

Clélio Campolina Diniz\*  
Bernardo Campolina\*\*

## A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-espacialização e novas funções\* \*\*

### Abstract

*The aim of the paper is to analyze the economic performance of the Metropolitan Region of São Paulo (MRSP) and its relative importance in the national and international contexts. In the first part, we discuss economic and demographic growth differences between the main Brazilian metropolitan areas, as well as the differences between the internal dynamics of the sub-regions that form the MRSP. In the second part, we analyze the structural changes of the MRSP, the nature of their crises and their productive restructuring. In the third part, we evaluate the position and role of the MRSP in the International and Inter-regional Division of Labor. The last part discusses the urban and economic integration between the MRSP and four neighboring urban industrial areas, formed by Campinas, São José dos Campos, Sorocaba and Santos and the possibility that they come to constitute a City-Region, with strong polarization forces.*

*Key Words: Metropolitan Region of São Paulo; productive restructuring; city-region*

### Resumo

O objetivo central deste trabalho é analisar o desempenho econômico recente da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e sua posição relativa face às economias nacional e internacional. A primeira parte analisa o crescimento econômico e demográfico diferenciado das principais regiões metropolitanas brasileiras, bem como a dinâmica diferenciada dentro das sub-regiões que compõem a própria RMSP. Em seguida, são analisadas as mudanças estruturais da economia da RMSP e a natureza da crise e da reestruturação produtiva. A terceira parte busca avaliar a posição e o papel da RMSP na Divisão Internacional e Inter-regional do Trabalho. Por último é analisada a integração urbana e econômica entre a RMSP e as quatro áreas urbanas industriais próximas, constituídas por Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos e a possibilidade de formação de uma Cidade-Região com grande força polarizadora.

**Palavras Chaves:** Região Metropolitana de São Paulo; reestruturação produtiva; cidade-região

## 1. Introdução

**A**pós um longo processo de concentração econômica e populacional, a partir da década de 1970 a Região Metropolitana de São Paulo passou a perder força polarizadora. Embora sua produção industrial tenha crescido, o fez de forma menos acentuada que o restante do país, indicando o que ficou conhecido na literatura como reversão da polarização industrial de São Paulo.

Apesar disso, a região continuou atraindo imigrante, mantendo alta taxa de crescimento demográfico. A partir da década de 1980 a região começou a perder ocupação industrial, em termos absolutos, e a taxa de crescimento demográfico também foi significativamente reduzida. Embora tenha havido queda no emprego industrial, o emprego nos setores comercial e de serviços continuou crescendo. No entanto, o crescimento populacional foi diferenciado entre as sub-regiões que compõem a RMSP. Esses dados indicam um processo simultâneo de reestruturação, re-espacialização e de novas funções para a região, o que será analisado no presente trabalho.

O artigo está dividido em quatro seções, além da introdução e da conclusão. Na primeira seção é analisado o crescimento comparativo da RMSP em relação às demais regiões metropolitanas do Brasil. Na segunda, é feita uma caracterização econômica e demográfica das sub-regiões que compõem a RMSP, o desempenho econômico diferenciado dessas, as alterações estruturais com o crescimento dos serviços, do setor financeiro e das atividades intensivas em conhecimento. Na terceira seção é discutida a hipótese de desindustrialização ou reestruturação produtiva. Por fim, são analisadas as novas funções da RMSP e a possibilidade de se formar uma cidade-região, com a integração da RMSP com as microrregiões urbano-industriais próximas, compos-

tas por Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos.

## 2. O crescimento econômico e demográfico diferenciado das principais regiões metropolitanas brasileiras

O ano de 1970 é considerado o pico da concentração industrial na RMSP. Naquele ano, essa região participou com 34% da ocupação e 42% do produto industriais do país (Tabela 1). Embora a década de 1970 tenha sido um período de elevado crescimento econômico no Brasil, tendo a própria RMSP se beneficiado deste crescimento, começou a ocorrer um processo de reversão desta concentração, com o crescimento de outras regiões metropolitanas e de outras cidades e regiões do país, coerente com o processo de reversão da polarização industrial e expansão da rede urbano-industrial (Diniz, 1993). Em 1980 o peso da RMSP havia caído para, respectivamente, 29% da ocupação e 33% do produto industriais. Consideradas as nove regiões metropolitanas tradicionais, a maioria ganhou participação relativa na ocupação e/ou no produto industrial, embora seus pesos ainda sejam pequenos. As exceções foram as regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de Recife, as quais já se encontravam em declínio relativo.

A Tabela 1 mostra, ademais, os efeitos do processo de desconcentração industrial, com queda da participação das regiões metropolitanas na produção e na ocupação industrial, indicando uma mudança do padrão locacional da indústria no Brasil. Essa queda foi fortemente influenciada pela redução na participação das regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, por possuírem o maior peso. O comportamento das demais regiões foi distinto. As áreas metropolitanas de Belo Horizonte, Curitiba e Fortaleza apresentaram os maiores aumentos na participação produtiva do país. As demais regiões metropolitanas tiveram sua participação na produção e na ocupação mantidas mais ou menos constantes, com pequenas oscilações no período (Tabela 1).

Apesar do pior desempenho econômico, a RMSP manteve taxas de crescimento demográfico de 4,5% ao ano, na década de 1970, inferior somente às taxas de crescimento das regiões metropolitanas de Belo Horizonte e Curitiba (Tabela 2). Esse fato confirma a defasagem temporal entre a dinâmi-

\* Professor do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Universidade Federal de Minas Gerais. O autor agradece ao CNPq pela Bolsa de Pesquisa em Produtividade. e-mail: [camp@cedeplar.ufmg.br](mailto:camp@cedeplar.ufmg.br)

\*\* Economista, Doutor em Geografia Humana pela USP. Pesquisador da FIPE/USP. e-mail: [bpcediniz@usp.br](mailto:bpcediniz@usp.br)

\*\*\* Esta é uma versão modificada do trabalho elaborado como parte do Convênio EMURB\CEBRAP\CEM. Enviado el 27 de noviembre de 2006, aprobado el 19 de marzo de 2007.

**Tabela 1.** Participação das regiões metropolitanas na produção e na ocupação na indústria de transformação

Regiões metropolitanas	Produção (%)				Ocupação (%)		
	1970*	1980*	1990**	2005**	1970	1980	1990
Belém	0,3	0,4	0,5	0,3	0,5	0,5	0,6
Fortaleza	0,5	0,6	0,7	1,1	0,9	1,2	1,5
Salvador	1,1	2,9	1,9	1,0	1,0	1,2	1,2
Recife	1,4	1,2	1,7	1,5	1,9	1,4	2,1
Belo Horizonte	2,3	3,2	3,5	3,0	2,3	2,7	3,2
Rio de Janeiro	12,1	8,0	7,6	5,2	10,4	7,3	7,5
São Paulo	42,3	32,9	35,9	25,7	33,6	29,3	26,5
Curitiba	1,1	2,0	2,5	3,1	1,4	1,8	2,2
Porto Alegre	3,6	2,4	3,8	4,2	4,3	4,5	4,2
Total das RM's	64,6	53,7	58,1	45,0	56,4	50,0	49,1
Brasil	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: IBGE. Censo Industrial, 1970 e 1980. RAIS/TEM. 1990 e 2005.

\* Valor da transformação industrial.

\*\* Massa salarial indústria.

**Tabela 2.** Regiões metropolitanas brasileiras: população (2005) e taxas médias anuais de crescimento

Regiões Metropolitanas	População (mil habitantes)	Taxas				
		1970s	1980s	1990s	2000s	1970 -
São Paulo	19425	4,5	1,9	1,6	1,7	
Rio de Janeiro	11580	2,4	1,0	1,2	1,2	
Belo Horizonte	4879	4,6	2,5	3,8	0,2	
Porto Alegre	4036	3,8	2,7	2,0	2,0	
Recife	3603	2,7	1,9	1,5	1,5	
Salvador	3355	4,4	3,2	2,1	2,1	
Fortaleza	3352	4,3	3,5	2,9	2,3	
Curitiba	3148	5,5	3,0	3,1	2,9	
Belém	2046	4,3	2,9	2,8	2,6	
Brasil	184389	2,5	1,9	1,6	1,7	

Fonte: IBGE. Censo Demográfico, 1970, 1980, 1991 e 2000; IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, 2005. Cálculos dos autores.

ca econômica e os movimentos migratórios, os quais só se reduzem após a queda das oportunidades de trabalho e aumento do desemprego.

Na década de 1980, período de crise e instabilidade econômica no Brasil, com uma sucessão de planos de estabilização, o crescimento econômico foi errático, com anos de crescimento seguidos por anos de queda com posterior recuperação e novas quedas. O emprego industrial, que havia dobrado na década de 1970, apresentou crescimento modesto na década de 1980. Nesta década não houve grandes transformações regionais, mas o nível de desemprego se elevou especialmente nas grandes regiões metropoli-

tanais. Os efeitos se faziam sentir na atração de migrantes, tendo a taxa de crescimento demográfico caído para todas as regiões metropolitanas, especialmente para São Paulo, a qual despencou de 4,5% ao ano na década de 1970 para 1,9% na década de 1980 e a do Rio de Janeiro de 2,4% para 1,0%, respectivamente (Tabela 2).

A partir da década de 1990, a tendência de perda da RMSP na produção industrial seria ampliada, com o aprofundamento do processo de reestruturação industrial. Este processo implicou fortes mudanças tecnológicas e organizacionais, com grande impacto na ocupação. A RMSP teve seu

emprego industrial reduzido em 40%, caindo de 1,6 milhões em 1990 para 1 milhão em 2005, ou seja, de 27% para 17% do emprego industrial do país e de 36% para 26% da renda do trabalho na indústria nacional. (Tabela 1).

No entanto, as mudanças do papel de São Paulo na articulação da economia nacional e como base para a integração internacional alteraria suas funções, com a concentração do setor financeiro e de serviços. Esta reestruturação afetaria mais a economia do município de São Paulo, pelo fortalecimento de sua posição como centro de comando da economia nacional e seu papel na articulação com a economia mundial. Houve expansão das atividades comerciais e de serviços, permitindo a geração de emprego e renda, as quais contrabalançaram as perdas do setor industrial.

Dados formais de emprego, apurados pela RAIS para o período 1985-2005, mostram que a RMSP perdeu 533 mil empregos no setor industrial, compensados pelo ganho de 1387 mil nos setores de comércio, serviços e outros, levando a um resultado positivo de 1166 mil empregos (Tabela 3). De forma semelhante, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) também teve perda no setor industrial, mas com menor ganho nos demais setores, resultando em um saldo líquido desprezível, demonstrando ser diferente a dinâmica das duas maiores regiões metropolitanas do país. As demais regiões metropolitanas tiveram

pequena queda no emprego formal na indústria (Belém, Recife, Porto Alegre) crescimento nulo ou pequeno (Salvador, Belo Horizonte, Fortaleza e Curitiba), e crescimento positivo nos setores de comércio e nos serviços. O resultado final foi que todas as regiões metropolitanas, à exceção de Rio de Janeiro e Salvador, tiveram crescimento relativo do emprego formal maior que a de São Paulo (Tabela 3).

Entretanto, a análise do emprego formal não reflete, de forma adequada, as transformações estruturais, em função da precarização do mercado de trabalho. Os dados de ocupação apurados pelos Censos Demográficos e pela PNAD (Pesquisa Nacional de Análise por Domicílio) são assim mais consistentes, pois envolvem a economia formal e a informal. Enquanto no período 1985-2005 a RMSP teve um aumento absoluto de 1166 mil empregos formais segundo dados do MTE/RAIS, os Censos Demográficos, mostram que entre 1991 e 2000, houve um aumento de 544 mil ocupações. Entre 2000 e 2005, um total de 2 milhões de novas ocupações, perfazendo um total de 2,5 milhões de novas ocupações. Isto indica que, embora grave a crise econômica na RMSP não teve a dimensão sugerida pela queda no emprego industrial, pelo pequeno crescimento do emprego formal. Isto também re-qualifica o debate sobre a hipótese de desindustrialização, como será discutido na última parte deste trabalho.

Tabela 3. Regiões metropolitanas: ocupação formal e variação, 1985 e 2005

Região Metropolitana	Indus. Transf.			Comércio e serviços			Total		
	1985	2005	D	1985	2005	D	1985	2005	D
Belém	31	29	-2	98	176	78	237	353	116
Fortaleza	72	123	51	146	319	173	376	622	246
Salvador	63	63	0	257	461	204	574	826	252
Recife	104	83	-21	225	385	160	528	719	191
Belo Horizonte	136	177	41	385	754	369	878	1456	578
Rio de Janeiro	393	226	-167	1225	1615	390	2301	2443	142
São Paulo	1554	1021	-533	1776	3163	1387	4261	5427	1166
Curitiba	101	162	61	231	476	245	498	871	373
Porto Alegre	250	247	-3	367	540	173	865	1080	215
Total	2704	2131	-573	4710	7889	3179	10517	13797	3280

Fonte. MTE/RAIS, 1985 e 2005.

### 3. Caracterização geográfica e econômica da RMSP

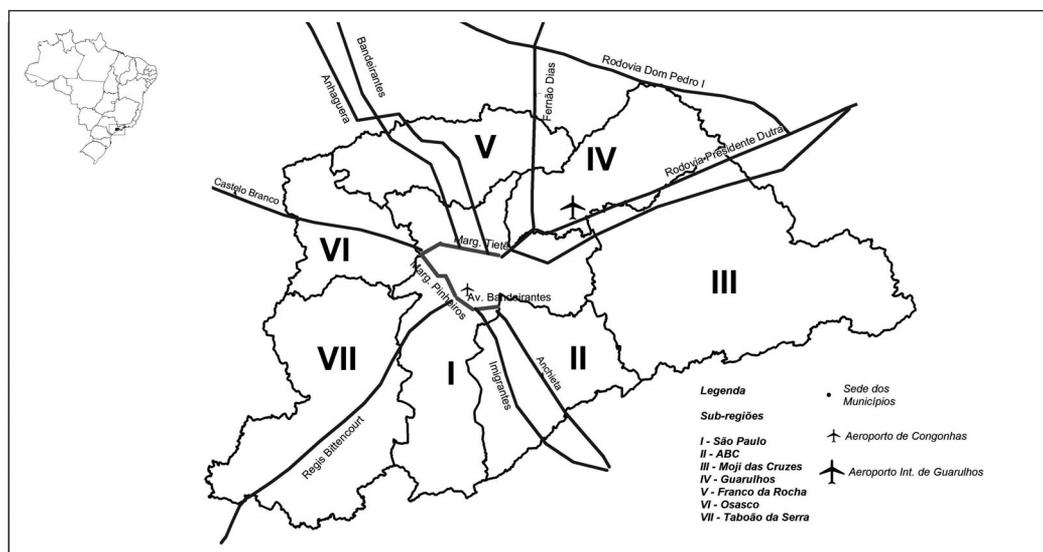
#### 3.1. Regionalização da RMSP

Tendo em vista a grande dimensão econômica, populacional e geográfica da RMSP, e o processo de seu alargamento e segmentação, decidiu-se pela sua regionalização, com o propósito de analisar o desempenho diferenciado das sub-regiões e setores e de suas possíveis tendências. Estudos recentes demonstram o processo de transformação no padrão de organização das metrópoles, em função dos efeitos da globalização, da crise do padrão fordista de produção, da incorporação de novas funções, da segmentação do mercado de trabalho. Mattos (2004) analisa esse processo, demonstrando a criação de uma nova morfologia urbana, com o “enfraquecimento do centro e alargamento das bordas, recriando sub-centralidades, na linha de um policentrismo metropolitano”. Para ele, as metrópoles ampliaram suas funções de direção, especialmente financeiras e de mercado de capitais, das atividades intensivas em conhecimento e inovação, além de seu papel como centro de consumo (Mattos, 2005), como indica ser o caso de da Região Metropolitana de São Paulo e de sua extensão.

Observa-se, nesse sentido, que a expansão econômica e populacional da RMSP é resultado da

combinação das condições de topografia e da localização dos grandes troncos rodoviários, os quais contribuíram para a atual divisão das microrregiões geográficas. Isolando-se o município de São Paulo, observa-se que a expansão da região metropolitana seguiu seis grandes eixos, concebidos a partir do Plano Rodoviário Penteadado, aprovado em 1922 (Neto, 1944; Diniz, 1987). O primeiro eixo estabelece a ligação São Paulo-Santos, através das Rodovias Anchieta (SP 150) e Imigrantes (SP 160). O segundo eixo estabelece a ligação da RMSP com o Vale do Paraíba, e seguindo na direção do Rio de Janeiro, através das Rodovias Dutra (BR 116) e Ayrton Senna (SP 070). O terceiro eixo estabelece a ligação São Paulo - Minas, através da Rodovia Fernão Dias (BR 381). O quarto eixo estabelece a ligação da RMSP com a região de Campinas, seguindo em direção ao nordeste do estado, para o Triângulo Mineiro e para Goiás, através das Rodovias Anhanguera (SP 330) e Bandeirantes (SP 348). O quinto eixo estabelece a ligação da RMSP com a região de Sorocaba, seguindo em direção ao oeste do estado e a Mato Grosso do Sul, através das Rodovias Castelo Branco (SP 280) e Raposo Tavares (SP 270). Finalmente, o eixo São Paulo-Paraná, através da rodovia Regis Bittencourt (BR 116), seguindo em direção a Curitiba (Figura 1).

Figura 1. Regionalização da Região Metropolitana de São Paulo e Principais Eixos Rodoviários



Fonte. Elaboração própria.

Quadro 1. Municípios que compõem as sub-regiões

<b>I - São Paulo</b> São Paulo	<b>II- ABC</b> São Bernardo do Campo Santo André Mauá Diadema São Caetano do Sul Ribeirão Pires Rio Grande da Serra	<b>III- Moji das Cruzes</b> Moji das Cruzes Itaquaquecetuba Suzano Ferraz de Vasconcelos Poá Biritiba-Mirim Guararema Salesópolis	<b>IV - Guarulhos</b> Guarulhos Mairiporã Arujá Santa Isabel
<b>V - Franco da Rocha</b> Francisco Morato Franco da Rocha Caieiras Cajamar	<b>VI - Osasco</b> Osasco Carapicuíba Barueri Itapevi Jandira Santana de Parnaíba Pirapora do Bom Jesus	<b>VII - Taboão da Serra</b> Embu Taboão da Serra Cotia Itapeçerica da Serra Embu-Guaçu Vargem Grande Paulista Juquitiba São Lourenço da Serra	

Fonte: Elaboração Própria.

A partir destas configurações, entendemos que a análise da dinâmica econômica e populacional da RMSp deve ser desagregada em sete sub-regiões, denominada São Paulo, ABC, Moji das Cruzes, Guarulhos, Franco da Rocha, Osasco, Taboão da Serra, descrita no Quadro 1 e visualizada na Figura 1. Esta divisão permitirá captar as tendências de crescimento e reestruturação, especialmente no município de São Paulo e no ABC, bem como nas áreas de crescimento mais recentes, a exemplo das sub-regiões de Moji das Cruzes e Guarulhos. Essa regionalização através dos grandes eixos nos ajuda, também, a entender a formação de uma grande região estendida, com características de cidade-região (Scoot et al, 2001; Henderson, 1974), incluída as microrregiões de Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos, todas dentro de um raio inferior a 100 km do centro do município de São Paulo, formando uma nova configuração industrial, contida dentro do campo aglomerativo proposto por Azzoni (1986). Essa região estendida será reforçada pela obra do anel rodoviário de São Paulo (RODOANEL), localizado a uma distância aproximada de 20 km do centro da cidade de São Paulo, em fase de construção, evitando o congestionamento e facilitando a integração da região conforme indicado na Figura 2.

### 3.2. Evolução populacional por sub-regiões, 1970-2000

Entre 1970 e 2000, a RMSp dobrou sua população, subindo de 8,1 para 17,9 milhões de habitantes, alcançando 19,4 milhões em 2005. Na década de 1970, embora tenha começado a ocorrer o processo de reversão da polarização industrial, a região continuou atraindo população a taxas elevadas, crescendo quase o dobro da média brasileira. Este fenômeno indica a defasagem temporal entre reversão da polarização econômica e da polarização demográfica, ampliando o problema social pela incapacidade de se gerar empregos no mesmo ritmo do crescimento da oferta de trabalho.

Nas décadas seguintes as taxas de crescimento demográfico foram reduzidas, aproximando-se da média brasileira. No entanto, considerado o tamanho da base, mesmo que continue havendo redução da taxa de crescimento, uma taxa de 1,5% ao ano seria suficiente para que a população alcançasse 21 milhões por volta de 2010, além da crescente conurbação com as regiões de Campinas, São José dos Campos e Sorocaba. No caso de Santos, a conurbação é parcialmente dificultada pela Serra do Mar, embora a distância seja pequena.

Por outro lado, a expansão demográfica se faz de forma diferenciada, com redução da taxa no município de São Paulo e nos municípios mais próximos, representados pela sub-região do ABC, enquanto nas demais sub-regiões as taxas de crescimento continuaram elevadas (Tabela 4). Este é um fenômeno normal em expansões demográficas de grandes aglomerações. De um lado, o aumento da densidade nas regiões centrais - e conseqüente aumento da renda urbana, pela elevação dos preços dos terrenos, incrementos dos custos dos aluguéis e daqueles decorrentes da congestão urbana - provoca um movimento de desconcentração relativa, como proposto na maioria dos modelos clássicos de localização urbana de filiação vonthuniana (Leme, 1981). Por outro, a conjugação da elevação dos custos na região central com menores custos na periferia e a expansão e melhoria da rede viária facilitam e estimulam a desconcentração da população e de um conjunto de atividades econômicas, especialmente industriais, na linha da reestruturação das metrópoles latino-americanas, proposta por Mattos (2005). Essa é a razão pela qual as sub-regiões de Moji das Cruzes, Guarulhos, Franco Rocha, Taboão da Serra e, em menor medida, Osasco continuaram com altas taxas de crescimento demográfico nas últimas décadas (Tabela 4).

### 3.3. Mudanças na estrutura produtiva e na posição relativa das sub-regiões

A perda de posição relativa do município de São Paulo na população, no emprego e na renda é coerente com o processo de desconcentração relativa. Entre 1970 e 2005, a participação do município de São Paulo na população da RMSP caiu de

73% para 56%. A perda na ocupação foi liderada pelo setor industrial, que caiu de 70% para 52%, coerentemente com o processo de desconcentração industrial.

A perda do município de São Paulo, no entanto, não foi distribuída de maneira uniforme entre as demais sub-regiões. A sub-região do ABC já apresentava alguns municípios com congestionamento semelhante ao município de São Paulo. Assim, o aumento de sua participação foi limitado. No entanto, as demais sub-regiões tiveram suas participações significativamente ampliadas, com destaque para a sub-região de Mogi das Cruzes e Guarulhos, pelas melhores condições de terreno, por estarem nos eixos das rodovias Dutra e Fernão Dias e da transversal Dom Pedro, essa última ligando Campinas a São José dos Campos. Além disso, a proximidade ao aeroporto internacional de Guarulhos vem funcionando como importante fator locacional. No caso da sub-região de Franco da Rocha, nos importantes eixos das Rodovias Anhanguera e Bandeirantes, o maior obstáculo à expansão econômica e industrial está relacionado com a má topografia, em função da Serra da Cantareira.

As mudanças estruturais dentro da economia da região também foram significativas. Até a década de 1970 o crescimento econômico foi guiado pelo setor industrial. Entretanto, entre 1980 e 2000, o peso da indústria de transformação na ocupação caiu de 38% para 20%, demonstrando um rápido processo de transformação e reestruturação produtiva que se generalizou para todas as sub-regiões, principalmente para o município de São Paulo, que caiu de 34% para 17%, e para a sub-região do ABC, que

Tabela 4. RMSP - População (em mil habitantes) e taxas anuais de crescimento, por sub-regiões, 1970-2005

Sub-região	População		Taxas anuais de crescimento				
	1970	2005	1970-80	1980-91	1991-2000	2000-05	1970
São Paulo	5925	10928	3,6	1,2	0,9	0,9	
ABC	989	2546	5,1	2,1	1,5	1,6	
Mogi das Cruzes	312	1328	5,1	4,5	3,6	3,3	
Guarulhos	283	1444	7,6	4,0	3,5	3,2	
Franco da Rocha	73	440	5,4	6,5	4,5	3,9	
Osasco	425	1765	6,8	3,6	2,8	2,7	
Taboão da Serra	133	952	9,7	5,2	3,6	3,2	
<b>Total RMSP</b>	<b>8140</b>	<b>19403</b>	<b>4,4</b>	<b>2,0</b>	<b>1,6</b>	<b>1,7</b>	
<b>Brasil</b>	<b>93135</b>	<b>184184</b>	<b>2,5</b>	<b>1,9</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>	

Fonte. IBGE, Censo Demográfico, 1970, 1980, 1991 e 2000; IBGE. Estimativa da População segundo os municípios, 2005.

cai de 53% para 29%. Essa mudança decorreu de dois fenômenos simultâneos. A perda da importância relativa da indústria da RMSP na produção industrial do país, fruto dos processos de reversão da polarização industrial e da desconcentração dos novos investimentos para outras regiões. O segundo, pela profunda reestruturação decorrente dos novos padrões tecnológicos e organizacionais, com aumento da produtividade e transferência de muitas atividades para o setor terciário.

#### 4. Desindustrialização ou reestruturação produtiva?

A perda de posição relativa da RMSP na produção industrial do país, ocorrida a partir da década de 1970, e a drástica queda no emprego industrial, ocorrido a partir da década de 1980, levaram a imprensa e alguns órgãos do Governo a advogarem a existência de um processo de desindustrialização da RMSP, nos moldes dos fenômenos ocorridos no nordeste dos Estados Unidos e no noroeste da Inglaterra, em décadas anteriores. No nosso entendimento, embora possa estar ocorrendo um processo de desindustrialização no país, esse fenômeno é posterior às transformações iniciadas na década de 1970 na RMSP. Assim, o fenômeno ocorrido na RMSP é mais complexo e não pode ser reduzido aos casos clássicos de desindustrializações mundiais. O crescimento econômico registrado durante a década de 1970 se fez dentro dos mesmos padrões tecnológicos e organizacionais das décadas anteriores, liderados pela indústria pesada, especialmente bens de capital e duráveis de consumo. Isto reforçou o peso das indústrias metal-mecânica e química o que provocou uma generalizada expansão no emprego industrial na área metropolitana, que subiu de 1 milhão para 2 milhões na década. A perda da RMSP foi relativa e não absoluta. O Brasil continuou expandindo, diversificando e integrando sua estrutura industrial.

Na década de 1980, a crise e a instabilidade provocaram a queda no emprego na maioria dos setores industriais. Se dividida a indústria de transformação em 18 subgrupos, 11 teriam perda absoluta na ocupação industrial. Entre esses, a maior queda ocorreu na indústria automotiva, com redução de 63% do emprego formal registrado no início da década, ou 179 mil postos de trabalho. A esse se seguiram os setores de máquinas e equipamentos, materi-

al elétrico e eletrônico. No total a perda de emprego industrial na década de 1980 foi equivalente a 6,6% da ocupação registrada em 1980 e, portanto, compatível com a crise econômica geral do país. A perda não foi generalizada para todas as sub-regiões, mas ao contrário, concentrou no município de São Paulo (sub-região 1) e na região do ABC (sub-região 2) uma vez que nessas duas sub-regiões estavam concentrados mais de 80% da ocupação industrial, com predominância dos segmentos de bens de capital e duráveis de consumo, os mais atingidos pela crise. O município de São Paulo somente não perdeu emprego na indústria editorial e gráfica e na metalurgia. No cômputo final o município perdeu 215 mil postos de trabalho, equivalentes a 17% da ocupação industrial existente em 1980. As outras cinco sub-regiões, embora de menor expressão absoluta, tiveram ganhos no emprego, naquela década.

Nos anos de 1990 as mesmas tendências foram seguidas. O emprego industrial total da RMSP caiu 26%, correspondendo a 483 mil postos de trabalho, dos quais 346 mil no município de São Paulo, o que correspondeu a 33% do emprego no início da década. No entanto, indicadores do valor produzido indicam que houve um pequeno aumento. Por outro lado, a queda no emprego industrial não foi seguida pelos outros setores, havendo aumento da ocupação total.

Comparando o comportamento do emprego e do valor produzido, pode-se concluir que o fenômeno que vem ocorrendo na RMSP é complexo e não pode ser reduzido, de forma direta, à idéia de desindustrialização. Houve grande queda no emprego, mas a queda na produção foi pequena, indicando estagnação e reestruturação e não desindustrialização.

Nesse sentido, as transformações em curso na RMSP se diferenciam daquelas interpretadas como processos de desindustrialização. Nos casos do nordeste dos Estados Unidos e do noroeste da Inglaterra, amplamente analisados na literatura, ocorreram crises profundas na atividade industrial, com redução da produção e do emprego industriais e fechamento de muitas plantas. Essa crise foi transferida aos demais setores da economia, provocando uma queda generalizada da produção e do emprego, com redução ou encerramento de atividades, provocan-

do fortes processos migratórios (Bluestone & Harrison, 1982; Massey & Meegan, 1982, Peet, 1983). Entre os elementos interpretativos daquelas crises encontram-se: a concorrência com a produção Japonesa, o esgotamento do padrão fordista, o peso e a força dos sindicatos e os diferenciais de custo do trabalho, o envelhecimento setorial (Berger, 1982, Piore & Sabel, 1984, Peet, 1983). Entre os elementos explicando a expansão em outras regiões, tanto no caso americano quanto inglês, estão as mudanças tecnológicas e a cultura empreendedora, a infra-estrutura universitária e de pesquisa, os menores custos salariais e as melhores condições de habitação e lazer, as diferenças políticas e de cultura dentro do território americano e seu efeito na localização da indústria militar, eufemisticamente chamada de indústria de defesa (Saxenian, 1994; Markusen et al. 1991).

O caso da RMSP é diferente. Em primeiro lugar, houve redução no emprego industrial, mas não queda sistemática na produção. Por outro lado, a queda do emprego no setor industrial não foi acompanhada pelos demais setores. Aliás, a queda do emprego na indústria foi mais que compensada pelo aumento do emprego nos setores de comércio e serviços, indicando uma forte reestruturação produtiva e não um processo de desindustrialização como ocorrido nos Estados Unidos e na Inglaterra. Adicionalmente e, coerentemente com a expansão do setor serviços, a reestruturação industrial se fez com altos ganhos de produtividade e com transferência de muitos postos de trabalho e de atividades da indústria para o setor serviços, a chamada terciarização. Enquanto a indústria de transformação da RMSP perdeu 533 mil empregos formais entre 1985 e 2005, os demais setores tiveram um ganho de 1699 mil, mais que compensando a perda do setor industrial (Tabela 3).

Nossa conclusão é a de que, embora possa estar havendo desindustrialização no país, pela queda do peso da indústria no produto e no emprego total, pela expansão das exportações de “commodities” agrícolas e minerais e de produtos semi-elaborados, o fenômeno ocorrido na RMSP precisa ser avaliado em outra perspectiva. Houve forte reestruturação produtiva no município de São Paulo, com queda da indústria e expansão do setor comercial e de serviços, mudando as funções econômicas dessa região. Essa transformação indica dinâmica diferenciada no processo de

reestruturação entre o município de São Paulo, o restante da RMSP e as demais regiões do país.

## **5. Novas funções: ampliação do setor serviços**

### *5.1. Abertura econômica e a posição da RMSP*

Entre 1990 e 2005, o comércio internacional do Brasil (soma de exportações e importações) subiu de US\$62 bilhões para US\$192 bilhões, em função da abertura externa. Embora o estado de São Paulo tenha sofrido uma pequena queda na participação das exportações, em função da grande expansão da exportação de “comodities” agrícolas e minerais originárias de outras regiões, esta foi mais que compensada pelo aumento na participação nas importações. O resultado foi que o estado de São Paulo, que participava com 40% do comércio internacional do Brasil teve esta parcela ampliada para 44%, no período analisado. Por outro lado, Haddad, et al. (2002) mostram que o estado de São Paulo é responsável indiretamente por parcela significativa do valor adicionado em função das exportações feitas por outras Unidades da Federação, contribuindo individualmente com parcela expressiva do valor adicionado pelas exportações brasileiras.

Como maior centro financeiro e de controle do capital, a cidade de São Paulo assume, de forma direta ou indireta, o papel de grande intermediário nas relações internacionais. Um bom indicador é o peso de São Paulo no tráfego aéreo do país. Para o ano de 2005, os dois aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Congonhas) movimentaram 33 milhões de passageiros, 565 mil toneladas de cargas e mala postal, correspondendo, respectivamente, a 37%, 38%. Acrescentando-se o aeroporto de Viracopos, em Campinas, que está muito próximo e faz parte do que chamamos cidade-região de São Paulo, especializado em cargas, o peso da região no transporte de cargas supera 50% do total nacional.

Nesse sentido, as transformações tecnológicas e políticas e a crescente abertura da economia brasileira têm levado à ampliação das relações internacionais, mudando a posição relativa das regiões e das grandes cidades. São Paulo perde posição relativa na produção industrial, mas amplia seu papel como centro financeiro, dos mercados de capitais e de serviços e na integração internacional.

### 5.2. *Setor financeiro, mercados de capitais e outros serviços*

Além de ser o maior centro financeiro do país, nos últimos anos vem sendo ampliada a concentração dos vários segmentos do setor financeiro e do mercado de capitais na cidade de São Paulo, com a consolidação da transferência das sedes do sistema bancário para São Paulo. No ano de 2000, segundo o Banco Central, a RMSP já concentrava 44% dos depósitos a vista do país, valor que subiu para 55% em 2004. No caso das operações de crédito o valor subiu de 41% para 48% entre 2000 e 2004, respectivamente, dos quais mais de 35% estão no município de São Paulo. Esses dados confirmam a preponderância absoluta dessa cidade como centro financeiro do país. Comparativamente, as cidades do Rio de Janeiro e Brasília, respectivamente, antigo centro financeiro do país e atual sede do Banco Central do Brasil e dos bancos oficiais (Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal), participaram cada uma com 9% dos depósitos e 7% das aplicações em 2004. Essa constatação é também coerente com o processo de privatização e desnacionalização do sistema bancário brasileiro e sua concentração em São Paulo. Nesse sentido, entre 1995 e 2001, a participação dos bancos estrangeiros nos ativos da rede bancária brasileira subiu de 8% para 30% e a do valor das operações de crédito de 6% para 32% (Cintra & Correa, 2004).

Ao mesmo tempo, a maioria das bolsas de valores regionais foi fechada ou desativada, concentrando na BOVESPA praticamente todo o mercado acionário nacional. As bolsas de mercadorias e de futuros também estão concentradas em São Paulo. Nessa cidade estão também concentrados os grandes escritórios de advocacia, auditoria, engenharia, consultoria econômica, seguradoras, informática, empresas aéreas, órgãos da imprensa escrita e falada, comércio internacional, as sedes dos grandes grupos empresariais nacionais e estrangeiros que atuam no país. Adicionalmente, como decorrência da grande concentração populacional e de renda e do grande fluxo de pessoas, desenvolve-se também uma grande concentração de serviços educacionais, médicos, de hotelaria, restaurantes, lazer e diversão, formando um aglomerado que se retro-alimenta e se automultiplica.

Assim, São Paulo reforça sua posição como o grande centro financeiro e de serviços, alterando suas funções, mas ao mesmo tempo reforçando sua capacidade de comando sobre a economia brasileira e de principal centro de articulação do país com a comunidade internacional. O aumento da integração internacional reforça o papel de São Paulo e suas áreas vizinhas como centro de negócios, com a correspondente demanda de serviços, fluxo e controle de investimentos estrangeiros e de comércio internacional, na linha da concepção de cidade mundial, nos termos formulados por Friedmann & Wolf (1982) e Sassen (1991). Na América Latina, esse processo vem reforçando o papel de São Paulo, Buenos Aires, Santiago do Chile e Cidade do México, como centros nacionais e internacionais de negócios e serviços (Markusen & Diniz, 2005).

Isso ocorre dentro do quadro de grandes transformações internacionais cujo processo de globalização vem alterando as funções das grandes metrópoles. O processo de globalização traz com ele duas faces contraditórias. Por um lado, integra os mercados mundiais. Por outro, reforça a concentração, retomando os clássicos processos de polarização nas áreas ou regiões mais desenvolvidas, como proposto por Myrdal (1957) e Hirschman (1958) e, mais recentemente, pela retomada da concepção de retornos crescentes (Krugman, 1993). Isto significa uma relativa estagnação dos processos de reversão de polarização defendidos por Richardson (1980) e documentada no Brasil por Townroe and Keen (1984) e por Diniz (1993). Isso quer dizer que continua ocorrendo polarização econômica na RMSP e a reversão da polarização deve ser requalificada.

### 5.3. *Sociedade do conhecimento e o futuro de São Paulo e adjacências*

A emergência de uma nova era, dominada pela sociedade do conhecimento, vem alterando as estruturas produtivas e os requisitos locais para um conjunto de atividades mais intensivo em conhecimento, tecnologia e inovação. Por outro lado, as transformações nas estruturas produtivas e na natureza da produção e da comercialização de bens e serviços tornam difícil a manutenção da clássica divisão setorial, entre primário, secundário e terciário, ou mesmo da divisão entre indústria e serviços. A complementaridade entre muitas atividades muda a

sua natureza. Neste sentido, destaca-se a crescente importância dos serviços modernos, em geral, intensivos em tecnologia e investimentos. Segmenta-se, também, o próprio setor serviços com um grande peso de serviços tradicionais, voltados para mercados locais, com baixa intensidade tecnológica e padrão organizacional. Por outro lado, o conjunto crescente de serviços modernos amplia seus mercados, especialmente pela possibilidade de seu armazenamento e transporte a longas distâncias, permitidas pelo avanço das tecnologias de transporte, informação e telecomunicações.

Estes aspectos mudam os requisitos locais para as atividades mais intensivas em conhecimento (setores industriais modernos) e com maiores exigências de escala (serviços).

Na medida em que o conhecimento se generaliza e se torna ubíquo, acelera-se a busca de novo conhecimento. Assim, a capacidade de gerar conhecimento se transforma no maior fator locacional (Maskel, 1999). A dimensão do mercado de trabalho e sua alta qualificação, a infra-estrutura de ciência e tecnologia, refletida pelas instituições de ensino e pesquisa, a disponibilidade de infra-estrutura adequada, especialmente aeroportos com linhas regulares para o resto do país e para o exterior, as atividades de suporte à produção, a infra-estrutura de transportes terrestres etc, passam a exercer forte efeito sobre as decisões locais, na medida em que elas criam externalidades econômicas e sócio-culturais.

Nesse sentido, a cidade de São Paulo e suas regiões próximas, especialmente Campinas e São José dos Campos alteram sua posição e suas funções no contexto da economia nacional e internacional. Além de continuarem sendo a maior concentração populacional, industrial e econômica do país, elas passam a assumir novas funções, atraindo um conjunto de atividades modernas e de serviços para a região. A esse respeito, Tinoco (2002 e 2003) procurou analisar o papel das economias de aglomeração na dinâmica econômica e industrial da RMSP. O autor utiliza as idéias de externalidades de conhecimento proposto por Glaeser, et al. (1992) e das externalidades advindas da densidade urbana proposta por Jane Jacobs e dos conceitos de proximidade geográfica e organizacional dos “agentes situados” para explicar a dinâmica diferenciada das regiões.

Essas condições devem ser também relacionadas com a escala (tamanho) e a qualidade da estrutura urbana, na linha proposta por Henderson (1974) ou da hierarquia de lugares centrais, na formulação de Christaller (1966). Adicionalmente, deve-se considerar que nesses espaços são geradas externalidades implícitas, baseadas em conhecimentos não codificáveis, no contato face a face e nas interdependências não comercializáveis (Storper & Venables, 2005).

A partir dessas idéias, podemos concluir que a RMSP e suas extensões para Campinas e São José dos Campos constituem as regiões com maior capacidade de suporte a inovação nos setores de maior dependência da base urbana (urbano-dependentes) no Brasil, com indicam as análises de Diniz & Razavi (1999), Tinoco (2002) e Diniz & Gonçalves (2005).

## **6. A hipótese de São Paulo como cidade-região**

### *6.1. RMRJ e RMSP cidades regiões-globais?*

No marco das interpretações sobre a formação das cidades-região globais, vários autores no Brasil vêm defendendo que São Paulo e Rio de Janeiro estariam formando uma grande cidade-região mundial ou global, como indicam os trabalhos contidos na coletânea organizada por Rezende & Lima (1999) e na posterior reformulação de Tolosa (2003).

A concepção de cidade-região global está baseada na idéia de que as transformações em curso ampliaram a importância destas cidades como centros de serviços e de comando sobre a economia mundial (Sassen, 1991; Scoot, et al, 2001). Esta função é exercida, em primeiro lugar, pelo seu papel como centro financeiro e do mercado de capitais, em segundo lugar, pelos serviços mais sofisticados à produção, a exemplo de consultoria, planejamento, projetos, marketing, propaganda e, em terceiro lugar pela dimensão do setor serviços, comercializável à distância ou consumido pela população não residente, a exemplo do comércio mais sofisticado, do serviço de hotéis e restaurantes, serviços de diversão e lazer etc. Estas atividades estão, em geral, localizadas nos centros econômicos destas cidades, a exemplo de Nova Iorque, Londres e Tóquio. No entanto,

como demonstra Markusen (2005) não se pode perder de vista o papel dos atores na transformação econômica e regional. A cidade-região não pode ser vista como um ente abstrato e sem alma, cuja dinâmica resultaria da espontaneidade do próprio sistema. Ao contrário, ela é o resultado da ação dos agentes ou atores, representados pelos grandes grupos empresariais, pelos sindicatos, pela atuação do Estado e por uma variedade de outras instituições.

No que se refere à possibilidade de se tratar as áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo como uma única unidade regional, nossa posição é mais cuidadosa. Isto porque a grande distância (430 km), a deficiência do sistema de transportes e, portanto, a forte fricção espacial impede a comutação diária de pessoas, fator decisivo para a constituição de uma cidade-região.

Outra dúvida está relacionada com os conceitos de cidade-região mundial e cidade-região global, as vezes usado como sinônimos. Cremos necessário fazer uma hierarquia de funções, como propõe Friedmann (1986) na sua análise das cidades mundiais, classificando-as como primárias e secundárias, também diferenciando-as entre países desenvolvidos e semi-periféricos. Igualmente, na coletânea organizada por Scoot (2001) considera-se cidade-região global como incluindo um conjunto mais amplo de cidades, diferenciando as cidades-regiões-globais dos países em desenvolvimento, incluídas São Paulo e Rio de Janeiro entre essas.

No caso de São Paulo, mesmo que aceitemos o fato de ser esta uma cidade mundial - presença de grandes atores, representados pelas grandes corporações, sindicatos, universidades, centros de pesquisa, etc, pela sua importância em termos do peso de seus fluxos com o exterior - é difícil aceitar que ela já tenha atingido o "status" de uma cidade global, nos termos das formulações de Sassen (1991). Embora importante, e à despeito de sua enorme população, São Paulo ainda não é um centro financeiro com capacidade de controle e influência sobre mercado mundial, não é um centro universitário, de cultura, lazer, turismo e cosmopolitismo comparável às grandes cidades globais, como Nova Iorque, Londres e Tóquio, ou mesmo como Paris. Nesse sentido, Beaverstock, et al. (1999, apud Koulioumba, 2003) classificaram as cidades mundiais como primárias,

relevantes e secundárias, a partir da dotação de um conjunto de serviços à produção. Entre um total de 55 cidades, 10 foram classificadas como primárias 10 como relevantes, entre as quais se inclui São Paulo, e 35 secundárias.

Assim, aceitamos a idéia da cidade-região mundial de São Paulo, porém composta pela RMSP e pelas microrregiões, industrializadas e próximas, de Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos, como propõe Lencioni (2003). Elas estão contidas dentro de um raio inferior a 100 km, tomada a cidade de São Paulo como centro. Considerada a qualidade da malha viária, é possível aceitar a viabilidade de comutação diária de pessoas entre cada uma dessas cidades e a cidade primaz (São Paulo), ou mesmo entre alguns de seus pares (Campinas - São José dos Campos; Campinas-Sorocaba), ou entre todos eles após a finalização do Rodoanel. Elas podem ser consideradas como pertencentes ao mesmo lugar central de primeiro nível, exercido pela cidade de São Paulo, nos termos formulados por Christaller, de espaço de relações comerciais, sociais e de centro de serviços e de movimentação diária de pessoas (Dickison, 1967).

## 6.2. A cidade-região de São Paulo

A área por nós considerada como cidade-região de São Paulo, composta pela RMSP e pelas microrregiões de Jundiaí, Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos continham uma população de 26,6 milhões de habitantes em 2005, equivalentes a 66% da população do estado (Tabela 5 e Figura 2). Essa região participa, também, com mais de três quartos da ocupação e do produto industrial e do PIB do Estado de São Paulo. Por sua vez, as regiões de Campinas e Santos foram transformadas em regiões metropolitanas, por decisão do Governo do Estado de São Paulo, formando um conjunto integrado de três regiões metropolitanas, com dinâmicas complementares e integradas (Cunha, 2006).

Além do município de São Paulo, os municípios de Campinas e São José dos Campos possuem uma das mais avançadas infra-estruturas de ciência e tecnologia do país. Além de importantes universidades (UNICAMP e o Instituto Tecnológico da Aeronáutica - ITA, entre outras), elas possuem um conjunto de instituições de pesquisa, como Centro de Pesquisas em Telecomunicações (CPqD), Laboratório

Tabela 5. Cidade região de São Paulo: população, emprego industrial e emprego total, 2005

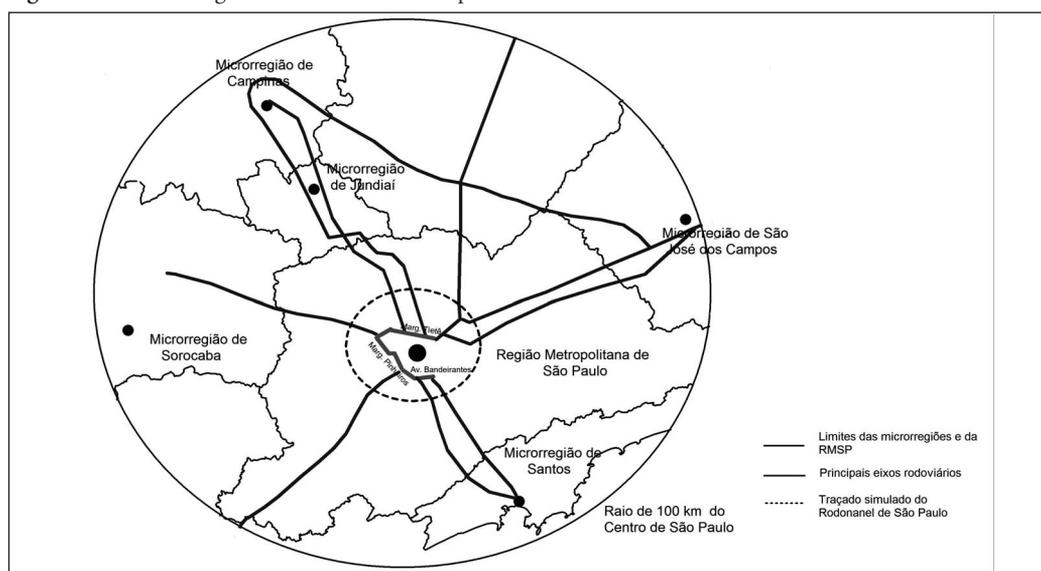
Região/Micro/Estado/País	População (mil habitantes)	Emprego (em mil)	
		Industrial	Total
Micro de Campinas	2481	197	
Micro de Jundiaí	588	55	
Micro de São José dos Campos	1363	85	
Micro de Sorocaba	1285	97	
Micro de Santos	1441	21	
RMSP	19403	1021	
Cidade Região	26561	1476	
Estado de São Paulo	40443	2192	
Brasil	184389	6133	

Fonte. MTE/RAIS, 1985 e 2005. IBGE, Estimativa da População segundo os municípios, 2005.

Nacional de Luz Síncronon (LNLS), Instituto Agromômico de Campinas (IAC), Centro de Tecnologia da Aeronáutica (CTA), amplo mercado de trabalho especializado, infra-estrutura física, inclusive com o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, o qual movimentou 13% do volume de cargas aéreas do país. Possuem também importante base industrial, com grande presença de empresas multinacionais e brasileiras intensivas em tecnologia, a exemplo da Embraer, em São José dos Campos,

IBM, Compaq, Rhodia, em Campinas, entre outras (Diniz & Razavi, 1999). Estas regiões possuem, portanto, melhores condições para o desenvolvimento industrial e dos serviços nos segmentos tecnologicamente mais complexos e sofisticados. Nesse sentido, elas vêm formando, juntamente com São Paulo, uma grande região, configurando um novo padrão e novas funções no contexto da economia brasileira e internacional, ampliando a morfologia policêntrica, como proposto por Mattos (2005).

Figura 2. A Cidade-região de São Paulo e Principais Eixos Rodoviários



Fonte. Elaboração própria.

Em adição à massa de investimentos privados, está sendo feito em São Paulo a maior obra de infra-estrutura do país, que é o anel rodoviário de São Paulo (Rodoanel), com extensão aproximada de 200 km e investimento estimado em US\$5 bilhões. Esse anel corta os grandes eixos viários que saem da cidade de São Paulo e facilitam a integração direta entre Santos, Sorocaba, Campinas e São José dos Campos, como indicado na simulação contida na Figura 2. Ele tem uma justificativa e um efeito paradoxal. Ele está sendo feito para resolver os problemas de tráfego e congestionamento no município de São Paulo. No entanto, ao resolver os problemas de congestionamento, o anel reforçará a concentração, ampliando a megaconcentração populacional e econômica desta macro-região ou cidade-região.

Em síntese, embora haja controvérsia sobre os conceitos de cidade-mundial e cidade-região ou da própria conclusão de Koulioumba (2003) de que São Paulo é apenas São Paulo, não há nenhuma dúvida que uma grande aglomeração populacional industrial e de serviços, composta por São Paulo e seu entorno, vem sendo constituída. Essa região ou cidade-região tem forte capacidade de polarização sobre a economia nacional, sul-americana e mesmo à escala mundial, dotada de serviços modernos e capacidade de inovação, embora ainda não tenha alcançado o status de uma cidade global.

## 7. Conclusões

A crise econômica que atingiu o Brasil, a partir da década de 1980, provocou a queda no emprego, especialmente no setor industrial. Como região mais industrializada do país, a RMSP sofreu os maiores impactos, perdendo mais de 500 mil empregos formais na indústria de transformação, entre 1985 e 2005, o que equivaleu a um terço da ocupação registrada no início do período.

A partir desse fenômeno, várias interpretações passaram a serem feitas, comparando o desempenho da área metropolitana de São Paulo com as demais áreas metropolitanas brasileiras, advogando que estaria havendo um processo de desindustrialização naquela região.

No entanto, a perda não foi uniforme para toda a RMSP nem para todo o período. Assim, o primeiro

elemento para se aprofundar a análise das transformações produtivas e estruturais é a sub-regionalização da RMSP, o que foi feito, caracterizando-se sete sub-regiões. A partir dessa regionalização observou-se que na primeira fase o município de São Paulo sozinho perdeu 500 mil empregos industriais ou 40% da força de trabalho anteriormente ocupada. Enquanto isso algumas das outras sub-regiões tiveram seu emprego ampliado, em função do processo de suburbanização relacionado ao esgotamento relativo de áreas no município de São Paulo, ao aumento dos custos no centro e à melhoria da infra-estrutura nas demais sub-regiões. Na segunda fase, ou na década de 1990, o município de São Paulo continuou perdendo emprego industrial, porém estabilizou seu nível de produção industrial. Isto porque as mudanças tecnológicas e organizacionais provocaram um profundo e rápido processo de reestruturação, com aumento de produtividade e mudanças estruturais. Em função disso houve crescimento da ocupação nos setores de serviços à produção, financeiro, educação, consultoria e outros serviços especializados, compensando a perda da ocupação industrial. Assim, houve forte reestruturação, porém não desindustrialização - como ocorrido no nordeste dos Estados Unidos e noroeste da Inglaterra, onde a queda do emprego e da produção industrial foi seguida pela queda das atividades dos demais setores, aumento do desemprego e fortes processos migratórios.

Apesar da perda de parcela da produção industrial para outras regiões, a região Metropolitana de São Paulo e em especial a cidade de São Paulo manteve e ampliou seu papel como centro nacional financeiro e de negócios. Assim, podemos afirmar que São Paulo fortaleceu seu papel como centro de comando da economia nacional, concentrando parcela significativa dos serviços especializados e a sede das principais empresas nacionais e multinacionais situadas no país.

A luz das transformações internacionais, derivadas do processo de globalização e das mudanças internas decorrentes da abertura da economia, do processo de privatização e do crescimento dos serviços, São Paulo tem ampliado cada vez mais seu papel como grande centro financeiro, de capitais e de mercadorias, se tornando um centro avançado na produção e suprimento de serviços à produção, assu-

mindu posição de uma cidade mundial de segundo nível no contexto da reconfiguração do capitalismo.

Discordamos das posições que advogam que as áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo estejam formando uma cidade-região global, devido à distância, à deficiência do sistema de transportes e à impossibilidade de se constituir uma região com comutação diária de grande volume de pessoas. No entanto, defendemos a idéia de que se está constituindo uma cidade-região composta pela RMSP e pelas áreas urbanas e industriais próximas, compostas pelas microrregiões de Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos. Esta região está contida dentro de um raio de menos de 100 km em todas as direções, a partir do centro da cidade de São Paulo, possui população de 26 milhões de habitantes, boa infra-estrutura, complementaridade produtiva, comutação diária de um grande contingente de pessoas. Ela possui, também, a melhor infra-estrutura de ciência e tecnologia do país, com grandes universidades, instituições de pesquisa, mercado de trabalho profissional especializado e, portanto, condições de atrair os maiores investimentos em atividades de maior intensidade de conhecimento.

Paradoxalmente, essa cidade-região tenderá a reforçar a concentração regional no Brasil, coerentemente com as tendências mundiais de globalização e reforço das localidades mais desenvolvidas, como indicam os estudos sobre a formação das cidades-região globais à escala mundial.

## 8. Referências Bibliográficas

- Azzoni, C. R. (1986). *Indústria e reversão da polarização no Brasil*. São Paulo: USP-IPE.
- \_\_\_\_\_. (2005). "Setor terciário e concentração regional no Brasil". Diniz, C. C. & Lemos, M. B. (eds.). *Economia e território*. Belo Horizonte: UFMG, 551-571.
- Beaverstock, J. V. et al. (1999). "A roster of world cities." *Cities*, 16, 6: 445-458.
- Berger, S. et al. (1989) "Toward a new industrial America" *Scientific America*, 260, 6: 39-47.
- Bluestone, B. & Harrison, B. (1982). *The deindustrialization of America: plant closing, community abandonment and dismantling of basic industry*. Basic Book: New York.
- Christaller, W. (1966). *Central places in southern Germany*. New Jersey: Englewood Cliffs.
- Cintra, M. A. M. & Correa, R. (2004). "O complexo financeiro: um caso de concentração no município e relativo esvaziamento no centro?"
- Comin, A. & Somekh, N. (eds.) *Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo*. São Paulo: CEBRAP/CEM/EMURB, 235-270.
- Comim, A. et al. (2002). *Estratégias de desenvolvimento econômico para a área central do município de São Paulo*. São Paulo: CEBRAP. (mimeo).
- Cunha, J.M.P. (ed.) (2006). *Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação*. Campinas: Unicamp.
- Daniels, P. W. (1993). *Service industries in the world economy*. Oxford, Blackwell.
- Dickinson, R.E. (1967). *The city region in Western Europe*. London, Routledge.
- Diniz, C. C. & Gonçalves, E. (2005). "Economia do conhecimento e desenvolvimento regional no Brasil". Diniz, C. C. & Lemos, M. B. (eds.) *Economia e território*. Belo Horizonte: UFMG, 131-170.
- Diniz, C. C. & Razavi, M. (1999) "São José dos Campos and Campinas: state-anchored dynamos". Markusen, A; Lee, Y. S. & Digiovanna, S. (eds.). *Second tier cities: rapid growth beyond the metropolis*. London: University of Minnesota, 97-126.
- Diniz, C. C. (1987). *Capitalismo, recursos naturais e espaço: análise do papel dos recursos naturais e dos transportes para a dinâmica geográfica da produção agropecuária e mineral no Brasil e seus efeitos no padrão regional brasileiro*. Unpublished. Tese doutorado, Unicamp.
- \_\_\_\_\_. (1993). "Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização" *Revista Nova Economia*, 3, 1: 35-64.
- \_\_\_\_\_. (2000). "Impactos territoriais da reestruturação produtiva" Ribeiro, L.C.Q. (ed.) *O futuro das metrópoles*. Rio de Janeiro: Revan, 21-59.
- \_\_\_\_\_. (2002) "A nova configuração urbano industrial no Brasil" Kon, A. (ed.) *Unidade e fragmentação: a questão regional no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 87-115.

- Friedmann, J. & Wolf, G. (1982). "World city formation: an agenda for research and action". *International Journal of Urban and Regional Research*, 6, 3: 309-344.
- Friedmann, J. (1986). "The world city hypothesis". *Development and Change*, 17, 1: 69-83.
- Glaeser, E; *et al.* (1992). "Growth in cities". *Journal of Political Economy*, 100, 6: 1126-1152.
- Haddad, E. A., Diniz, B. P. C.; Rocha, B. *et al.* (2002). "A interdependência das exportações estaduais brasileiras". (Trabalho apresentado no 2º Encontro da ABER, São Paulo).
- Henderson, J. V. (1974). "The sizes and types of cities" *American Economic Review*, 64, 4: 640-656.
- Hirschman, A. (1958). *The strategy of economic development*. New Haven: Yale University.
- Koulioumba, S. (2003). "A questão da cidade mundial: mito ou realidade. um olhar a partir do Hemisfério Sul." Paper presented at the X Encontro Nacional da ANPUR, Belo Horizonte. (em CD-ROM).
- Krugman, P. (1993). *Geography and trade*. Leuven, Belgium: Leuven University; Cambridge: MIT.
- Leme, R. (1981). *Contribuições à teoria da localização industrial*. São Paulo: USP-IPE.
- Lencioni, S. (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". Paper presented at the X Encontro Nacional da ANPUR, Belo Horizonte (em CD-ROM).
- Markusen, A. (2005). "Mudança econômica regional segundo o enfoque centrado no ator" Diniz, C. C. & Lemos, M. B. (eds.) *Economia e território*. Belo Horizonte: UFMG.
- Markusen, A. *et al.* (1991). *The rise of the gun belt: the military remapping of industrial America*, Oxford, Oxford University.
- Markusen, A; Diniz, C. C. (2005) "Differential regional competitiveness: opportunities and constraints". Giordano, P. *et al.* *Asymmetries in regional integration and local development*. Washington: IDB.
- Marshall, N. & Wood, P. A. (1995). *Services and space: key aspects of urban and regional development*. London, Longman.
- Maskel, P. (1999). "Globalisation and industrial competitiveness: the process and consequences of ubiquification". Malecki, E; Oinas, P. *Making connections, technological learning and regional economic change*. Aldershot, Ashgate.
- Massey, D. & Meegan, R. (1982). *The anatomy of job loss: the how, why and where of employment decline*. London: Methuen.
- Mattos, Carlos de (2005). "Crescimento metropolitano na America Latina: Los Angeles como referência?" Diniz, C.C. & Lemos, M.B. (eds.) *Economia e território*. Belo Horizonte: UFMG, 341-364.
- \_\_\_\_\_ (2004). *Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana*. Rio de Janeiro: Fundação Perseu Abramo.
- Myrdal, G. (1957). *Economic theory and undevelopment regions*. London: Gerald Duckworth.
- Negri, B. (1990). *Diagnóstico setorial: a indústria de transformação no estado de São Paulo: 1970-1990*. Campinas: Unicamp/IE.
- Netto, A. R. (1944). "O plano rodoviário de São Paulo: sua evolução em cinco ciclos" *Revista a Rodovia*.
- Pacheco, C. A. (1998). *Novos padrões de localização industrial: tendências recentes dos indicadores da produção e do investimento industrial*. (mimeo).
- Peet, R. (1983). "Relations of production and relocation of United States manufacturing industry since 1960". *Economic geography*, 59, 2: 112-143.
- Piore, M. & Sabel, C. (1984). *The second industrial divide: possibility*. New York: Basic Books.
- Rezende, F. & Lima, R. (eds.). (1999). *Rio-São Paulo cidades mundiais: desafios e oportunidades*. Brasília, IPEA.
- Richardson, H. W. (1980). "Polarization reversal in developing countries" *Papers of the Regional Science Association*. 45, 1: 67-85.
- Rojas, E. *et. al.* (2005). *Gobernar las metrópolis*. Washington: Inter-American Development Bank.
- Sassen, S. (1991). *The Global city: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University.
- Saxenian, A. (1994). *Regional advantage: culture and competition in Silicon Valley and Route 128*. Cambridge: Harvard University.
- Scoot, J.A. *et al.* (2001). "Global city-regions" Scoot *et al.* J.A. (ed.). *Global city-regions: trends, theory, policy*. Oxford: Oxford University.

- Storper, M. & Venables, A. J. (2005). "O burburinho: a força econômica da cidade". Diniz, C. C. & Lemos, M. B. (eds.) *Economia e território*. Belo Horizonte: UFMG, 21-56.
- Tinoco, A. (2002). *A sedução metropolitana, entre a diversidade e a especialização: um olhar sobre São Paulo*. Paper presented at the XXIX Encontro Nacional de Economia, Nova Friburgo.
- \_\_\_\_\_ (2003). *Das economias de aglomeração às externalidades dinâmicas de conhecimento: por uma releitura de São Paulo*. Paper presented at the X Encontro da ANPUR, Belo Horizonte.
- Tolosa, H. C. (2002). *The Rio/São Paulo extended metropolitan region: a quest for global integration*. Paper presented at the Conference on "The impact of Globalization on Urban Development", Bellagio, Italy, August.
- Townroe, P. M. & Keen, D. (1984). "Polarization reversal in the State of São Paulo". *Regional Studies*, 18, 1: 45-54.