

A METAMORFOSE DE SÃO PAULO: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas

*The metamorphosis of São Paulo:
the evidence of a new world of dispersed agglomerations*

*La metamorfosis de São Paulo:
el anuncio de un nuevo mundo de aglomeraciones difusas*

Sandra Lencioni *

RESUMO

O processo de metropolização do espaço se constitui no eixo norteador da atual metamorfose metropolitana. Este processo deve ser entendido como uma fase superior da urbanização. Particularmente no caso de São Paulo, o processo de metropolização guarda íntima relação com o processo de desconcentração industrial que expandiu e intensificou a industrialização do entorno metropolitano e, ao mesmo tempo, reafirmou a primazia de seu núcleo: a cidade de São Paulo, centro, por excelência, da gestão do capital. Essa expansão metropolitana só foi possível devido ao desenvolvimento das redes de circulação e das redes imateriais de informação e comunicação que possibilitaram a integração não só da produção industrial, mas também de suas atividades complementares. Para se compreender a atual metamorfose metropolitana, que conforma um imenso território de aglomerações difusas, é necessário analisar a relação espaço-tempo não só no âmbito da escala territorial, como é tradição na análise urbana, mas também considerar a escala topológica, relativa à lógica das redes imateriais, que redimensiona a noção de proximidade e distância.

Palavras-chave: Metropolização. Cidade-região. São Paulo. Rede. Escala.

ABSTRACT

The space Metropolization process is the guiding principle of the present metropolitan metamorphosis. This process must be understood as a superior stage of urbanization. Particularly, in the case of São Paulo, the Metropolization process is closely related to the process of industrial decentralization that has expanded and intensified the industrialization in the surroundings of the city and, at the same time, reaffirmed the primacy of its nucleus: the city of São Paulo, center, by excellence, of capital management. This metropolitan expansion

* Professora Titular, Livre-docente do Departamento de Geografia na Universidade de São Paulo (USP). Doutora e Mestre em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Pós-doutora na Universidade de Paris I (Pantheon-Sorbonne). E-mail: slencion@usp.br

Artigo recebido em set./2011 e aceito para publicação em out./2011.

has only been possible because of the development of circulation networks and incorporeal networks of information and communication, enabling both the industrial production and their complementary activities. In order to understand the present metropolitan metamorphosis, which forms an immense territory of dispersed agglomerations, is necessary to analyze the space-time relationship not only linked to the territorial scale, as in the tradition of urban analysis, but also considers the topological scale that is connected to the non-material networks and has redefined the notion of proximity and distance.

Keywords: Metropolization. Region city. São Paulo. Network. Scale.

RESUMEN

El proceso de metropolización del espacio constituye el principio rector de la metamorfosis metropolitana actual. Este proceso debe ser entendido como una fase más elevada de la urbanización. Particularmente en el caso de São Paulo, el proceso de metropolización conserva íntima relación con el proceso de desconcentración industrial que amplió e intensificó la industrialización del entorno metropolitano y al mismo tiempo reafirmó la primacía de su núcleo: la ciudad de São Paulo, el centro por excelencia de la gestión del capital. Esta expansión metropolitana ha sido posible gracias al desarrollo de redes de circulación y redes intangibles de información y de comunicación que posibilitaron, no sólo la dispersión de la producción industrial, sino también de sus actividades complementarias. Para entender la metamorfosis actual metropolitana, que forma un inmenso territorio de aglomeraciones difusas, es necesario analizar la relación entre el espacio-tiempo, no sólo en el ámbito de la escala territorial, como es tradición en la análisis urbana, sino también considerar la escala topológica relativa a la lógica inmaterial de las redes, lo que altera la noción de proximidad y distancia.

Palabras clave: Metrópoli. Ciudad-región. São Paulo. Red. Escala.

INTRODUÇÃO

Crises profundas marcaram as derradeiras décadas do século XX mas nada indicava uma agonia do capital, pelo contrário, aprofundaram-se as relações sociais de produção capitalista tangidas por estratégias inovadoras de precarização do trabalho, por incremento da mobilidade territorial do capital e pela submissão intensa ao capital em todas as esferas da vida.

Nas diversas estratégias de prolongamento da sobrevivência capitalista, a metrópole se colocou como pedra angular dos novos tempos que se anunciavam. Ela, que na América Latina já havia sido um elemento estratégico das políticas nacionais de caráter desenvolvimentista, apresentava-se agora com toda a potência de se constituir numa das possibilidades de sobrevivência do capitalismo.

Essa metamorfose metropolitana tem como eixo norteador o processo de metropolização do espaço, que está intimamente relacionado à reestruturação produtiva que tem feito da metrópole um instrumento primaz da reprodução do capital, devido à nova relação que se desenvolve entre o capital imobiliário e financeiro.

Examinando as metrópoles que vêm passando por profundas transformações, podemos notar que a história de cada uma delas e a dinâmica de suas forças endógenas resguardam e afirmam suas características particulares, o que faz diferenciar, por exemplo, São Paulo de Buenos Aires e da Cidade do México. Por outro lado, as atividades relacionadas às dinâmicas globais que aí se desenvolvem fazem com que se assemelhem entre si. Tanto que o que nos surpreende, cada vez mais, não é o que elas têm de diferente, mas o que elas têm de semelhante, independentemente de sua localização e história.

A metrópole contemporânea, a que exprime um novo tempo, pode ser considerada uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização. Ela apresenta uma forma territorial nova, que pode ser descrita como uma ampliação da metrópole moderna, herdada do processo de urbanização e industrialização. Ela é produto do processo de metropolização, que nada mais é do que uma metamorfose do processo de urbanização.

No caso específico de São Paulo, o processo de metropolização do espaço só pode ser devidamente compreendido relacionado ao processo de desconcentração industrial, que intensificou a industrialização das áreas próximas à cidade de São Paulo, contribuindo para a constituição de um grande aglomerado metropolitano e para a garantia e afirmação da primazia da cidade de São Paulo.

Cabe, a princípio, discutir o processo de metropolização do espaço, entendido como uma fase superior da urbanização. Em seguida, cabe analisar o processo de desconcentração industrial como o elemento chave para a compreensão das mudanças socioespaciais dos últimos 30 anos, discutir a importância do desenvolvimento das redes, como realização da possibilidade de integração na dispersão, e indicar a importância de uma análise multiescalar. Por último, é preciso discutir a relação entre o processo de metropolização do espaço, a desconcentração industrial e a afirmação da cidade de São Paulo, que assegura, ainda mais, sua primazia.

1 O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO

Estamos vivendo um novo contexto cujo processo dominante é o de metropolização do espaço. Este processo corresponde a um momento mais avançado do processo de urbanização, sem significar, contudo, que não haja mais o processo de urbanização. Este continua existindo e transformando o território; no entanto, é o processo de metropolização que se constitui numa *determinação histórica* da sociedade contemporânea. Esse processo é expressão de uma nova época, na qual a metrópole se coloca ao mesmo tempo como uma *condição* para a reprodução do capital, um *meio* utilizado para a sua reprodução e, ainda, um *produto* do próprio capital. Isso, num quadro de profundas alterações na dinâmica do capital imobiliário e financeiro, como estratégias de renovação da reprodução capitalista.

Seria o processo de metropolização uma fase do desenvolvimento urbano? Sim e não. Sim, porque não deixa de ser uma continuidade daquele, e, não, porque tem, também, uma natureza diferente. Não se trata mais de criar cidades, de desenvolver a rede urbana ou de desenvolver a urbanização em seu sentido restrito; trata-se, agora, de produzir e de desenvolver novas condições metropolitanas que são imprescindíveis para a reprodução do capital, subvertendo toda a lógica urbana herdada. Essas condições privilegiam e produzem a nova metrópole, fazendo-se presentes tanto no centro metropolitano como em territórios mais distantes, que passam a apresentar características que no passado só eram encontradas no centro.

O processo de metropolização do espaço se expressa na intensificação e multiplicidade dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, bem como pelo crescimento do número de cidades conurbadas, onde não se distingue muito bem, na continuidade da área construída, o limite municipal de cada uma delas. E, também, pela expansão territorial do aglomerado metropolitano e pela extensão e densificação territorial da concentração das infraestruturas. Tanto em São Paulo, por exemplo, como na Cidade do México, em Buenos Aires ou em Santiago, vamos encontrar a manifestação desse momento mais avançado da urbanização.

Segundo Ferrier (2002), esse processo, essa metropolização, devem ser vistos como uma pós-urbanização. Para ele, “as formas atuais da transformação dos lugares, das condições de vida de seus habitantes, das estruturas da produção de bens e de serviços anunciam uma nova época, uma novidade radical na história da civilização: uma mudança na modernidade” (FERRIER, 2002, p.44). Citando Jean Paul Volle, acrescenta que a cidade, o urbano e a metropolização constituem referências para a periodização da modernidade (VOLLE¹, 1995 *apud* FERRIER, 2002, p.42).

O processo de metropolização do espaço e a grande metamorfose que vêm ocorrendo em algumas metrópoles têm significado mudanças territoriais extremamente expressivas, a exemplo da renovação de áreas urbanas. O grande

¹ VOLLE J-P. **Ville et région**. Approches de la question urbaine en Bas-Languedoc, 1996. Thèse - Toulouse: l'Université de Toulouse-le-Mirail, 1996, *apud* Ferrier (2002).

aglomerado metropolitano vem se constituindo como um verdadeiro epicentro dos fluxos de capitais dependentes das redes que aí encontram maior densidade e complexidade. Aí as pequenas e médias cidades passam a apresentar hábitos culturais e representações de valores que até então eram exclusivos ao viver nas metrópoles. Ao mesmo tempo, vêm se redefinindo as funções do núcleo metropolitano, que tem que responder, cada vez mais, às exigências da reestruturação econômica, implicando, então, o desenvolvimento de novos serviços. Em especial, vale destacar os serviços de ordem superior voltados para a administração e gestão do capital das grandes empresas, bem como aqueles relativos diretamente ao setor financeiro, a exemplo dos bancos, carteiras de crédito e seguradoras, e os serviços relativos à esfera pública, como os da administração pública e os relacionados ao controle político.

Em síntese, o processo de metropolização demarca uma nova época que emerge da dinâmica da economia global e produz um novo tipo de metrópole. No caso específico de São Paulo, esse processo tem origem nos anos 70 do século XX e está associado ao processo de desconcentração industrial que ocorreu no Estado de São Paulo, líder na produção industrial do Brasil.

2 A DESCONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL E A FORMAÇÃO DE UMA CIDADE-REGIÃO

As transformações pelas quais passou o Estado de São Paulo e sua Capital, a cidade de São Paulo, originam-se na década de 1970, mas tiveram expressão na década de 80, quando ficou claro o processo de desconcentração industrial. A indústria de transformação do Estado de São Paulo representava, em 1970, 58,1% do valor da transformação industrial do Brasil, e, a da região metropolitana, 43,4%. Em 1980 esses valores passam a 54,4% e a 34,2% e, em 1995, a 49,9% e a 26,6%, respectivamente (PACHECO, 1998; LENCIONI, 1995). O interior do Estado de São Paulo, ao contrário, viu seus índices serem positivos.

De 1995 até 2010 os indicadores disponíveis indicam essa mesma tendência, de perda relativa da atividade industrial tanto na região metropolitana de São Paulo como no núcleo metropolitano: a cidade de São Paulo. Mas, uma observação é fundamental: embora o peso relativo da indústria paulista em relação ao País tenha diminuído, a liderança industrial encontra-se, ainda, na região metropolitana de São Paulo (região administrativa composta por 39 municípios), cabendo o segundo lugar ao interior paulista e, o terceiro, ao Estado do Rio de Janeiro e ao de Minas Gerais.² Esse interior não é, no entanto, qualquer parcela a retroterra da região metropolitana.

² Os dados indicam que, em 1995, o peso relativo da indústria de transformação do estado paulista, correspondendo a 49,9%, está dividido entre a região metropolitana e o interior, sendo 26% relativo à região metropolitana e 23,3% ao interior. Os Estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais ocupam o terceiro lugar, registrando uma participação de 8,8% cada um (PACHECO, 1998, p.71).

Diz respeito a 153 municípios compreendidos nas Regiões Metropolitanas de São Paulo, de Campinas e da Baixada Santista, nos Aglomerados Urbanos de Jundiaí, São José dos Campos, Piracicaba e Sorocaba e, ainda, nas Microrregiões Bragantina e São Roque. Sua população é de cerca de 30 milhões de habitantes, com extensão territorial de 44.309 km², equivalente à superfície da Suíça.

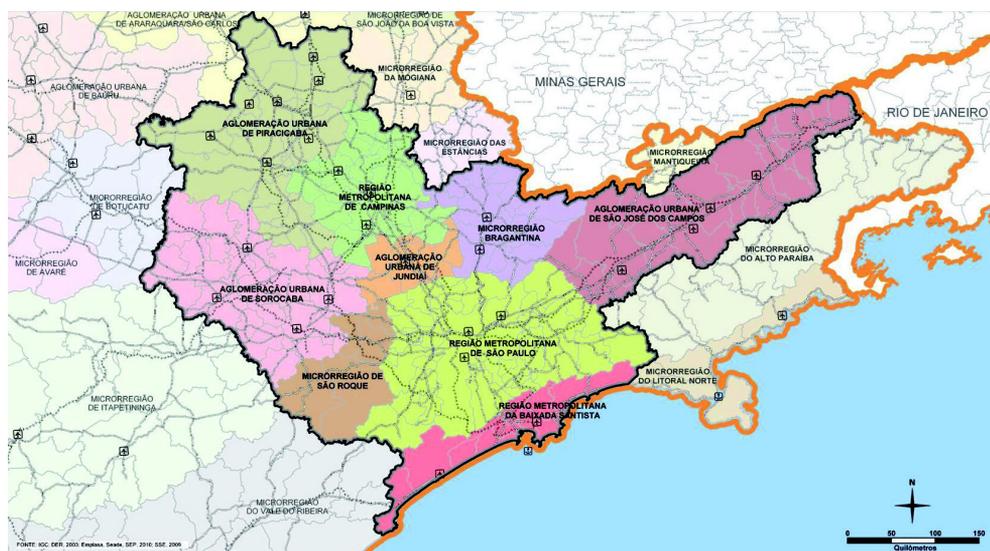
Os municípios de maior peso industrial situam-se, em geral, próximo aos principais eixos de circulação viária que permitem melhor acesso à cidade de São Paulo. Trata-se, portanto, de um padrão de localização industrial muito mais linear que areolar. Para se ter uma ideia do significado econômico desse conjunto territorial, desse grande aglomerado metropolitano, basta lembrar que seu PIB representa 27% do PIB estadual, segundo a Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa). Em dados, o valor do PIB, em 2009, que era de US\$ 1. 594.489.675.024, era um pouco maior que o da Espanha, cerca de 4 vezes maior que o da Noruega, o da Suécia e o da Venezuela, sendo, ainda, três vezes o PIB do Chile.³

Esse conjunto territorial parece indicar que estamos assistindo à constituição de uma cidade-região que faz parte de uma megalópole em formação que tem como centros principais as metrópoles de São Paulo e do Rio de Janeiro. Usamos o termo cidade-região, formulado por Scott *et al.* (2001), porque ele exprime, com muita clareza, que a expansão territorial da metrópole constitui uma região, precisamente uma região de outro tipo, que não pode ser confundida com a região metropolitana relacionada ao processo de industrialização e urbanização, tão característica dos três primeiros quartos do século XX. Outros termos poderiam ser usados, numa extensa gama de termos concebidos para nominar essa nova metrópole que surge, mas esse termo deixa claro que o processo de metropolização do espaço, que no caso de São Paulo é acompanhado de desconcentração territorial da indústria, conforma um região.

Nessa cidade-região, de grande extensão territorial, com cerca de 200 quilômetros a partir do seu centro, os limites entre os municípios são tênues, num cenário de paisagens repetidas onde não é possível distinguir com clareza o intraurbano e o interurbano e, em menor medida, o rural e o urbano, que tendem a se diluírem um no outro (figura 1). Áreas construídas, quer para estabelecimentos fabris ou para comércio ou habitação, contrastam com a intermitência da descontinuidade do espaço construído.

³ Fonte: The World Bank, 2009.

FIGURA 1 - MACROMETRÓPOLE PAULISTA



FONTE: Emplasa - 2001

Nessa cidade-região, nesse conjunto territorial, nesse imenso aglomerado metropolitano os movimentos pendulares cotidianos entre o morar e o trabalhar em cidades distintas representam uma de suas principais características. São Paulo parece prenunciar a observação feita por Borja e Castells (1997), há cerca de 30 anos, que dizia que poderíamos evoluir

para um mundo sem cidades, ao menos em grande parte do planeta e para a maioria da população. Um mundo organizado em torno de grandes aglomerações difusas de funções econômicas e assentamentos humanos disseminados ao largo de vias de transportes, com zonas semi rurais intersticiais, áreas periurbanas sem controle e serviços desigualmente repartidos em uma infra-estrutura descontínua (BORJA; CASTELLS, 1997, p.13). (grifo nosso)

Advertem, dizendo: “os tons de ciência de ficção de nosso discurso têm a intenção apenas de chamar a atenção do leitor sobre um processo em marcha, inscrito na lógica do potente sistema tecnoeconômico emergente, mas que de modo algum é uma fatalidade” (BORJA; CASTELLS, 1997, p.13-14). Se não é uma fatalidade, ao menos os tons de ciência e ficção desaparecem após 34 anos.

A extensão territorial desse imenso aglomerado metropolitano não significa uma homogeneização desse território. Intensidades diferentes do processo de metropolização tornaram cidades diferentes mais semelhantes, mas, também, diferenciaram cidades anteriormente muito semelhantes, além de terem feito de algumas cidades centros de grande expressão econômica.

Por outro lado, o processo de metropolização associado ao de desconcentração industrial não se desenvolveu de forma contínua; ao contrário, privilegiou as cidades localizadas junto aos principais eixos de circulação viária. Além do mais, algumas cidades, não importando o seu porte, ou seja, quer fossem médias ou pequenas, passaram a ser integradas diretamente à nova lógica da reestruturação produtiva, enquanto outras o fizeram apenas indiretamente. Isso significa que embora o processo de metropolização tenda a homogeneizar o território, esta homogeneização constitui apenas uma tendência, porque persistem e são criadas novas diferenças.

São essas diferenças que contribuem para a fragmentação no interior desse aglomerado metropolitano e para a formação de uma nova hierarquia entre as cidades desse aglomerado. Aí, nesse conjunto territorial, nesse aglomerado metropolitano, nessa cidade-região, formam-se verdadeiras ilhas urbanas. Tanto quanto um arquipélago em que as ilhas formam um conjunto apesar de separadas umas das outras pelo oceano, algumas áreas desse conjunto territorial são verdadeiras ilhas que pouco contato têm com seu entorno, como se tivessem um oceano entre elas. Este é o caso das áreas de condomínios privados, que podem apresentar população até maior que a de algumas cidades, onde o que importa não é tanto o contato com o seu entorno, mas o acesso a alguma autopista. Esses condomínios privados expressam a suburbanização privada das elites e classes médias, que com suas guaritas e muros se apartam dos outros estratos sociais. A aproximação desejada é com a natureza residual ou produzida, numa paisagem desgastada onde apontam, aqui e acolá, habitações precárias.

Essas ilhas expressam a fragmentação socioespacial desse conjunto territorial, muito embora este constitua uma única bacia de *habitat* e de trabalho. O ir-e-vir não se dá, preferencialmente, no entorno dessas ilhas, mas no seu interior, a indicar a fragmentação do tecido urbano que é um dos grandes responsáveis pela negação da rua como lugar de encontro de transeuntes e desiguais. A atmosfera no interior dessas parcelas é mais a de um clube do que de uma cidade, não sendo propriamente urbana.

Nesse novo mosaico metropolitano compromete-se a tradicional forma de viver na cidade e, do ponto de vista da compreensão da dinâmica metropolitana, compromete a interpretação que imperou na segunda metade do século XX, aquela assentada no modelo centro-periferia, que norteou a compreensão do crescimento urbano das metrópoles latinoamericanas.

O imenso aglomerado metropolitano de São Paulo, a macrometrópole, é a expressão máxima da indefinição das fronteiras e da desagregação da cidade compacta típica do início do século XX. Expressa uma metrópole difusa, de limites imprecisos, que, como dissemos, conurba cidades e se estende por centenas de quilômetros. No entanto, essas características não comprometem a interpretação de que ela se constitui numa única aglomeração. Reiterando, numa aglomeração que tem hoje a característica de ser dispersa e que só aparentemente pode sugerir contrassenso da expressão, porque essa forma está de acordo com sua época. Como bem salientaram Borja e Castells (1997),

a era das telecomunicações não dilui os centros urbanos, como proclamavam os deterministas tecnológicos, senão, ao contrário, ao permitir a gestão e a comunicação entre si de sistemas urbanos e rurais distantes, tende a concentrar a população em aglomerações territoriais parcialmente descontínuas, de gigantesca dimensão e de características sócio-espaciais historicamente novas [...] (BORJA; CASTELLS, 1997, p.22).

Qual o limite, qual o tamanho da cidade-região de São Paulo? Dissemos que abrange um raio de cerca de 200 quilômetros, mas, de fato, seu limite é fluído e difícil de delimitar, já que essa metrópole difusa, esse imenso aglomerado metropolitano constitui, por excelência, um espaço de fluxos pela presença de inúmeras redes interconectadas. Embora seja arriscado delimitar seu limite, vale dizer que ele guarda relação com as condições de transportes, na medida em que a possibilidade de deslocamento cotidiano das pessoas, entre o trabalho e a moradia, é que confere a essa cidade-região um sentido de conjunto e de unidade. Isso significa que a velocidade da integração entre os lugares representa um dos elementos importantes na definição dessa unidade, pois é ela que equaciona a relação espaço-tempo.

Por isso, podemos afirmar sem dúvida alguma que não seria possível essa metamorfose metropolitana nem seriam possíveis as transformações ocorridas na territorialidade da indústria sem que houvesse uma verdadeira revolução nas redes materiais e imateriais que redimensionam a relação espaço-tempo, pois são elas as mediações necessárias que permitem a integração na dispersão.

3 AS IMPRESCINDÍVEIS REDES COMO MEIO INDISPENSÁVEL E VITAL À METAMORFOSE METROPOLITANA

O processo de metropolização do espaço e de formação de um grande aglomerado metropolitano desenvolveu-se assentado num complexo sistema de redes que acabou subvertendo a tradicional relação e hierarquia entre os lugares. A densidade dos fluxos de comunicação fez com que alguns lugares desse imenso aglomerado metropolitano se tornassem próximos a lugares distantes, enquanto lugares vizinhos passaram a desenvolver poucas relações entre si. A antiga ideia de primazia das relações entre a cidade e sua região, que encontrou seu apogeu teórico na teoria dos lugares centrais, de Christaller, e na de polos de crescimento, de Perroux, encontrou limites e renovou antigas questões.

Esse complexo sistema de redes pode ser compreendido na sua forma mais simples: como sendo constituído por dois tipos de rede. Uma, que denominamos de rede de proximidade territorial e, outra, de proximidade relativa.⁴

⁴ A distinção entre rede de proximidade física e rede de proximidade relativa está presente em Leroy (2000), mas tem um sentido diferente do que aqui se apresenta, pois a primeira está relacionada ao nível local ou regional e, a segunda, ao nível nacional e internacional. Posta dessa maneira, relacionadas a escalas espaciais de análise, apresentam-se excludentes uma da outra. Nossa compreensão é a de que ambas as redes podem estar justapostas e, em muitos casos, relacionadas a todas as escalas espaciais.

A rede de proximidade territorial é formada por redes materiais, em especial a circulação. Claro que cabe aqui uma primeira observação. Quando falamos em redes materiais estamos nos referindo apenas às redes de transportes viários, pois não podemos incluir aí a rede de circulação aérea uma vez que esta rede só se materializa nos seus nós, nos aeroportos, dado que a circulação é aérea.

O que importa afirmar é que a densidade das redes de circulação viária e sua capacidade de fluidez redimensionam as distâncias entre os lugares. Quanto mais as redes viárias tiverem fluidez e permitirem conexões mais rápidas tanto mais os pontos nodais dessas redes tenderão a diminuir, acentuando algumas centralidades e alterando profundamente a relação entre as cidades. Muitas vezes, no transcorrer de um percurso entre duas cidades, a primeira, de origem, e, a segunda, de destino, muitas cidades são ultrapassadas sem serem notadas, sendo, portanto, ignoradas. Por assim dizer, num determinado percurso uma dada cidade é transposta sem ser percebida; há o antes e o depois dela, mas não ela, como quando entramos em um túnel, onde deixamos de perceber a luz, só percebendo a luminosidade no seu fim e, também, deixamos de ver a paisagem, embora ela exista. Esse “efeito túnel” é um dos responsáveis pelo fato de as relações entre as cidades não obedecerem à lógica de priorizar, sobretudo, a proximidade territorial. É comum ocorrerem relações intensas entre cidades muito mais distantes do que entre as cidades próximas.

Com a revolução nos transportes e o desenvolvimento das redes viárias, as vantagens, por exemplo, de uma cidade se colocar a meio caminho entre duas cidades, como local de parada e abastecimento, as quais, no passado, foram elementos indutores do desenvolvimento de serviços urbanos, desapareceram. Apenas alguns pontos do espaço são reforçados, incrementando sua heterogeneidade. De maneira figurativa podemos dizer que as longas distâncias se aproximam, enquanto as próximas se distanciam.

No caso de São Paulo, os processos de metropolização e o de desconcentração industrial tiveram sua viabilidade porque houve uma verdadeira revolução nas redes de transportes.

Como dissemos, além da rede de proximidade territorial temos a rede de proximidade relativa. A rede de proximidade relativa diz respeito às redes imateriais, como a rede de fluxos de informação e comunicação, as quais, não se pode esquecer, requerem infraestrutura material, como os cabos de fibra ótica implantados sob o solo. As redes imateriais permitem que o que está territorialmente distante fique próximo e, nesse sentido, a rede proporciona uma aproximação.

O desenvolvimento dessas redes, materiais e imateriais, foi imprescindível para a grande metamorfose pela qual passou São Paulo. Sua compreensão exige levar em conta as distâncias, em termos de superfície de terreno, mas também em termos de intensidade, velocidade e densidade dos fluxos. Tanto para as redes de circulação viária, como para as imateriais.

4 A IMPERIOSA NECESSIDADE DE UMA ANÁLISE MULTIESCALAR

Ao lado da tradicional forma de se pensar o espaço, em termos topográficos, de distância territorial entre os lugares, devemos também desenvolver um raciocínio que leve em conta a lógica topológica, ou seja, a lógica das redes. Pela lógica topográfica podemos ver a *densidade territorial* dos lugares, por exemplo, em termos de edificações ou de atividades urbanas, concorrendo para distinguirmos a concentração da dispersão. Pela lógica topológica podemos apreender a *densidade virtual* dos lugares medidos em termos de fluxos imateriais entre dois pontos, que dizem respeito aos fluxos de informação e comunicação.

A lógica topográfica, que permite perceber a *densidade territorial* dos lugares, está relacionada à distância territorial entre os lugares e tem como referência a rede de infraestrutura de circulação. A distância, nesse caso, corresponde a um intervalo de espaço e de tempo entre dois lugares e dois instantes, medido em termos de superfície do terreno e de tempo de percurso. Entre dois lugares, A e B, por exemplo, a distância é de 5 quilômetros e de 10 minutos.

A lógica topológica, por outro lado, insere a distância numa lógica virtual possibilitada pela revolução da informática e das comunicações. Nesse caso, a distância entre A e B é medida apenas em intervalo de tempo dos fluxos imateriais e, no seu limite, pode chegar à instantaneidade, anulando-se o intervalo e, conseqüentemente, a própria distância.

Em face das transformações contemporâneas há necessidade de considerarmos essas duas lógicas: a topográfica e a topológica. Muito embora não haja indicadores sistematizados para dimensionar a densidade virtual dos lugares, alguns dados indiretos, levando-se em conta apenas os dados relativos à informação, podem ser indicativos da densidade virtual dos lugares. Por exemplo, o número de empresas de telecomunicações, em 2007, que atuavam na cidade de São Paulo, era de 389. Se compararmos com a cidade que se apresenta em segundo lugar, a cidade do Rio de Janeiro, com o dado de 141 empresas de telecomunicações, verificamos que São Paulo tem 2,7 vezes mais empresas que o Rio de Janeiro, revelando maior densidade virtual. Um outro dado relativo ao número de provedores de *internet* aponta, para São Paulo, o número de 172 provedores de *internet* e, para o Rio de Janeiro, 28 provedores.⁵ São Paulo, o núcleo metropolitano, constitui o espaço de maior densidade virtual do País.

Significativo é, também, o número de domínios “.com.br” e “.org.br” da cidade de São Paulo. Esses domínios representam 90% do total de domínios existentes no Brasil (GUSMÃO; RAMOS, 2006, p.136). Os dados de 2003 indicam que a cidade de São Paulo tinha 49% desses domínios do Brasil, enquanto a participação da cidade do Rio de Janeiro, a segunda colocada, é cinco vezes menor. Tendo como referência o Estado de São Paulo, a cidade de São Paulo detém 58% desses domínios (p.137).

⁵ Fonte: OESP Mídia, 2007.

A pouca distância em termos topográficos pode ser uma grande distância em termos virtuais e vice-versa. A título de exemplo, a pouca distância em termos topográficos entre A e B, por exemplo, 15 quilômetros, pode ser uma grande distância em termos virtuais se A não tiver uma infraestrutura de informação e comunicação que possa se comunicar com B, restando, assim, muito distante de B. Por outro lado, a longa distância, medida em quilômetros de superfície, pode, na escala topológica, ser próxima, dadas as redes imateriais.

Pumain (2003, p.1) interroga se as novas tecnologias de informação e de comunicação não estariam nos conduzindo a uma geografia sem escala. E, Buzenot (2007, p.4) diz que, “daqui em diante, as interações espaciais não se farão mais unicamente segundo as regras de um espaço topográfico onde as distâncias são os fatores de diferenciação, mas segundo as regras de um espaço topológico onde a capacidade de estar conectado ou vinculado torna-se fator de diferenciação e gerador de desigualdades”. Colocam, assim, a importância do espaço topológico para se compreender a contemporaneidade, que nos traz o desafio de pensar a pesquisa de uma outra maneira.

Se a revolução nos transportes e o desenvolvimento das redes viárias foram imprescindíveis na constituição desse imenso aglomerado metropolitano, sem dúvida alguma as redes imateriais e a importância do espaço topológico também foram igualmente indispensáveis, pois tornaram a dispersão racional e lógica. Além disso, é pela dimensão da lógica topológica que podemos apreender aspectos fundamentais da metamorfose do núcleo metropolitano da cidade de São Paulo, que conhece um desenvolvimento intenso dos serviços e de novos serviços, quer relativos a atividades de negócios quer relativos às culturais.

5 A REITERAÇÃO DA PRIMAZIA DA CIDADE DE SÃO PAULO

As recentes transformações no Estado de São Paulo significam uma mudança na natureza da hegemonia da cidade de São Paulo. Esta passa a afirmar, ainda mais, sua primazia, inclusive no continente sul-americano. Ela é um local, por excelência, da gestão do capital. Essa condição pode ser medida pelo valor adicionado gerado no setor de serviços, que no ano de 2008 representava 78,5,8% do valor adicionado do município de São Paulo, segundo a Fundação SEADE.

Aí se concentram os serviços mais avançados do País, a exemplo das maiores empresas de consultoria e auditorias financeiras, e é nessa cidade, como apontamos, que se concentram as maiores empresas de serviço de acesso à Internet. Dentre tantos itens a enumerar, cabe mencionar que São Paulo tem o maior potencial de consumo, o que permite compreender o fato de concentrar o maior número de cinemas, teatros, salas de espetáculos, museus, bares e restaurantes do País.

A cidade de São Paulo, o centro desse imenso aglomerado metropolitano, dessa cidade-região, é a maior praça financeira do Brasil. O número de agências, no ano de 2006, era de 2.067, enquanto o Rio de Janeiro, em segundo lugar, possuía cerca da metade, 1.031 agências. Enquanto as operações de crédito, no Rio de

Janeiro, significaram 35 bilhões de reais, em São Paulo, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), este número foi de 236 bilhões de reais. Quanto aos depósitos totais, eles saltaram de 106 bilhões de reais, em 1996, para 204 bilhões em 2001, apresentando um crescimento da ordem de 52%, de acordo com o Departamento Econômico do Banco Central. Dos 48 maiores bancos do País, 30 deles possuem a sede principal na cidade de São Paulo (FERREIRA, 2007, p.238).

Essa cidade abriga a sede da BOVESPA (Bolsa de Valores de São Paulo), que constitui o maior centro de negociação de ações da América Latina, concentrando 70% do volume de negócios realizados (segundo a SEMPLA, da Secretaria Municipal de Planejamento de São Paulo), além da BM&F (Bolsa de Futuros e Opções de *Commodities*), que ocupa o sexto lugar no mundo em volume de contratos negociados.

Na capital, na cidade de São Paulo, é que estão situadas 63% das sedes dos grupos transnacionais que atuam no País (TUNES, 2004, p.151), e, também, mais da metade das maiores corretoras de valores, as maiores operadoras de crédito e metade das maiores empresas de seguros (TUNES, 2004, p.152).

Local por excelência das feiras de negócios e exposições, São Paulo abrigou 70% dessas feiras e exposições que ocorreram no País em 2000, o que vem contribuindo para fazer da cidade o maior polo de turismo de negócios da América do Sul. Por isso é que há uma expansão do número de hotéis e *flats* da cidade, setor em grande transformação, quer pela presença marcante de grandes capitais transnacionais, quer pela alteração na localização desses empreendimentos, que dá preferência ao centro expandido nos anos 1990 e que tem se espalhado pelos bairros de Pinheiros e Jardins, bem como pela Avenida Berrini e Marginal do Rio Pinheiros.⁶

É, também, importante centro de inovação, de pesquisa e de universidades, o que significa uma concentração de trabalhadores relacionados à produção imaterial, que produzem ideias, conselhos, pareceres, juízos e valores. Por essa razão a cidade de São Paulo se traduz como um lugar de difusão de normas de comportamento.

Essas características do núcleo desse grande aglomerado metropolitano denunciam a importância do setor de serviços, que, como vimos, responde por 2/3 do valor adicionado do município de São Paulo. Sem dúvida, essa cidade é, por excelência, o centro da gestão do capital.

Tal condição, que reafirma a primazia da centralidade da cidade de São Paulo, se deu num quadro de perda de postos de trabalho na indústria, que caiu pela metade entre 1985 e 2001. De 1985 a 2001, de acordo com a RAIS, do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE-RAIS, vários anos), a cidade de São Paulo perdeu 425.249 postos de trabalho na indústria. No entanto, não se pode esquecer que ela ainda é uma das maiores cidades industriais do mundo, comportando cerca de meio milhão de trabalhadores na indústria. A segunda cidade do País, em termos de emprego industrial, é o Rio de Janeiro, com 203.364 trabalhadores na indústria.⁷

⁶ Precisamente, Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini e Avenida Nações Unidas.

⁷ Em 1985, segundo a RAIS (1985), o número de trabalhadores na indústria era de 1.069.641.

Todas essas transformações se inserem num cenário de progressiva e intensa centralização do capital, na qual fusões, absorções e associações de empresas reforçam oligopólios e grupos econômicos. Esse aspecto é fundamental para se compreender a formação dessa cidade-região. Isso porque a dispersão territorial da indústria, no caso dos oligopólios e grupos econômicos em que o ciclo de valorização do capital é segmentado em várias unidades dispersas territorialmente, exige um centro gestor que possa coordenar a valorização do capital para garantia de sua reprodução. Esse centro gestor tem na cidade de São Paulo um ponto territorial importante.

A cidade de São Paulo é, por excelência, um lugar de concentração de riqueza, haja vista que responde, sozinha, por 12% do PIB brasileiro, segundo o IBGE (2008), uma extrema concentração num país de dimensões continentais.

Mas é, também, um lugar de concentração da pobreza e de acentuada segregação, onde o contraste entre bairros elitizados e favelas é brutal. O contraste entre a produção de bairros cada vez mais elitizados ao lado do crescimento de cortiços e favelas é gritante. A segregação social e espacial própria da cidade de São Paulo é muito mais acentuada do que a anterior.

CONCLUSÃO

A segregação socioespacial se reproduz, com maior ou menor contraste, por todo o território da cidade-região, a expressar, de maneira nítida, a riqueza e a pobreza de uma economia desenvolvida com extrema desigualdade na distribuição da renda.

Essa segregação socioespacial em si mesma não é nenhuma novidade. Mas é novidade a expressiva metamorfose metropolitana que vem ocorrendo em São Paulo, devido ao processo de metropolização do espaço. Este processo é ao mesmo tempo um produto dessa nova etapa de desenvolvimento, mas também um meio e uma condição para esse desenvolvimento. Nesse sentido, a metrópole contemporânea expressa um aspecto da sobrevida do capitalismo e uma estratégia da sociedade contemporânea, sendo, ao mesmo tempo, um agente de sua própria transformação.

A metropolização do espaço é expressão de uma nova época, e muitos dos arcabouços teóricos que utilizávamos para compreender a metrópole e a região metropolitana se esgotaram. Por exemplo, a ideia de área de influência de uma metrópole, circunscrita segundo a abrangência regional, nacional e internacional, não pode mais ser aplicada como antes. Também, a coesão interna da chamada área de influência de uma metrópole se fragmentou e não se sustenta mais como antes. Do mesmo modo, não podemos mais pensar em termos de hierarquia urbana como no passado, uma vez que esta não resiste mais às crescentes relações entre o global e o local.

O que queremos dizer é que na dialética entre a continuidade de processos e a metamorfose dos atributos da metrópole é que devemos situá-la para buscar compreender sua atual dinâmica. É nessa encruzilhada que podemos compreender

o que a metrópole contemporânea tem de permanência e o que ela tem de novo. Ela se integra nas escalas local, regional, nacional e global não mais de forma hierarquizada como no passado e, por isso, não podemos pensar a hierarquia urbana como anteriormente e que foi tão instrumental para o planejamento. A integração das escalas local, regional, nacional e global se processa, cada vez mais, de forma anastomoseada, ou seja, se dá por meio de complexas e inúmeras ramificações que não estabelecem uma estrutura hierárquica piramidal e arborescente, típica das hierarquias urbanas tradicionais. Não há, nessa forma anastomoseada, a formação de um único nó central como polo de atração e de difusão, como anteriormente podíamos perceber ou induzir ao seu desenvolvimento.

As antigas formulações acerca da cidade e região chegam no final do século XX à de cidade-região. Um simples hífen em substituição a uma conjunção diz muito. Fala sobre o novo ao revelar um caminho em direção a um futuro que apenas agora começa a se esboçar. Um caminho contraditório com permanências e continuidades, mas com muitas metamorfoses. Não estamos, vale dizer, diante de um caos que se anuncia, pois cada momento tem a racionalidade de sua época a exigir diretrizes e ações.

Esse novo desafio posto pelo real exige, como dissemos, a construção de aportes teóricos e novos conceitos. Essa foi a intenção do presente texto, isto é, destacar algumas referências teóricas importantes para se pensar a metamorfose da metrópole contemporânea. Temos que conceber novas formas de pensar para que possam ser instrumentais na compreensão da nova realidade.

Viver “na carne” as dúvidas nas reflexões não deixa de causar certo desconforto intelectual. Contudo, devemos ter em mente que essas dúvidas têm o grande mérito de impulsionar o pensamento, além de não nos permitir esquivar dos desafios do conhecimento.

REFERÊNCIAS

BORJA, J.; CASTELLS, M. **Local y Global**: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madri: Taurus, 1997.

BUZENOT, L. **Demarche du Géographe et Raisonnement Multiscalair**. Académie Aix-Marseille. Disponível em: <http://www.ac-aix-marseille.fr/pedagogie/upload/docs/application/pdf/2011-08/div043_buzenot.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2007.

FERREIRA, J. **O mito da cidade-global**: o papel da ideologia na produção do espaço urbano. Petrópolis: Vozes, 2007.

FERRIER, J-P. La métropolisation dans le monde arabe et méditerranéen: un outil majeur de développement des macros-régions du monde. **Cahier de la Méditerranée**. Nice: Université de Nice-Sophia Antipolis, n.64, jun. 2002. Disponível em: <<http://cdlm.revues.org/index84.html>>. Acesso em: 16 nov. 2005.

GUSMÃO, R.; RAMOS, M. Y. Concentração regional da C&T no Brasil: perfil da liderança paulista no cenário nacional. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo: SEADE, v.20, n.3, p.120-141, jul./set. 2006. Disponível em: <http://www.seade.gov.br/produtos/spp/v20n03/v20n03_10.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2007.

LENCIONI, S. Reestruturação urbano-industrial do Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A de; SILVEIRA, M. L. (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: HUCITEC, 1994. p.198-210.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. **Espaço & Debates**, São Paulo: NERU, v.14, n.38, p.54-61, 1995.

LEROY, S. Sémantiques de la Métropolisation. **L'Espace Géographique**. Montpellier: Éditions Belin, n.1, p.78-86, 2000.

PACHECO, C. A. **Fragmentação da Nação**. Campinas: UNICAMP, 1988.

PUMAIN, D. Du Local au Global, une Géographie sans Échelles. **Cybergéó: European Journal of Geography**, Editoriaux, set. 2003. Disponível em: <www.cybergeo.eu/index594.html>. Acesso em: 30 jul. 2007.

SCOTT, A. J. *et al.* Cidades-regiões globais. **Espaço & Debates**, São Paulo: NERU, v.17, n.41, p.11-25, 2001.

TUNES, R. H. **Da desconcentração à reconcentração industrial**: a análise da relação entre a dinâmica do espaço e a dinâmica dos ramos industriais no município de São Paulo no final do século XX. 2004. 221f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.