

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

TRANSFORMAÇÕES PRODUTIVAS E A INTERAÇÃO ENTRE TRÊS REGIÕES
METROPOLITANAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Luiza Naomi Iwakami (Unic Belas Artes de SP/Unisantos)

Transformações produtivas e a interação entre três Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo

Resumo:

Este trabalho traz o estudo sobre a articulação produtiva entre as Regiões Metropolitanas de São Paulo, da Baixada Santista e de Campinas no Estado de São Paulo, com as diferentes condições de interação marcadas pela formação histórica e industrial. Apresenta alguns dados comparativos quanto à evolução da forma de concentração e desconcentração industrial no âmbito nacional e estadual, assim como as diferentes formas de especialização da produção que determinaram setorizações de atividades e de comportamentos no âmbito regional. O complexo metropolitano formado pela interação entre as três Regiões Metropolitanas apresenta uma polarização nacional, marcada pelas determinações de mercado, apresentando, por outro lado, um processo de precarização do trabalho e de tendência ao aprofundamento das desigualdades sociais.

Transformações produtivas e a interação entre três Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo

Introdução

As grandes aglomerações urbanas, produtos de uma confluência de fatores econômicos e sociais, marcam historicamente uma complexidade de expansão e conflitos que caracterizam as grandes metrópoles.

A situação da formação metropolitana brasileira, em que São Paulo comparece economicamente como polarizadora a nível nacional e como referência para sediar as grandes empresas estrangeiras traz uma série de indagações e questionamentos pouco explorados, principalmente no que diz respeito aos aspectos territoriais.

A expansão acelerada da mancha urbana que marcou os períodos de uma industrialização intensa nas primeiras duas décadas do século XX e posteriormente da década de 1950 a 1970, determinou uma urbanização típica de países em que a questão social não se viu resolvida. A polarização metropolitana, com a soma do número de habitantes que indicam como uma das maiores cidades do mundo, são próprias de países com uma rede urbana deficiente, concentrando em poucos pontos do território as maiores cidades do país.

No Brasil, as diferenças se apresentam de forma notória regionalmente. Considerando a condição do desenvolvimento econômico e social, o Norte e Nordeste brasileiro guardam ainda a precariedade histórica neste aspecto, refletida também no grau de urbanização. Por outro lado, a região Sudeste, com os estados que comportam atividades econômicas mais intensas possuem uma rede urbana que se espalha por todo o território, o que não deixa de apresentar polarização como a de São Paulo, formando com Campinas e Santos um eixo metropolitano.

O artigo apresenta o estudo relativo à condição de interação e conflitos entre as três Regiões Metropolitanas, tomando-as como base territorial com as devidas polarizações por cada região, sem contudo estender sobre a polêmica condição dos aspectos institucionais de cada uma delas.

1. Caracterização regional do espaço metropolitano

A formação urbana do complexo metropolitano paulista, assim denominado em função da aglomeração de atividades que ultrapassam as fronteiras das delimitações institucionais como município ou região metropolitana específica, passa pela compreensão de seu percurso histórico a partir dos fatores que determinaram sua estruturação.

A formação urbana da metrópole paulistana, concentrada no planalto distando cerca de 60 km do litoral, deu-se associada à industrialização, como decorrência de investimentos produzidos pela acumulação de riquezas da economia agro-exportadora cafeeira. A estrutura de ocupação espacial das primeiras indústrias de São Paulo foi condicionada pela estrutura do sistema viário, inicialmente ao longo da ferrovia SP Railway – a Santos Jundiaí, que tinha por finalidade o escoamento da produção cafeeira. Como afirma Saes (2002: 196) “não nos parece exagerada a ênfase que atribuímos às ferrovias como elemento de estruturação do capitalismo em São Paulo no fim do século XIX, processo sem dúvida peculiar e que deve diferenciá-lo de outras experiências latino-americanas”.

Efetivamente, a relação estabelecida entre a industrialização, exportação do café e importação de bens de consumo e de máquinas se realizou na combinação entre o espaço da metrópole em expansão e o porto de Santos, num fluxo imenso e constante de mercadorias e dos próprios habitantes dos dois núcleos. A intensificação do fluxo de pessoas intensificou-se principalmente após a implantação da rodovia Anchieta em 1947, o que permitiu uma expansão do chamado turismo de veraneio de Santos e dos demais municípios contíguos.

Por outro lado, o município de Campinas passou a adquirir importância como centro de uma região que continua o eixo de Jundiaí – São Paulo - Santos, estruturado também pela ferrovia - a Mogiana, permitindo por sua vez o incremento industrial de localidades como Americana (indústria têxtil). Campinas desempenha um importante ponto de confluência do fluxo do interior paulista, compondo com São Paulo e Santos, historicamente, um eixo privilegiado de polarização econômica.

A industrialização estabelecida na cidade de São Paulo, passando por fases diferenciadas de produção – a dos bens de consumo não duráveis à produção de bens duráveis, foi acompanhada pela implantação industrial de bens intermediários (borracha, material elétrico, montadora como GM) já no primeiro período no Grande ABC e, mais tarde, pela refinaria de petróleo em Cubatão e Santo André/Mauá e Paulínea na região de Campinas, estas últimas na década de 1950. No final dos anos 50 mais de 40% de toda a produção industrial brasileira e quase $\frac{3}{4}$ da produção de bens de capital e consumo durável se encontrava na Grande São Paulo.

“Alterações profundas nos processos de trabalho e nas dinâmicas socioculturais ocorreram no país e, em particular, na Região Metropolitana nesse período, o que assegurou sua predominância industrial e aprofundou sua função de pólo central da economia nacional. O alto grau de concentração da produção industrial na RMSP potencializou processos históricos de convergência dos fluxos migratórios para esta região, transformando-a na mais importante área metropolitana da América Latina. Como resultado do aumento substancial do emprego industrial e dos altos índices de crescimento econômico da década de 70, formou-se, nesta região, uma vasta classe média que desenvolveu novos padrões culturais e hábitos de consumo, difundindo-se rapidamente para o restante do país.” (Araújo, 2001: 21)

Se a industrialização paulista estruturada até então completava o perfil da produção fordista, principalmente após a implantação da indústria automobilística cujas primeiras grandes montadoras foram todas implantadas ao longo da rodovia Anchieta, no município de S. Bernardo do Campo, o período que se seguiu após 1980 foi o de grandes alterações na produção, simultaneamente ao processo de globalização econômica e às mudanças da própria condição de afirmação de São Paulo como metrópole nacional.

2. A polarização e a formação metropolitana

A aglomeração urbana do que constitui a RMSP (Região Metropolitana de São Paulo) verificada pela polarização industrial e o desenvolvimento de atividades terciárias cujo porte foi traduzido pela constante expansão da mancha urbana sub-polarizada por núcleos

com características e atividades próprias, mas polarizadas, por sua vez, pelo núcleo central, foi objeto de diversos estudos quanto à pertinência das definições da questão metropolitana.

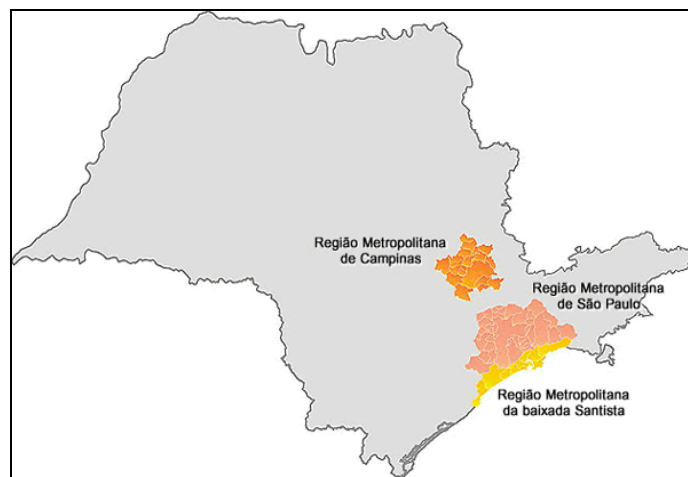
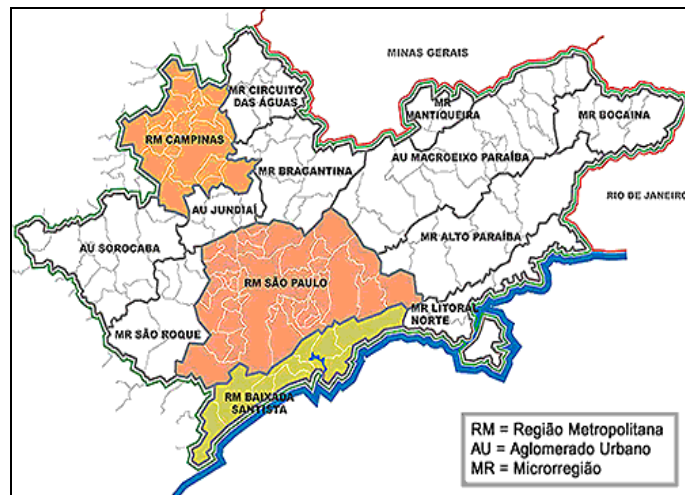
Não compete realizarmos um aprofundamento da questão institucional neste estudo, já que se trata de identificarmos a extensão das mudanças que ocorrem no âmbito das três Regiões Metropolitanas do estado de São Paulo, traduzidas na dinâmica das relações estabelecidas pelas atividades econômicas de cada uma delas, interagindo entre si. Cabe, no entanto, tecer considerações sobre a hierarquização e a problemática regional, que não escolhe a delimitação específica institucional, tendo em vista que os agentes que se estabelecem no espaço e desenham o mesmo através de usos conforme interesses do mercado.

O entendimento da configuração da rede urbana brasileira passa, portanto, pela compreensão da localização dos investimentos produtivos, o que não explica a complexidade de seus efeitos na polarização e sub-polarização. Diversos estudos apontando para a questão da concentração e desconcentração industrial foram produzidos principalmente na década de 1990 (Negri e Pacheco, 1994) o que auxilia na identificação da estrutura do complexo urbano de São Paulo e sua importância no contexto nacional. Alguns trabalhos explicam a importância de São Paulo como unificadora do mercado nacional (Schiffer, 1999), tendo atingido uma exportação de 50% do total de mercadorias para diversas regiões do Brasil desde antes, entre 1920 e 1930¹.

São Paulo se consolidou como unificadora do mercado nacional e a aglomeração urbana que veio a se expandir em torno da capital propiciou uma ocupação industrial ainda mais intensa no interior paulista a partir da década de 1970. “O padrão locacional emergente da industrialização dentro do Estado de São Paulo registrou significativo desenvolvimento do interior a partir da década de 1970. O interior paulista contribuiu em 1980 com 19,6% do valor da transformação industrial nacional, o que significou o segundo lugar nacional no fim dos anos de 1970, abaixo apenas da própria metrópole. Esse desenvolvimento, no entanto, deu-se de forma concentrada em três regiões, a saber, Campinas, Baixada Santista e Vale do Paraíba.” (Schiffer, 1999: 103). O conjunto da aglomeração urbana de Campinas, conforme observações da autora, apresentava uma posição de destaque em 1980, em 3ª. colocação com 3,5% no valor de transformação industrial (VTI) a nível nacional, sendo que a porcentagem da mão de obra era de apenas 1,9% do total nacional, indicando haver uma concentração de empresas intensivas de capital, detentoras de tecnologia avançada.

O parque industrial de Cubatão na aglomeração urbana de Santos onde se concentraram indústrias químicas e petroquímicas recebeu em 1963 a Cosipa, Companhia Siderúrgica Paulista, vindo a reforçar a posição de destaque no VTI nacional, juntamente com a aglomeração de São José dos Campos, ambos com 1,9% do VTI nacional (8ª. Posição) e 0,7% e 1,1% da mão de obra do setor a nível nacional, respectivamente. (Schiffer, 1999: 104).

A concentração industrial em São Paulo, adequando a infra-estrutura e também regional, definiu e consolidou, portanto, um complexo metropolitano de São Paulo, articuladas as três Regiões Metropolitanas instituídas por legislação nacional e estadualⁱⁱ.



Conforme Matteo e Tapia (2002: 3), “esse movimento de concentração ampliada, marcado pela forte predominância da região metropolitana de São Paulo (aí incluída a região do ABC) e as regiões que compõem o seu entorno (Campinas, São José dos Campos, Santos e Sorocaba) não pode ser caracterizado como uma dinâmica regional conectada com redes de cidades globais e desarticulada do restante da economia brasileira.”

A concentração urbana polarizadora de São Paulo, consequência de uma formação urbano-industrial determinado por fatores econômicos e conjunturais explicado pela evolução histórica dos fatos econômicos e políticos justifica a primeira condição da aglomeração, inerente ao capitalismo – o que Lojkine (1991) chamou de condições gerais de produção e dos efeitos úteis da aglomeração urbana. Certamente, a complexidade dos desdobramentos da produção e da reprodução visando a acumulação do capital, assim como a implementação de infra-estrutura urbana determinaram não apenas a formação específica de uma cidade, no seu aspecto formal ou institucional, mas uma rede de relações econômicas e sociais, desenhando um tipo de ocupação urbana particular.

3. Concentração, centralização e desconcentração da produção no Estado de São Paulo

Conforme apresentado no item anterior, a concentração industrial em São Paulo, abrangendo o eixo Campinas – São Paulo – Santos, formou o grande complexo metropolitano nacional. A partir da segunda metade da década de 1960, no entanto, observou-se uma perda relativa da produção industrial em que a área metropolitana de São Paulo que detinha uma concentração de 44% da produção em 1970 a nível nacional, passou a 25% em 1997. A participação da produção industrial no Estado de São Paulo, no entanto, teve uma queda de 56,1% para 49,1% no mesmo período (Diniz, 2000), indicando, portanto, a permanência da importância industrial no âmbito estadual. Apesar de ter havido perdas na participação, o seu percentual no total do país continuou alto, indicando uma desconcentração industrial, ou seja,

uma redistribuição espacial de unidades industriais que passaram a se instalar no interior paulista, deixando as proximidades da capital.

A desconcentração industrial da Grande São Paulo se iniciou em meados dos anos 70, tendo sido verificada uma queda significativa nesta década, em relação ao país, sendo que a nível estadual, conforme estudos de Negri (1996) verificou-se uma queda de VTI da Região Metropolitana de 74,7%, em 1970, no total estadual, para 56,6%, em 1985, tendo-se verificado aumento expressivo no interior, no mesmo período – de 25,3% para 43,4%.

Diversos estudos foram produzidos neste período, procurando elucidar os fatos frente às idéias de “desindustrialização” da capital paulista e da região do Grande ABC, amplamente veiculados pela mídia. Ainda que tal idéia tenha se feito presente em estudos acadêmicos, foram produzidos trabalhos que apontavam para a transformação que se processava no campo produtivo, a partir da constatação da existência de diversos tipos de especializações e, principalmente, a verificação de localização de determinados tipos de setorização no território. Neste sentido, os levantamentos realizados pela fundação SEADEⁱⁱⁱ possibilitaram verificar de forma mais específica a condição dos deslocamentos e mudanças produtivas, assim como os estudos de diferentes autores interpretando as mudanças que se vinham operando.

O processo de descentralização remete à efetivação de um poder político de controle do território nacional, podendo-se enxergar sob a ótica não apenas da produção econômica, mas também da implementação da intra-estrutura necessária para sua realização. Assim, o processo de descentralização, que pode, neste caso, ser entendida como um processo intencional e político promovido pela ação do Estado, passou por outra trajetória de investimentos industriais – localizados principalmente no interior do estado de São Paulo, o que foi interpretado como o de desconcentração concentrada, ou seja, polarizada pela metrópole paulistana (Lencioni, 1998; Azzoni, 1986).

A maior alteração foi verificada na década de 1990, considerando a reestruturação produtiva, intensificação da tecnologia e a inserção no mercado globalizado. “A RMSP, predominantemente industrial na década de 70, constituiu a base e o cenário da crise dos anos 80 e da reestruturação tecnoprodutiva da década de 90 quando foram geradas intensas transformações estruturais. Mudanças inter e intra-setoriais nas estruturas de produção e

ocupacional, associadas a alterações na base técnica da produção industrial, colocaram em marcha um novo processo de reestruturação da região.”(Araújo, 1991: 20).

A Região Metropolitana de São Paulo sofreu maior impacto das transformações econômicas pela concentração de suas atividades de produção e pela infra-estrutura urbana nela implantada. O espaço urbano, no entanto, não é homogêneo e não pode ser concebida como uma escala de hierarquias subseqüentes em importância conforme distâncias.

Certamente, a concepção da hierarquia se faz necessária como interpretação de diversos dados econômicos e sociais. Cabe, no entanto, destacar a dimensão das alterações operados no espaço urbano e metropolitano, quando a divisão de atividades se sedimenta, com o risco de se aprofundar o que Bacelar Araújo (2000) chamou de “ilhas de competitividade” nacional. O que se vislumbra num futuro próximo é uma tendência a uma segregação de funções e de ampliação da pobreza, tendo em vista a qualificação que se procura como a mão de obra de empresas cada vez mais voltadas para as novas condições de produção.

Lencioni (2003: 3) chama atenção para o fato de haver diferentes movimentos em curso, operando uma metamorfose com repercussões no espaço: há uma desintegração vertical da produção, efetivando uma concentração da gestão do capital, sediadas nas metrópoles, enquanto esta determina os rumos da dispersão de atividades produtivas pelo território, desconcentrando-as. “Esse momento se faz acompanhar de uma nova forma urbana relativa à expansão territorial metropolitana: metamorfoseia-se o urbano pelo desenvolvimento da região metropolitana associada ao processo de reestruturação produtiva. Essa região metropolitana ampliada, incorporando novos espaços ao processo de metropolização e reafirmando a primazia de seu centro pela concentração das atividades de serviços especializados relacionados, principalmente, à gestão do capital, contém uma densa rede social e territorial, bem como uma intensificação dos fluxos imateriais que permitem sua captura pela rede urbana mundial e, ao mesmo tempo, contribuem para a estruturação dessa rede.”

4. Campinas/ São Paulo/ Santos – complexo metropolitano nacional

A articulação entre as três Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo, compreendida a partir da estruturação de sua ocupação permite compreender a interação que se processa de forma mais intensa com as recentes fragmentações das atividades, proporcionadas pela difusão de novas tecnologias na produção e distribuição assim como nos meios de comunicação.

O município de São Paulo perdeu uma parcela significativa de estabelecimentos industriais, tendo sido deslocadas as atividades de produção para outras regiões. Da mesma maneira, verificou-se tal situação no caso do Grande ABC, particularmente nos municípios de industrialização mais antiga (São Caetano e Santo André), ao longo da ferrovia Santos – Jundiaí. A dinâmica dos deslocamentos se vê marcada pela redistribuição espacial – de transferência de indústrias para o interior do Estado, principalmente aquelas mais intensivas em mão de obra, menos intensivas em tecnologia.

Ainda que se tenha observado desconcentração industrial da RMSP em direção ao interior do estado, de acordo com Matteo e Tapia (2002), a participação relativa da RMSP na produção industrial do estado mantém sua importância, na ordem de 60% do valor adicionado, conforme resultados da pesquisa da PAEP de 1996. “E mais, é marcante a presença nesta região daquelas divisões que formam a matriz dinâmica da indústria de transformação nacional: os complexos metal-mecânico, eletro-eletrônico e de comunicações e petroquímico (borracha e material plástico)” (Matteo e Tapia, 2002: 13). O município de São Paulo, por sua vez, apresentava um terço de todo o valor adicionado industrial do estado e do pessoal ocupado durante a década de 1990, com maior participação no setor de edição, impressão e reprodução de gravações, enquanto a menor participação ficava para o setor de alimentos e bebidas (idem).

A região do Grande ABC que concentra 13% do valor adicionado industrial paulista, apresentou durante o período analisado, concentração de 50% do valor adicionado no setor automobilístico do estado, sendo que a queda de empregos neste setor foi significativa, assim como em número de estabelecimentos^{iv}.

A Região Metropolitana de Campinas apresentava uma participação de 10,5% do valor adicionado do estado em 1999, com destaque para os setores mais complexos, tais como o de material de transportes, material elétrico e de comunicações, mecânica. “A RMC tem a mais expressiva concentração industrial do interior de São Paulo e tem ampliado sua participação nas últimas décadas. O VA da indústria de transformação da região cresceu de 8,1% para 10,4% do total do estado entre 1980 e 1998. Contudo, no âmbito da RAC, sua participação na produção industrial, que subiu de 51,3%, em 1980, para 56% em 1985 – 1990, retorna, em 1985, para cerca de 51%. Isso se deve ao fato de que todo fenômeno de metropolização, a partir de um ponto de concentração, inicia um processo mais acelerado de espraiamento de algumas atividades econômicas em direção à sua periferia próxima.” (Cano e Brandão: 2002, 416).

Os dados apontados permitem observar a importância que a RMC adquire sob o ponto de vista da produção industrial, base de um seqüencial desdobramento de atividades, com o “espraiamento” para periferias. A localização das principais atividades econômicas percorre, no entanto, em eixos privilegiados de deslocamento viário, como notam os autores: “O principal eixo de localização industrial do interior do estado – a rodovia Anhanguera passa por Campinas e corta a região. É conhecida pelo grande número de estabelecimentos situados em suas margens, cuja maior concentração está na RMC.” (Cano e Brandão: 2002: 415).

Nos aspectos relacionados à produção industrial, as duas regiões – RMSP e RMC se articulam e compõem uma base de interação (a considerar as agregações oficiais como RMs). Verificam-se grandes unidades de empresas localizadas em Campinas, Americana e Hortolândia com outras unidades, sedes ou escritórios centrais na RMSP. As indústrias que se estabeleceram na RMC, no entanto, apresentam um grau de diversificação de setores e inovações tecnológicas associadas à capacidade de produção científica e tecnológica das Universidades de Campinas. Alguns autores apontaram como sendo Campinas, São Carlos e São José dos Campos, pólos de excelência, com vocação para se constituírem em tecnopólos nacionais.

Na comparação entre ABC e Campinas, com características de alta concentração industrial, no ABC onde predominam indústrias automobilísticas e de auto-peças, observou-se uma condição de especialização de mão de obra pela prática na produção porém, com

dificuldades para uma integração e articulação com a produção científica e tecnológica gerada na própria região. Há iniciativas neste sentido, com a definição da implantação da Universidade Federal no ABC, fundamentalmente voltada para a questão tecnológica e ambiental, no entanto, pode-se dizer que as dificuldades se situam no domínio das grandes empresas de capital internacional que estabelecem sua própria condição tecnológica. Assim, salvo condições específicas, de maneira geral a capacidade de interferência de uma produção científica e tecnológica local se vê bastante limitada. No caso de Campinas, tudo indica uma interação maior neste campo, cabendo certamente uma investigação maior para confirmação de sua dimensão.

Campinas se constitui como o núcleo de uma Região Metropolitana instituída oficialmente, porém sua importância histórica como centro regional de entrada para o interior com uma proximidade com a RMSP determina uma característica que dá a dimensão da formação do complexo metropolitano paulista. Conforme Gonçalves e Semeghini (2002: 36), “Campinas cresceu, reforçou papéis anteriores e desenvolveu novos, participando de modo ativo na configuração de novo quadro de divisão de trabalho entre Metrópole e Interior no Estado de São Paulo – o que integra mudança mais ampla, de reconfiguração das relações entre a metrópole de São Paulo e a rede urbana nacional.”

Santos, por sua vez, a partir da implantação da Companhia Siderúrgica Paulista em Cubatão, contou com a construção de seu cais portuário privado, consolidando a integração entre o planalto industrial e a estrutura portuária. Como apontado anteriormente, a implantação industrial de pólo petroquímico, e indústrias químicas em Cubatão, no sopé da serra, reforçou o sentido de articulação produtiva com a industrialização metropolitana, que teve seu momento culminante na década de 1970.

A Baixada Santista, hoje Região Metropolitana constituída por 9 municípios apresentatrês situações econômicas distintas. O município de Cubatão concentra a produção industrial pesada, fazendo dele uma espécie de distrito industrial da região, à medida que muitos dos que lá trabalham como mão de obra especializada habitam em outros municípios próximos mais equipados, enquanto os que lá moram, na maioria são os que trabalham em serviços que não requerem grande qualificação ou em serviços domésticos localizados nestes outros municípios. No município de Santos, núcleo regional e referência histórica a partir da história do porto associada ao desenvolvimento industrial de São Paulo, grande parte de sua

população possuía relação com a atividade portuária, direta ou indiretamente, até 1980. De acordo com Gonçalves (2005: 5), pode-se concluir que “em meados da década de 70 cerca de 25.000 a 30.000 pessoas trabalhavam diretamente no porto, sem levar em conta as atividades indiretas por ele provocadas.” Ao considerar a população de Santos em 1980 era de 412 mil habitantes, pode-se ver a magnitude da proporção de empregados neste setor.

O terceiro aspecto diz respeito à condição da crescente atividade balneária, com um adensamento de construções na faixa litorânea, grande parte das edificações com o uso para o veraneio, portanto desocupadas durante a semana, panorama marcante dos municípios litorâneos da vertente sul – Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe e ao norte do município de Bertioga. S. Vicente, Guarujá e Praia Grande, nesta ordem, apresentam condições de municípios centrais, com uma oferta maior de empregos e que por sua vez, se mescla com áreas com predominância de extensos bairros de habitação irregular e de favelas. (Carrico, 2005).

As três regiões, nucleadas pelos municípios de Campinas, São Paulo e Santos, se relacionam de formas diferenciadas e complementares. Os deslocamentos industriais ocorridos (que não representam esvaziamento industrial central no aspecto da geração de riquezas) se voltaram para o interior do estado ou para as áreas do entorno metropolitano, lugares privilegiados para implantação de novas unidades. Tal condição se viu reforçada com investimentos contínuos no sistema rodoviário que “encurta” distâncias. Assim, o antigo eixo estruturado pela ferrovia, reforçada posteriormente pelas rodovias (Anchieta, Anhanguera e Dutra) teve uma ocupação cada vez mais notável, produzindo desdobramentos econômicos, assim como profusão de condomínios habitacionais em diversos municípios polarizados pelo sistema viário ocupado como grandes corredores de empresas de porte^v.

O intercâmbio observado entre as três regiões, pode ser verificado, ainda, no que tange à questão dos serviços produtivos e ao lazer, voltado para a atividade balneária do litoral, ainda mais facilitada pela construção da rodovia Imigrantes a partir de 1974, contando com sua duplicação em 2003.

5. A globalização e as implicações das transformações recentes no perfil metropolitano paulista

Pode-se caracterizar as metrópoles na economia global como espaços inseridos numa rede de mercados financeiros, estar conectada à comunicação de forma intensa, enfim, adequadas a uma geografia estratégica. “Poder-se-ia dizer, com certo exagero, que a economia global é uma rede de espaços estratégicos que inclui, especialmente, as grandes cidades. Não somente Nova York, Londres, Amsterdam ou Paris, mas também cidades como São Paulo, Mumbai ou Buenos Aires. À medida que um país privatiza, desregula e implementa as novas regras do jogo da economia internacional, ele se incorpora, se integra no sistema global e, então, estas dinâmicas começam a se desenvolver.” (Sassen, 2004: 46)

Esta consideração leva em conta, ainda, o fato de haver uma relação forte de poder, fundado não tanto mais no poder do Estado, mas principalmente no das empresas mundiais que se deslocam conforme a adequação estratégica dos lugares. Estes lugares, constituídas por cidades com infra-estrutura própria da chamada era da comunicação com uma complexa rede de serviços específicos formam a qualificação necessária para o estabelecimento destas grandes empresas.

A caracterização das metrópoles mundiais, no entanto, não traduz a complexidade de cada uma delas, que passa por uma dinâmica diferenciada em suas transformações, conformando as necessidades da inserção externa, ao mesmo tempo em que se articula internamente, no âmbito do território que constitui sua fronteira nacional. Assim, a situação específica da São Paulo, na linha do que comporia a idéia de cidade-região, passa pela análise das articulações de conjunto das aglomerações institucionalmente constituídas em três Regiões Metropolitanas.

Para Davidovich (2004: 201), “eventos internacionais diversos têm emprestado enfoque particular a problemas e desafios levantados por uma centralidade urbana que se define no contexto de novas tecnologias de informação e da globalização. São extensas áreas de limites pouco precisos, que incluem a metrópole e outras cidades e que detêm atributos privilegiados de abertura para a economia mundial: densidade de recursos logísticos, de capacidade econômica e humana, e de articulação proporcionada por um complexo de fluxos

e de redes. A cidade-região global representa basicamente uma espacialidade que se ajusta à lógica do mercado.”

O complexo aglomerado metropolitano que tem São Paulo como centro de polarização econômica nacional, poderia ser hierarquizada em função da rede de empresas implantadas em diferentes municípios. Esta condição, que considera apenas a importância atribuída ao domínio do mercado empresarial, mercado financeiro e sua articulação e sub-articulações no espaço, requer, por sua vez, uma análise consonante com as transformações do tecido sócio-espacial. Além disso, cabe a observação de que esta consolidação se estabelece no eixo de estruturação viária por onde passam os grandes fluxos de mercadorias e de trabalho.

As transformações que se operaram no último período em São Paulo, com uma re-configuração de espaços e usos, são marcadas por uma reestruturação produtiva no que se refere à qualidade industrial e, por sua vez um intenso crescimento do setor de serviços. Certamente, como é apontado por Araújo (2001), o desenvolvimento dos serviços de apoio à produção foi uma das condições mais visíveis no caso de São Paulo e do ABC paulista. Diversos estudos demonstraram o aumento substancial de empregos no setor de serviços em cada uma das RMs em estudo, compensando a perda de postos de trabalho no setor industrial.

As transformações ocorridas no mercado de trabalho da RMSP, no período em que vai de 1985 a 1996 destacado por Schiffer (2004: 179) indica que embora “tenha havido certa compensação entre as perdas relativas do setor industrial e os ganhos percentuais do setor terciário, esse último setor engloba não só comércio e serviços mas também construção civil e empregos domésticos. Em trabalho elaborado a partir da Pesquisa FSeade/ PED indica que, entre 1989 e 1996, 59% das novas oportunidades de trabalho na RMSP podem ser associadas a categorias informais; outras 13% creditadas ao processo de terceirização e 14% a assalariados sem carteira”.

De fato, a dinâmica concentradora de empresas em espaços estratégicos das metrópoles mundiais, apresenta uma contraface da aceleração da exclusão social de parte significativa da população. Desta maneira, parcela não desprezível da população se vê excluída do mercado de trabalho formal, apresentando, como no caso da RMSP um índice de desemprego em torno de 20% da população economicamente ativa, e uma crescente parcela de trabalhos informais.

A segregação sócio-espacial que se manifesta no espaço urbano e metropolitano tem também sua história, como aponta Villaça (1999) destacando que esta é determinada pela população de alta renda, desenhando a forma de ocupação, como foi a progressiva evolução dos bairros elitizados de São Paulo desde o início do século XX. Portanto, a base espacial dos eixos de excelência intra-urbanos já se vê estabelecida anteriormente, somando-se às novas ocupações da atualidade que recondiciona-a às necessidades da estrutura globalizada.

ⁱ Conforme apresentado por Schiffer (1999: 85), o total de exportações do Estado de São Paulo passou de 85% para o exterior em 1900 para 50% na década de 1920, aumentando a proporção para exportação para outros Estados brasileiros de 15% a 50%, no mesmo período.

ⁱⁱ A Região Metropolitana de São Paulo foi instituída por Decreto Lei Federal em 1974, juntamente com mais outras 7 RMs no território nacional, todas elas capitais de Estados. A RM da Baixada Santista foi instituída pela Lei Estadual em 1996 e a RM de Campinas em 1999, pela Lei Estadual, conforme definido pela Constituição Federal de 1988 como atribuição de cada Estado.

ⁱⁱⁱ Em 1996 foi realizado o primeiro levantamento de todas as empresas produtivas do Estado de São Paulo, intitulado PAEP – Pesquisa da Atividade Econômica Paulista.

^{iv} Informações sobre o comportamento das transformações econômicas e sócio-espaciais no ABC podem ser encontradas no estudo sobre a reestruturação industrial na região em Iwakami (2003).

^v São notórios os exemplos de municípios como Vinhedo, Indaiatuba, Cotia, Arujá, entre outros, que contam com uma profusão de condomínios fechados para habitações de classe média, com uma estratégia de marketing vendendo qualidade ambiental, segurança e lazer, ainda que implique em deslocamentos a distâncias significativas do centro metropolitano.

Bibliografia

ARAÚJO, Maria de Fátima Infante (2001). *Reestruturação Produtiva e Transformações Econômicas: Região Metropolitana de São Paulo.*: in São Paulo em Perspectiva volume 15, nº 1. São Paulo: Fundação SEADE.

AZZONI, Carlos Roberto (1986). A Lógica da dispersão da indústria no Estado de São Paulo. In *Estudos Econômicos*. Volume 16, nº especial. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas USP, 1986.

BACELAR de ARAÚJO, Tânia (2000). *Brasil nos anos noventa: opções estratégicas e dinâmica regional*. In Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais nº 2, São Paulo: ANPUR.

CANO, Wilson e BRANDÃO, Carlos. (coord.) (2002) *A Região Metropolitana de Campinas: Urbanização, economia, finanças e meio ambiente*. Campinas: Unicamp.

CARRIÇO, José Marques (2005). *Baixada Santista: transformações produtivas e sócio-espaciais após a década de 1980*. Santos, mimeo.

DAVIDOVICH, Fany. (2004) A “volta da metrópole” no Brasil: referências para a gestão territorial. In RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (org) *Metrópoles: entre a coesão e fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Perseu Abramo. Rio de Janeiro: Fase.

DINIZ, Clélio Campolina (2000). Impactos Territoriais da Reestruturação Produtiva. In RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. *O Futuro das Metrôpoles: Desigualdade e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan / Fase.

GONÇALVES, Alcindo (2005). Santos como cidade portuária. Santos, mimeo.

GONÇALVES, Maria Flora e SEMEGHINI, Ulisses.(2002). Uma Metrópole Singular. In FONSECA, Rinaldo et alii.(organ.) Livro Verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas. Campinas: Unicamp.

IWAKAMI, Luiza Naomi (2003). Espaços da Reestruturação Industrial: alterações urbanas do Grande ABC paulista. Tese de doutorado. São Paulo: FAUUSP.

LENCIONI, Sandra (2003). A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. In *Anais do X Encontro Nacional da ANPUR*. Cd-rom. Belo Horizonte: ANPUR.

LENCIONI, Sandra (1998). Mudanças na Metrópole de São Paulo (Brasil) e Transformações Industriais. In *Revista do Departamento de Geografia* n. 12, Depto. de Geografia, Universidade de São Paulo.

LOJKINE, Jean. (1991). *O Estado Capitalista e a Questão Urbana*, São Paulo: Martins Fontes,

MATTEO, Miguel e TAPIA, Jorge Ruben B (2002). *Características da Indústria Paulista nos anos 90: em direção a uma city region?* In Revista de Sociologia e Política, nº 18, 2002. Curitiba: www.scielo.br/sielo.php?script=sci

MATTOS, Carlos A. de. (2004). Redes, nodos e Cidades: Transformação da Metrópole Latino-americana. In RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (org) *Metrópoles: entre a coesão e fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Perseu Abramo. Rio de Janeiro: Fase.

NEGRI, Barjas. (1996) *Concentração e Desconcentração Industrial em São Paulo*. Campinas: Unicamp.

_____ ; PACHECO, Carlos Américo (1994) *Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista*. In Espaço & Debates nº 38, São Paulo: NERU.

SASSEN, Saskia.(2004). Globalização da Economia e as Cidades. In SCHIFFER, Sueli (org.). *Globalização e Estrutura Urbana*. São Paulo: Fapesp / Hucitec.

SASSEN, Saskia.(1998) *As cidades na economia mundial*. Studio Nobel, São Paulo,

SCHIFFER, Sueli. (2004). A Dinâmica Urbana e Socioeconômica da Região Metropolitana de São Paulo: 1975-1995. In SCHIFFER, Sueli (org.). *Globalização e Estrutura Urbana*. São Paulo: Fapesp / Hucitec.

SCHIFFER, Sueli. (1999). São Paulo como pólo dominante do mercado unificado nacional. In DÉAK, Csaba & SCHIFFER, Sueli (orgs.) *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo.

VILLAÇA. Flávio (1999). Efeitos do espaço sobre o social na metrópole brasileira. In SOUZA, Maria Adélia e alii (orgs.) *Metrópole e Globalização: conhecendo a cidade de São Paulo*: Cedesp,
