Metropolitana. Esta reciente reterritorialización contemporánea pone en jaque las nociones y conceptos tradicionales y abre interrogantes acerca de esas nuevas metrópolis. En un momento, lo que parecía estar en juego para estudiosos y especialistas era encontrar los bordes de la región metropolitana de la capital, de esa Gran San Pablo. En contraste, la urbanización multipolar y dispersa de las últimas décadas pone en crisis la propia idea de borde en singular, pues se trata de bordes heterogéneos en permanente mutación.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Cano, W. (1998). *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Campinas, Brasil: Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).
- Deák, C. y Schiffer, S. (Org. 1999). *O processo de urbanização no Brasil*. San Pablo, Brasil: Editora da Universidad da Sao Paulo (Edusp)/ Fundação do Amparo a Pesquisa Do Estado de São Paulo (Fapesp).
- Eigenheer, D. (2011). *Tecnologia, mobilidade e dispersão metropolitana. Sistema Anhanguera-Bandeirantes*. São Paulo, Disertación de Maestría. (Maestría en Arquitectura y Urbanismo) – Universidade Mackenzie. Recuperado de: <http://tede.mackenzie.br/jspui/bitstream/tede/283/1/Daniela%20Maria%20Eigenheer.pdf>
- Eigenheer, M. y Somekh, N. (2017). *Formas avançadas de dispersão urbana no vetor noroeste paulista. Eixo São Paulo-Campinas*. Recuperado de: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2236-99962017000300777&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2236-99962017000300777&script=sci_arttext)
- Ghorra- Ghobin, C. (2015). *La Métropolisation em question*. Paris, Francia: Presses Universitaires de France (PUF).
- Langenbuch, R. J. (1971). *A Estruturação da Grande São Paulo. Estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, Brasil: Instituto Brasileiro de Geografia (IBGE)
- Lencioni, S. (2004). *O Processo de metropolização do espaço. Uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização*. En S. R. Schiffer (org.), *Globalização e estrutura urbana*. (pp. 153-165). San Pablo, Brasil: Hucitec/FAPESP.
- Negri, B. (1996). *Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)*. Campinas, Brasil: Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).
- Reis, N. G. (2015). *Transcrição da disciplina AUH 5828. Questões de história da urbanização*. Profs. Nestor Goulart Reis Filho e Beatriz P. Siqueira Bueno. San Pablo, Brasil: FAU-Maranhão.
- Reis, N. R. (2006). *Notas sobre urbanização dispersa e nova formas de tecido urbano*. San Pablo, Brasil: Via das Artes.
- Schiffer, S. (1989). *As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista 1955-1980*. (Tesis doctoral). San Pablo, Brasil: Universidade de São Paulo (USP).

**Nadia Somekh**

Arquitecta y doctora en Urbanismo por la Universidad de San Pablo (USP). Profesora emérita de Arquitectura y Planificación Urbana de la Universidad Presbiteriana Mackenzie (UPM). Profesora visitante de la Universidad Cergy Pontoise y del Institut d' Urbanisme de Paris (IUP). Decana de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Presbiteriana Mackenzie (FAU-UPM) (2005-2009) y, entre otros cargos de gestión urbana, directora del Departamento de Patrimonio Histórico de la ciudad de São Paulo (DPH) (2013-2016).

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Presbiteriana Mackenzie  
R. da Consolação 930, Consolação  
01302-907- San Pablo, Brasil

nadiasom@terra.com.br

**Daniela Maria Eigenheer**

Arquitecta por la Pontificia Universidad Católica de Campinas (PUC-Campinas). Posgrado Conforto Ambiental e Conservação de Energia en Fundação para a Pesquisa em Arquitetura e Meio Ambiente (FUPAN) de la Universidade de São Paulo (USP) y en Administração de Empresas por la Fundação Armando Alvares Penteado (FAAP). Magister por la Universidad Presbiteriana Mackenzie (UPM). Doctoranda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de São Paulo (FAU-USP).

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de San Pablo  
Rua do Lago 876  
05508-900 - San Pablo, Brasil

deigenhe@gmail.com

